

Jornada sobre ITS Urbano en Sevilla

Una vuelta a los principios básicos



Mesa Redonda sobre Sistemas de Control de Tráfico. En el centro modera el Sr. García Ramón.

Jaime Huerta,
Ayuntamiento de Sevilla.

Baajo el título ITS URBANO, tuvo lugar en Sevilla, el pasado jueves 29 de enero de 2004, una jornada sobre Sistemas Inteligentes de Transporte en Entorno Urbano. La jornada se desarrolló en las nuevas instalaciones de la Empresa de Transportes Urbanos de Sevilla (TUSSAM). En ella se dieron cita, además de los principales técnicos de este sector de los ayuntamientos de las más relevantes ciudades españolas, la práctica totalidad de las empresas que desarrollan su actividad en torno al control del tráfico, que es el aspecto más "inteligente" del tráfico urbano. En total asistieron cerca de un centenar de personas procedentes de toda la geografía española.

El programa contaba con un total de 16 intervenciones en las que, además, se produjo un animado de-

bate. En la bolsa de la jornada se repartió el Libro Verde de los Sistemas Inteligentes de Transporte por carretera del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y también la guía de movilidad de Erótico traducida al español.

La jornada comenzó con la sesión inaugural, presidida por D. Jesús Díez de Ulzurrun, Subdirector General de la DGT del Ministerio del Interior y Presidente del Comité ITS de la ATC. En esta sesión, también intervino D. José Ramón Pérez de Lama, Presidente del Grupo de Trabajo ITS de la Comisión de Transportes del CICCIP.

La primera sesión de contenidos, titulada "Tecnologías emergentes en ITS", fue moderada por D. Jaime Huerta, del Ayuntamiento de Sevilla, Coordinador del Grupo de Tra-

bajo de Tráfico Urbano. En ella expuso los objetivos y los trabajos del grupo de trabajo, además de comentar los sucesos más relevantes ocurridos recientemente en relación al tráfico urbano. La primera intervención corrió a cargo de D. Adriá Gomila, del Ayuntamiento de Barcelona. El tema desarrollado fueron las distintas clases de detectores disponibles actualmente, analizando



Vista general del público asistente a esta jornada sobre ITS Urbano.



Sres. De la Rosa y Rubio.



En primer plano, el Sr. Pérez de Lama.

las características y mejores usos de cada uno de ellas. La segunda intervención de esta primera sesión llevó por título "Semáforos de leds" y fue desarrollada por D. Guillermo Basso, delegado para España de la empresa Gelcore. A lo largo de ella, se suscitó un animado debate donde quedaron de manifiesto las bondades de este tipo de señales, así como las precauciones que se deben tener en su instalación. Cerró esta sesión la ponencia titulada "Experiencias Internacionales de Peaje Urbano", presentada por D. César García, de la empresa Tekia Consultores.

Tras la pausa café, se reanudó la jornada con la segunda sesión, en este caso en forma de mesa redonda, moderada por D. Julio García Ramón, del Ayuntamiento de Barcelona. El título de la sesión fue "Sistemas de Control de Tráfico Urbano", en la que se analizaron las

diferentes políticas tradicionalmente empleadas a la hora de gestionar una red de control de tráfico. En primer lugar, se habló de cálculo de Planes semafóricos, a cargo de D. Ramón Cobo, de la empresa Code-lán-SICE. Seguidamente, D. Santiago Rubio, del Ayuntamiento de Madrid, desarrolló la ponencia sobre los sistemas de selección de Planes, realizando un interesante recorrido histórico sobre los sistemas implantados en Madrid.

Posteriormente, D. Juan Carlos de la Rosa, Director Técnico del Grupo Etra, desarrolló la presentación centrada en los "Sistemas de Generación Dinámica de planes implantados en la ciudad de Valencia". Por último, D. José Carlos Riveira, de Telvent, expuso los últimos avances en Sistemas Dinámicos de Control de Tráfico, explicando las implantaciones que su empresa tiene por todo el mundo. Posteriormente, se pro-

dujo un animado debate donde se contrastaron los beneficios y contraindicaciones de los diferentes tipos de sistemas. A pesar del gran interés del debate, hubo que cortarlo para pasar al almuerzo, donde se continuó con la animada discusión. Ya por la tarde, se continuó con tercera y última sesión de contenidos, que consistió en una mesa redonda, titulada "Cálculo de tiempos de recorrido en entorno Urbano", moderada por D. Jaime Huerta, del Ayuntamiento de Sevilla, que comenzó exponiendo la importancia estratégica de este tema, tanto para el control de tráfico convencional como para la información de tráfico, ya sea en paneles, internet o navegadores.

La Mesa comenzó con la presentación titulada: "Rondas Urbanas: 8 años de experiencia en la M-30 de Madrid", a cargo de D. Víctor Díez, del Ayuntamiento de Ma-



El Sr. Díez Ulzurrun que presidió la Jornada y Doña Carmen Calleja, Directora Gerente de TUSAM, anfitriona de la jornada.



El Sr. Díez durante su exposición.



El Sr. García Ramón durante su exposición en la mesa redonda sobre cálculo de tiempos de recorrido.



La furgoneta del proyecto AURIGA donde se realizaron demostraciones de los últimos navegadores durante la jornada.

drid. Seguidamente, por parte del Ayuntamiento de Valencia, se realizó la presentación "Itinerarios con semáforos: la experiencia de Valencia", a cargo de D. Faustino Martí; y, por último, la ponencia "Informando de los tiempos por Internet", presentada por el Ayuntamiento de Barcelona, en la persona de D. Julio García Ramón.

Para finalizar, D. Jesús Díez de Ulzurrun, Presidente del Comité ITS de la ATC, dio lectura a las siguientes conclusiones:

1.- Es necesario dedicar más tiempo al intercambio de experiencia, repitiendo jornadas como ésta.

2.- Es importante explorar las posibilidades y usos eficientes de los diferentes tipos de detectores de tráfico (infrarrojos, televisión, inductivos, radar), y ver sus prestaciones en cada aplicación.

3.- Desde el CTN-135 SC4, se debe abordar, en el grupo de trabajo de reguladores, la adaptación

totalmente con *leds* para poder alimentarlas con baterías.

5.- La gestión de la demanda se va imponer cada vez más a través del peaje urbano, como lo están demostrando las experiencias in-

ternacionales.

de la norma a los semáforos de *leds*.

4.- La tecnología de *leds* ya ha demostrado estar madura y las experiencias demuestran

que son adecuados por:

- seguridad de los peatones
- seguridad de los conductores
- evitar congestiones por falta de suministro
- ahorrar energía.

Por ello:

- Todas las nuevas instalaciones deberían ser de *leds*.
- Se debe tender a instalar las instalaciones críticas to-

ternacionales.

6.- La inversión en ingeniería de tráfico es la base de una buena gestión de los sistemas de control de tráfico. Cerca del 95% de los semáforos en España se gestionan con planes calculados *off-line*. Por ello, se deben invertir recursos en calcularlos con perfección.

7.- Cada ciudad debe tener un sistema de control de tráfico diseñado *ad hoc*, adecuado a sus características específicas y al equipo humano que debe gestionarlo.

8.- Es importante la necesidad de normalización en el tráfico urbano, especialmente en los nuevos servicios como la información del tráfico.

9.- Los tiempos de viaje en entorno urbano son una buena medida, si se sabe medir la de la calidad de la gestión del sistema de control de tráfico. Actualmente, se dispone en España de algunas experiencias con resultados satisfactorios y suficientemente contrastados. Resulta importante no olvidar las diferencias en los cálculos de tiempos de recorrido en vías interurbanas y en las urbanas.

10.- Se debe insistir en la discusión de los puntos anteriores, tanto para desarrollar criterios generales de referencia como códigos de buenas prácticas. ■



El Sr. Díez de Ulzurrun durante la lectura final de conclusiones.