

Conclusiones del II Congreso Nacional ITS Sevilla 2001

POR JOSÉ MANUEL CENDÓN ALBERTE, INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS SECRETARIO DEL COMITÉ TÉCNICO ITS

Excelentísimo señor Secretario de Estado de Infraestructuras, demás autoridades, señoras y señores:

Las conclusiones de un 2º Congreso Nacional de ITS*, precisamente por ser el 2º, deben tener en cuenta las conclusiones establecidas en el 1º Congreso Nacional celebrado en Valencia hace año y medio, para detectar los avances y retrocesos que se han producido en la materia. Analizando estas conclusiones y las intervenciones realizadas durante estos días podemos establecer que sigue existiendo un consenso generalizado en que los ITS son la única herramienta que en muchos casos puede incrementar la capacidad y seguridad de las infraestructuras ante las restricciones físicas, medioambientales y financieras.

Los Sistemas Inteligentes de Transporte siguen congregando a distintas ramas profesionales, que fomentan, por su trabajo en equipo, la imaginación y la innovación. En este sentido, cabe destacar la incorporación por vez primera a nuestro foro de los sectores de las telecomunicaciones representadas por una de sus asociaciones, ANIEL, y de los fabricantes de automóviles, ANFAC, a través de sendas mesas redondas celebradas con un rotundo éxito. Los operadores de telecomunicaciones están desplegando una completa red de fibra óptica de ámbito nacional que ofrecerá en breve unas insospechadas capacidades de co-

municación y servicios tanto a usuarios como a Administraciones. Y, aunque no nos han podido adelantar una posible bajada de los costes de utilización de estas nuevas redes fijas y móviles, sí nos han anticipado la tecnología "bluetooth" como un nuevo estándar que se imponga en las conexiones de corto alcance.

En cuanto al sector nacional del automóvil, que esperamos que se integre también en adelante en las actividades nacionales de ITS, al igual que los *telecos*, hemos comprobado su enorme importancia en la economía del país y la atención con la que siguen los proyectos y las directrices europeas en materia de ITS. Es necesario, sin embargo, que apliquen estos sistemas europeos a la realidad española, sabiendo para ello que ya existen las fuentes de información y datos por parte de las Administraciones (Dirección General de Carreteras, Dirección General de Tráfico, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos) y que están disponibles, en muchos casos, en sus respectivas páginas Web.

El grado de madurez de un sistema, ligado a la generalización y fiabilidad de funcionamiento, y no al momento de su creación, lo que llegó a expresarse durante el primer día del Congreso como que no existe la innovación, "que ya está todo inventado" —lo cual es estrictamente incierto, ya que el que no coincidan los momentos de creación con los de popularización de los sistemas no significa que no exista la innovación— nos acerca a otro punto de análisis muy interesante: en el primer congreso se habló de proyectos



José Manuel Cendón Alberte presentando las conclusiones del Congreso.

de gestión de flotas mediante posicionamiento global vía satélite como ayuda a la vialidad invernal; hoy son una realidad en servicio en la Comunidad Autónoma de Madrid tanto en la red estatal como autonómica.

En los sistemas de peaje dinámico ya nadie habla de su implantación, lo cual es un hecho en las actuaciones realizadas por la industria española en el extranjero y durante el presente año y el que viene en España, sino de su interoperabilidad, requisito en el que ya se está trabajando tanto a nivel normativo como a nivel experimental, mediante la ejecución de un proyecto de demostración que se ha presentado en este II Congreso Nacional ITS.

La experiencia en la explotación de ITS nos ha introducido en el concepto de CALIDAD: se ha destacado la necesidad de dar

* ITS: Intelligent Transport Systems. Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT).



Vista parcial de la sala.

un servicio de calidad al usuario, objetivo final y principal de los ITS, mediante la introducción del control de calidad, tanto en la estructura organizativa como en los procesos de explotación.

Otra necesidad acuciante destacada en el primer congreso fue la necesidad de normalización en el campo de los ITS. El Presidente del Comité Técnico ITS insistió en la conveniencia de crear un comité de normalización homólogo del CEN/TC 278; lo que finalmente, se ha conseguido el año pasado mediante la creación del AEN/CTN 159 en el seno de AENOR. Se trata de un organismo que está dando sus primeros pasos, pero que en breve dará como frutos las primeras normas UNE en materia de ITS, hecho que se considera de especial relevancia para el fomento de este tipo de sistemas.

La gestión y explotación de túneles ha cobrado una gran importancia en los dos últimos años. Accidentes como el del túnel del Mont Blanc y la aplicación de normas como la IOS-98 han concienciado a los agentes intervinientes de la responsabilidad que asumen en este campo; lo cual, ante la necesidad de tiempos de respuesta en caso de incidencias inferiores a 15 segundos, implica la utilización de sistemas de detección automática de inci-

dentos, centralizando su control. Fruto de esta inquietud es el elevado número de comunicaciones presentadas en este II Congreso comparado con el primero.

Se reitera la necesidad de cooperación y coordinación entre Administraciones, empresas concesionarias y operadores. Para ello, ya se estableció en el primer Congreso la necesidad de una adecuada planificación. En este segundo Congreso Nacional de ITS, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ha presentado un estudio que prevé la situación de la red de alta capacidad en materia de ITS durante los próximos años. La Dirección General de Tráfico ha presentado su presupuesto anual y un Programa Indicativo Plurianual que estima sus inversiones en el campo de los ITS en los próximos años. Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos han presentado actuaciones previstas para los años venideros. La inversión que requiere en los próximos años los ITS hace necesario aunar todas estas iniciativas y coordinar las actuaciones de los distintos agentes para evitar duplicaciones y carencias finales en las redes de transporte.

Es deseable asimismo que estos planes de inversiones fomen-

ten las actuaciones de la industria española dentro de nuestras fronteras, las cuales siguen estando a primer nivel mundial en el extranjero como lo reflejan las comunicaciones presentadas sobre actuaciones en Gran Bretaña, Canadá, Chile, Colombia, Argentina, Brasil o China.

Finalmente hay que constatar la importancia que está tomando este sector en España reflejado en el crecimiento que ha tenido nuestro propio Congreso pasando de 200 asistentes en el primero, a casi 400 en el segundo, en el que además se ha contado con una representativa exposición compuesta por 11 participantes: la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, la Dirección General de Tráfico, la Diputación Foral de Bizkaia, ACISA, ETRA, FCC, AYUNTAMIENTO DE ALMUÑÉCAR, SICE, INDRA, SAINCO y AYESANET. Este mismo año también se celebra el II Congreso Europeo de ITS en Bilbao 2001; y el año 2003 se celebrará el Congreso Mundial de ITS en Madrid. España participa cada vez más activamente en Europa en este campo, como lo prueba el creciente número de proyectos que se presentan a financiación europea, y como lo deberán ser en breve nuevas organizaciones asociativas que se creen amparadas por ERTICO.

La conclusión final ha de ser la más simple volviendo al primer Congreso. Allí, el Presidente de la Asociación Técnica de Carreteras concluyó anunciando que el próximo congreso lo tendríamos en Sevilla; y hoy estamos clausurando el II Congreso Nacional de ITS en Sevilla, que por simple que parezca, es un índice del éxito organizativo y de la continuidad y crecimiento que han experimentado los ITS en España. ¡Muchas gracias! ¡Nos vemos en junio en Bilbao y en Madrid en el 2003! ■