

Sistemes Intel·ligents de Transport

El cap del Servei de Gestió de Trànsit de l'SCT i president d'ITS Catalunya, Lluís Serrano, va presentar una ponència sobre els diferents models de detecció de la mobilitat en temps real



Els responsables de l'SCT que van participar en el congrés espanyol de SIT, Lluís Serrano (dreta) i Vicente Gallego (esquerra), van ser guardonats per l'organització.

Responsables de l'SCT participen i són guardonats en el 12è Congrés Espanyol sobre SIT

Accedir al transport públic o pagar l'estacionament amb el telèfon mòbil, que el cotxe t'informi si en el teu recorregut habitual hi ha hagut un accident, peatges sense barreres. Aquests i altres projectes que poden semblar futuristes van prendre vida durant el 12è Congrés Espanyol sobre Sistemes Intel·ligents de Transport (SIT), que va tenir lloc del 24 al 26 d'abril a Madrid.

El Servei Català de Trànsit (SCT) va participar en aquest simposi on s'hi van aplegar més de 500 participants i experts de tot l'Estat i d'altres països europeus, que van intercanviar informació, opinions i experiències sobre les darreres novetats en l'aplicació dels SIT per gestionar la complexitat de la mobilitat i el trànsit. Alguns dels temes centrals de les sessions d'aquesta edició del congrés estatal van ser els treballs prioritaris per a la Directiva ITS (sigla en anglès de Sistemes Intel·ligents de Transport), com el sistema eCall en cas d'incidència viària o els sistemes d'informació viària en temps real.

Precisament el cap del Servei de Gestió de Trànsit de l'SCT i president d'ITS Catalunya, Lluís Serrano, va presentar-hi una ponència sobre els diferents models de detecció de la mobilitat en temps real que hi ha actualment, tant de l'Administració pública com d'iniciatives privades, i que l'aplicació de les noves tecnologies han fet proliferar. Serrano, juntament amb Vicente Gallego, responsable d'Obres i Manteniment de Dispositius de Trànsit de l'SCT, van ser guardonats per l'organització del congrés, ITS Espanya, pel compromís i la implicació d'ambdós en la millora de la gestió

i de la seguretat viària a través de l'aplicació dels sistemes intel·ligents de transport.

En el congrés, a través de més d'una cinquantena de ponències i diverses taules rodones, es van abordar altres temàtiques com l'aplicació dels SIT en el trànsit interurbà i urbà, en el transport públic i de mercaderies, en els túnels i peatges, i en la difusió de la informació a l'usuari. No es va deixar de banda el context de crisi econòmica actual i es va defensar que l'aposta pels SIT pot contribuir a l'estalvi, però també al creixement que necessita el país. En aquest sentit, davant d'aquesta situació es va augurar durant el simposi un escenari de pagament de totes les autopistes i autovies de l'Estat perquè la xarxa viària espanyola sigui sostenible econòmicament i van reivindicar el paper clau dels SIT en aquest procés.

L'anècdota: La directora de la DGT, Maria Seguí, durant la inauguració del congrés va demanar als assistents que es deixi d'utilitzar la generalitzada sigla anglesa ITS i que es normalitzi l'ús de la sigla SIT, que representa les paraules en espanyol Sistemas Inteligentes de Transporte.

L'estand de l'SCT al congrés

Diversos projectes actuals i en desenvolupament de l'SCT que requereixen una aplicació dels sistemes intel·ligents de transport van ser presents en el congrés a través d'un estand de l'organisme a l'espai d'exposició comercial:

- Càmeres per radioenllaç a la C-16 Berga-Cadí: davant l'orografia accidentada de la zona, per obtenir informació de l'estat del trànsit en temps real de la via C-16 entre el Berguedà i la Cerdanya, la transmissió del senyal de vídeo de les càmeres s'haurà de fer a través d'un sistema de radioenllaços. Alguns d'aquests equipaments s'alimentaran amb energia solar i eòlica.
- Control de velocitat per trams: aquests tipus de radar s'instal·laran a dos trams oberts situats a l'N-340, entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta (Monsià), i a la C-65, entre Cassà de la Selva i Llagostera (Gironès). Aquests trams cobreixen uns cinc quilòmetres cadascun i controlaran la velocitat constant.
- Velocitat variable per carril: el nou tram de velocitat variable a la B-23, l'AP-2 i l'AP-7 entre Martorell i la Diagonal de Barcelona presenta com a novetat la possibilitat de controlar la velocitat per carrils i permet senyalitzar diferents velocitats a cadascun dels carrils en funció de la situació del trànsit.