

La nueva arma secreta de Tráfico

En otoño empezará en pruebas en el túnel de Guadarrama un sistema de control de velocidad media que en primavera se extenderá a otros puntos

Dispositivo para controlar la velocidad en un tramo

Es más exhaustivo y eficaz que un radar fijo, e imposible de neutralizar.- La DGT ensayará primero en túneles y en tramos de entre tres y cinco kilómetros

Dispositivo para controlar la velocidad en un tramo

1
El vehículo entra en un tramo de velocidad controlada. Un sistema de reconocimiento de caracteres (OCR) identifica la matrícula

9681 FBA
y registra la hora de entrada
21:10:30

2
Otro sistema gemelo recoge los datos de paso a la salida del tramo vigilado.

9681 FBA
21:21:53

A-6, túnel de Guadarrama
El control instalado está en pruebas, con dirección a Madrid, y abarca un tramo de 3,1 kilómetros.

Ejemplo	
Fecha	4-8-2009
Hora de entrada	21:10:23
Hora de salida	21:21:53
Distancia	32 kilómetros
Tiempo de recorrido	11m 30s
Velocidad media	166,9 Km/h
Velocidad máxima permitida	120 Km/h
	Sancionado

3 La información es transferida al centro de control de la DGT en León.

4 Los datos son analizados. En caso de infracción, se cursa la denuncia al domicilio del titular del vehículo.

Localización fija



Su funcionamiento está completamente automatizado. Puede funcionar las 24 horas del día y envía las fotos de los infractores directamente a la central de tráfico.

Pórtico



Vehículo

El coche-radar circula y cuando le adelanta un vehículo capta su velocidad al rebasarlo, si está por encima del límite, se dispara la cámara fotográfica.

Móvil



Semáforo con radar

Versión moderna del semáforo que se cierra al paso de un vehículo con exceso de velocidad. El radar cierra el semáforo y si no se respeta la señalización el sistema graba la infracción: no respetar la señal luminosa (91-300 euros).



OTROS TIPOS DE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD
Principales instalaciones

Radares DGT:
 521 fijos
 264 móviles

Cabina



Es la misma versión que el coche móvil pero en este caso el coche está detenido en el arcén o en un lugar más o menos oculto.

Estático



Fuentes: DGT y elaboración propia.

NACHO CATALÁN / EL PAÍS

Algunos automovilistas pensaban que lo peor que les podía pasar era encontrarse un radar en la carretera. En poco tiempo podrían cambiar de opinión, ya que la Dirección General de Tráfico (DGT) está sacando brillo a su nueva arma secreta. Es eficaz, infalible, no descansa ni de noche

ni de día y su margen de error es microscópico. Se trata del control de velocidad media por tramos, lo más avanzado en sistemas de vigilancia del tráfico. Según ha podido saber EL PAÍS, el dispositivo estará instalado en octubre o noviembre en el tercer túnel de Guadarrama (Madrid, con 3,1 kilómetros). Aunque en esas fechas estará preparado para sancionar, Tráfico asegura que se dará un tiempo para realizar pruebas.

Colgando de un pórtico, sobre cada carril de la vía, penderá una cámara capaz de leer las matrículas de los vehículos. Un servidor se encargará de almacenar todas las imágenes con la hora, el minuto, el segundo y la milésima de segundo en que han sido tomadas. Al final del tramo controlado, otra cámara captura una nueva imagen. Un servidor común coteja las matrículas de las dos fotografías y las horas registradas por ambos relojes, que están sincronizados vía satélite para que no haya ni el mínimo desfase.

La aplicación informática calcula la velocidad media a la que se ha rodado, teniendo en cuenta la longitud del recorrido y el tiempo empleado por el automovilista. Si la media rebasa el límite marcado en la carretera, las imágenes serán enviadas al centro de gestión correspondiente a través de fibra óptica. Allí se supervisará la información antes de remitirla al centro de tramitación de denuncias de León, donde actualmente se reciben todas las infracciones captadas por los radares fijos, y el lugar en el que se empaquetará la denuncia para el infractor.

Las cámaras de estos nuevos dispositivos leen todas y cada una de las matrículas de los vehículos que circulan por el tramo controlado y funcionan con infrarrojos, por lo que pueden estar operativas 24 horas al día. "Es imposible que se escape alguien", señalan fuentes que conocen bien el funcionamiento de los nuevos equipos. En Reino Unido, donde está ampliamente extendido este mecanismo de vigilancia desde 1999, las cámaras pillan a unos 400 conductores cada hora.

El primer kit de control de España, el de Guadarrama, tiene un coste aproximado de 500.000 euros, aunque las siguientes instalaciones serán más baratas: unos 200.000. El tradicional radar fijo tiene un precio de 60.000 euros, pero sólo controla un carril.

Desde 2005, Tráfico lleva dándole vueltas al control de velocidad media por tramos (uno de los últimos ensayos se realizó en la A-1, Madrid-Burgos). Y cada vez que en los foros de Internet se extendía el rumor de su puesta en marcha la reacción siempre ha sido la misma: desesperación. "¡Como sea verdad vendo el coche!", llegó a escribir un conductor. La DGT considera que este método es más justo que el radar: "Uno puede despistarse un momento, pero aquí no habrá excusa".

Según fuentes conocedoras de los trabajos de instalación, aún no se ha decidido si el control de Guadarrama comenzará a multar (de verdad) a finales de año o si se esperará a la aprobación de la reforma de la Ley de Seguridad Vial que se tramita en el Senado y que podría estar vigente en primavera. Esa norma -la misma que establece las multas exprés- dará cobertura legal a esta modalidad de control de velocidad. Donde ahora se indica que en la denuncia debe constar "el lugar" donde se ha cometido la infracción, en un futuro se leerá "lugar o tramo". Y en el nuevo cuadro de infracciones figurará: "Circular en un tramo a una velocidad media superior a los límites establecidos". Esta modificación legal, pero sobre todo, la reciente homologación en España de los primeros equipos para el cálculo de la velocidad media en tramos, de la empresa Indra, han animado a Tráfico a comenzar las pruebas cuanto antes.

Y ya se sabe que lo que es bueno para la DGT, supone una pesadilla para los infractores. Sobre todo para aquellos que acostumbraban a levantar el pie del acelerador sólo cuando ya tenían el radar delante del capó, para inmediatamente seguir apurando el acelerador. Frente al radar, que vigila un punto kilométrico concreto, el nuevo sistema puede controlar un trayecto de hasta 20 kilómetros. Sin embargo, parece que, en principio, Tráfico no aspira a tanto y medirá velocidades en recorridos entre tres y cinco kilómetros. Burlar el sistema parece a priori imposible, ya que no

servirá cambiarse de carril (todas las cámaras están interconectadas) y no podrá ser neutralizado por los sistemas antirradar. Y los pórticos contarán con mecanismos de vigilancia antivandalismo.

Eso sí, los expertos recomiendan que a la hora de elegir el recorrido se eviten trayectos con accesos y salidas, con variaciones del límite de velocidad o con grandes desniveles.

Los planes de la DGT pasan por controlar primero túneles (trayectos especialmente peligrosos, donde los accidentes resultan mucho más graves), y después extenderlo a otros recorridos; fundamentalmente a autovías y autopistas, pero también a carreteras convencionales. En principio, los recorridos vigilados estarán señalizados. Pero no habrá un indicador específico, sino que se empleará el que actualmente informa de la ubicación de radares: "Por su seguridad. Control de velocidad".

El primer país europeo en controlar la velocidad media por tramos fue Holanda. Actualmente, otros Estados como Reino Unido, Austria o Italia han instalado estos dispositivos en sus carreteras. Por ejemplo, Nottinghamshire, un condado inglés de un millón de habitantes y una extensión equivalente a la provincia de Vizcaya, vigila de esta forma 43 tramos de sus calzadas.