

ITS ARGENTINA

Proyectos ITS en la Red Vial Concesionada



Órgano de Control
de Concesiones Viales



Secretaría de Obras Públicas
Ministerio de
**Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios**
Presidencia de la Nación

■ Sistemas de Información de Tránsito

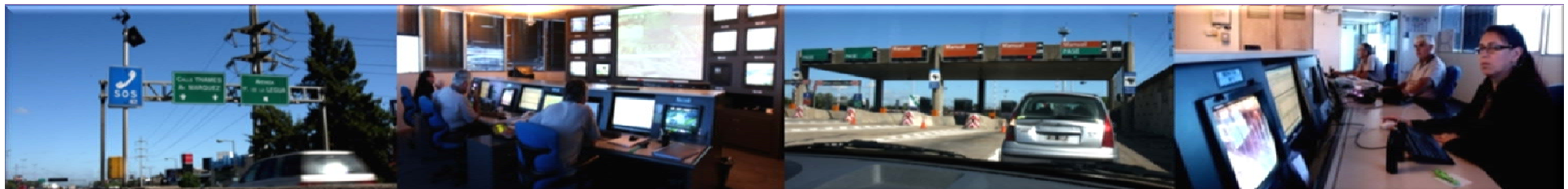
La utilización cada vez más frecuente de GPS, mapas y teléfonos inteligentes hacen necesario la implementación de nuevas tecnologías para optimizar la conectividad y la capacidad de la red vial, que se traducen en:

■ Más seguridad.

■ Mejor gestión.

■ Más efectividad y productividad del tránsito.

■ Disminuir el impacto ambiental.

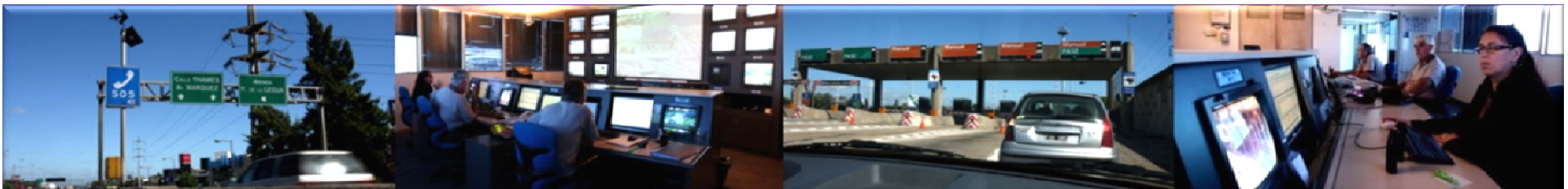


■ Sistemas de Información de Tránsito

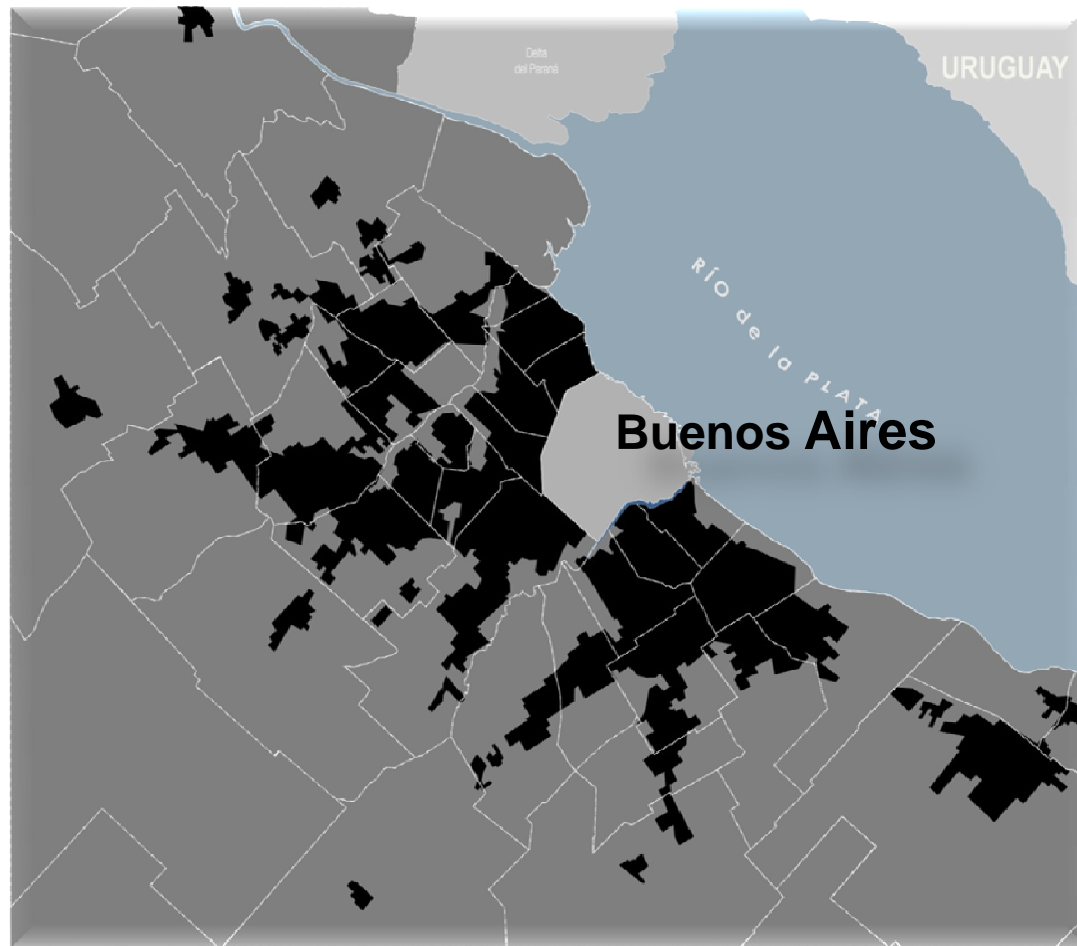
La implementación de los Sistemas de Información de Tránsito, ITS, aplicados al tránsito por Rutas Nacionales, ya ha demostrado indudables beneficios.

- Reducción costos de operación y mantenimiento de autopistas.
- Incremento niveles de seguridad vial.
- Mejoras en los niveles de servicio e información para el usuario.
- Disminución de los tiempos de viaje.

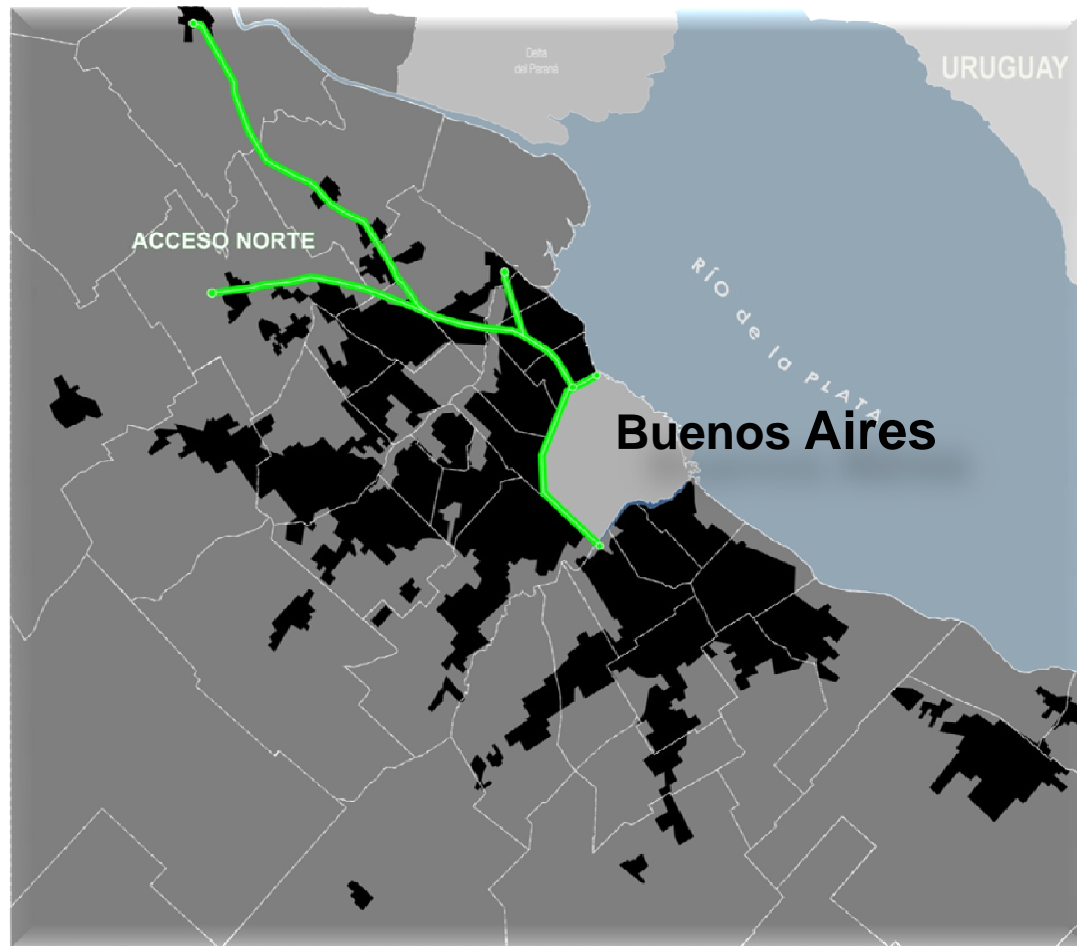
En definitiva, se busca optimizar la capacidad de la red vial y brindar el mejor servicio posible a los usuarios.



■ Accesos a la Ciudad de Buenos Aires

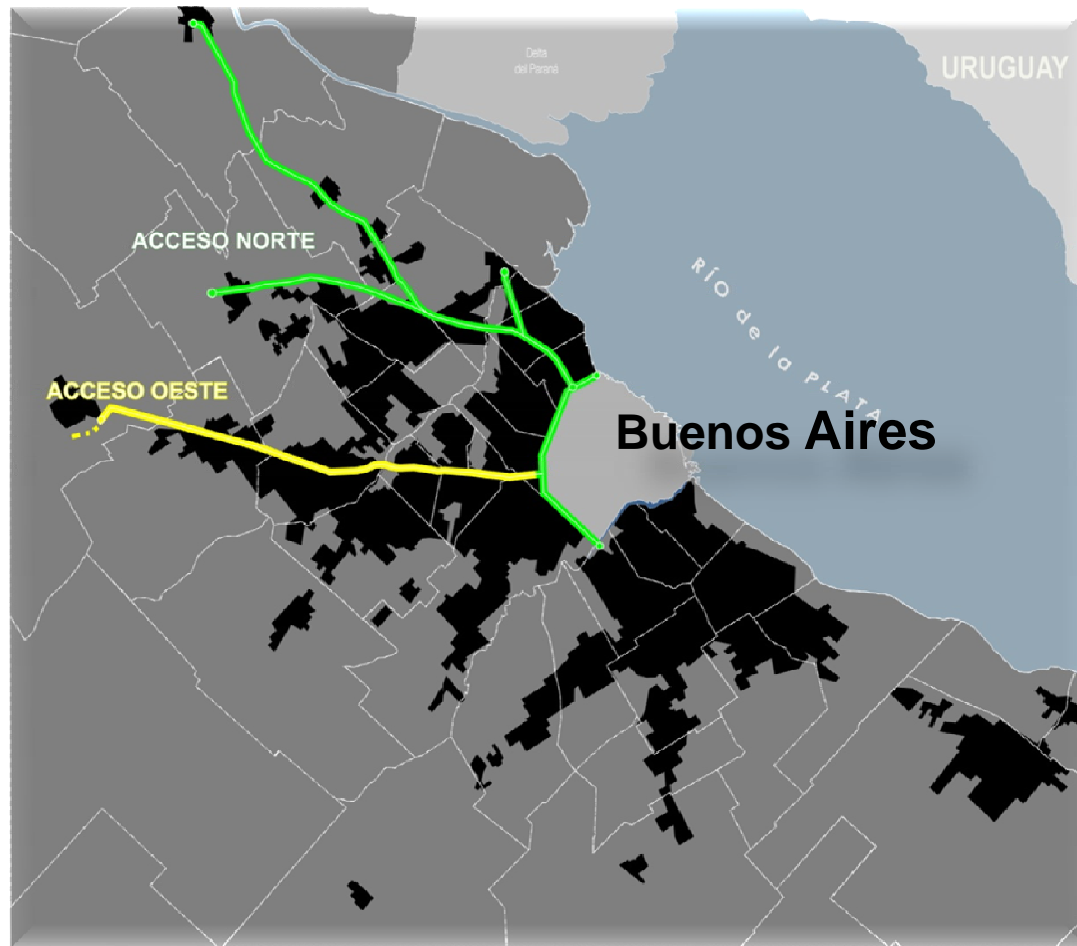


■ Accesos a la Ciudad de Buenos Aires



Acceso Norte

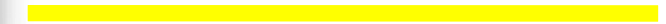
■ Accesos a la Ciudad de Buenos Aires



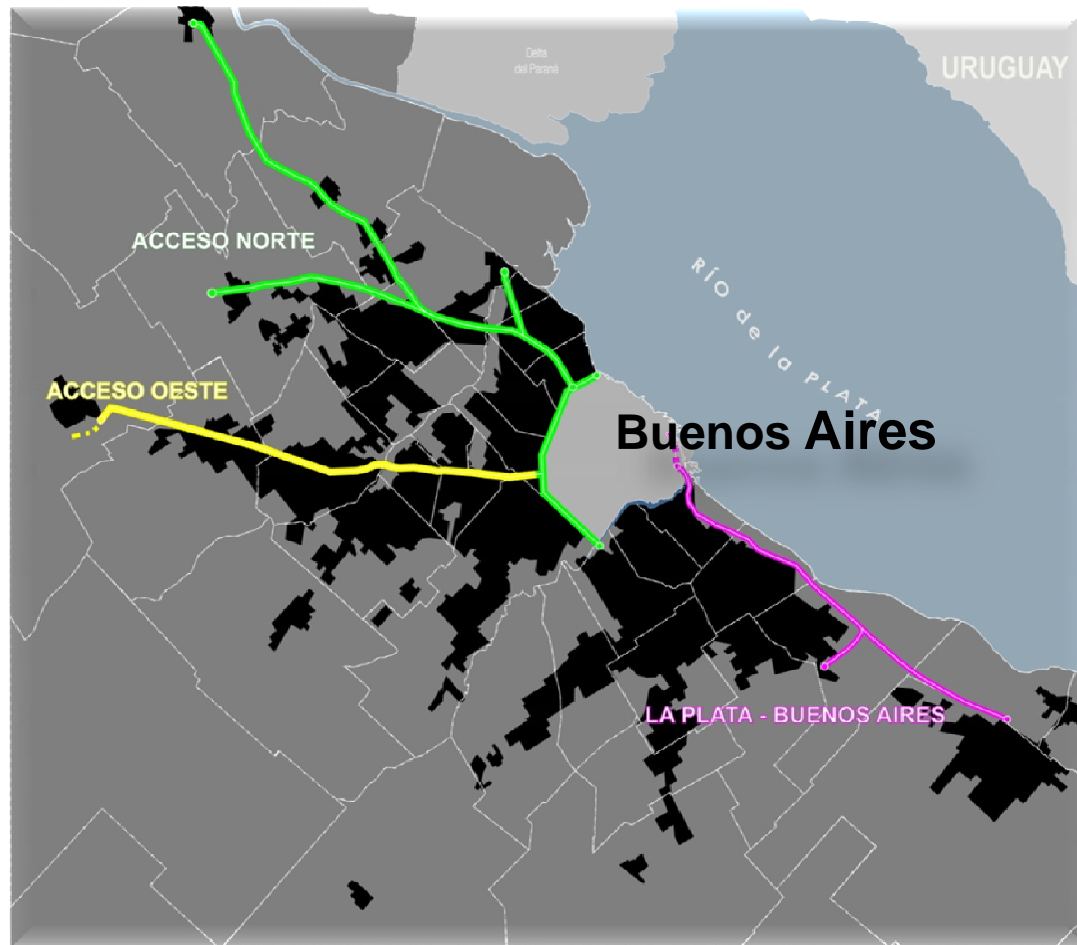
Acceso Norte



Acceso Oeste



■ Accesos a la Ciudad de Buenos Aires



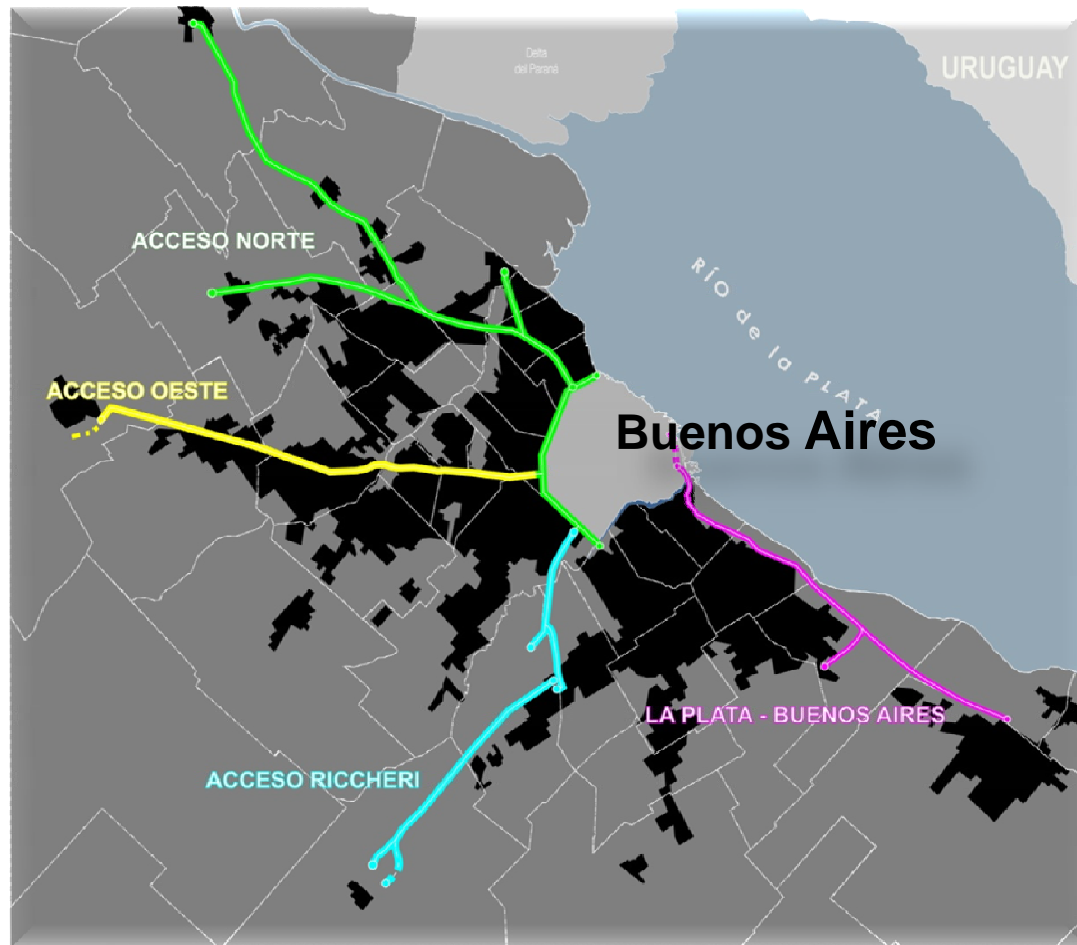
Acceso Norte

Acceso Oeste

Acceso Sudeste

AU La Plata – Buenos Aires

■ Accesos a la Ciudad de Buenos Aires



Acceso Norte

Acceso Oeste

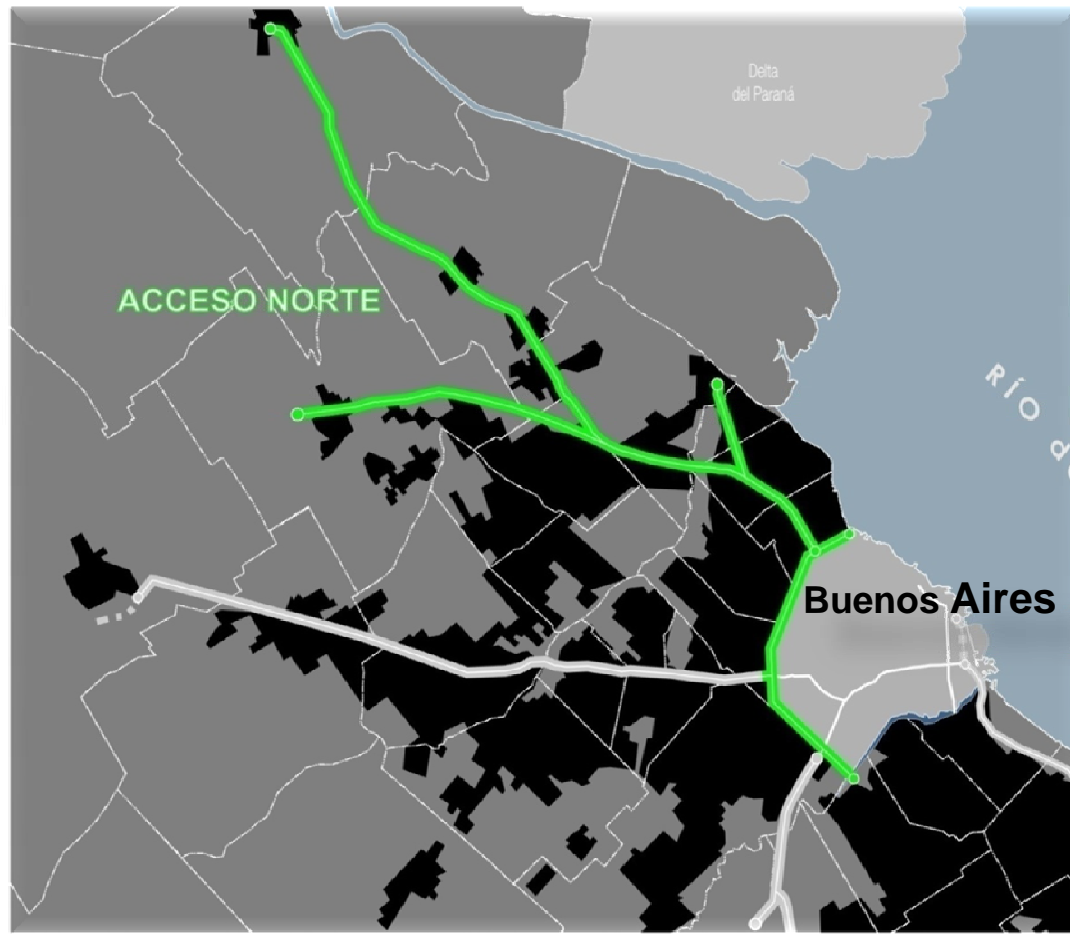
Acceso Sudeste

AU La Plata – Buenos Aires

Acceso Sur

AU Riccheri –Ezeiza - Cañuelas

■ Acceso Norte, primer ITS

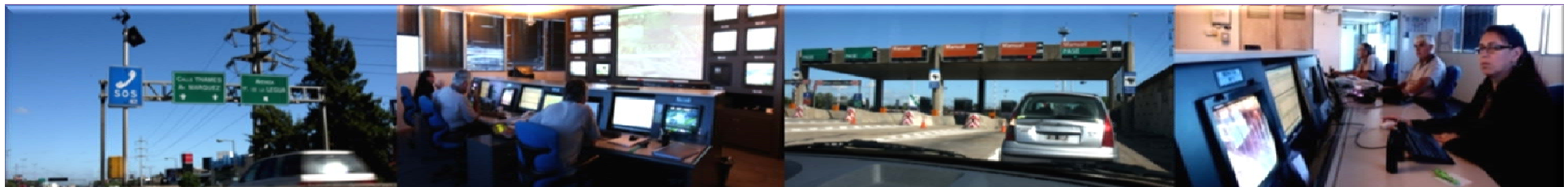


Acceso Norte

- Longitud
119,935 Km.
- Tránsito
347.652
vehículos/día

■ Acceso Norte, primer ITS

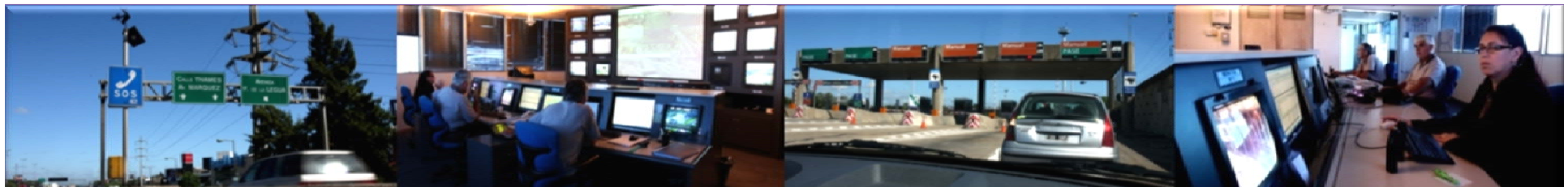
- El primer sistema integral (ITS) del país se implementó en 1999 en el Acceso Norte, a partir de una iniciativa del ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI), entonces conocido como OCRABA.
- Para ese entonces, ya se habían instalado cabinas de percepción de tarifas de peajes en las Autopistas Urbanas de la ciudad de Buenos Aires.



■ Acceso Norte, primer ITS

El sistema del Acceso Norte, contemplaba y captaba:

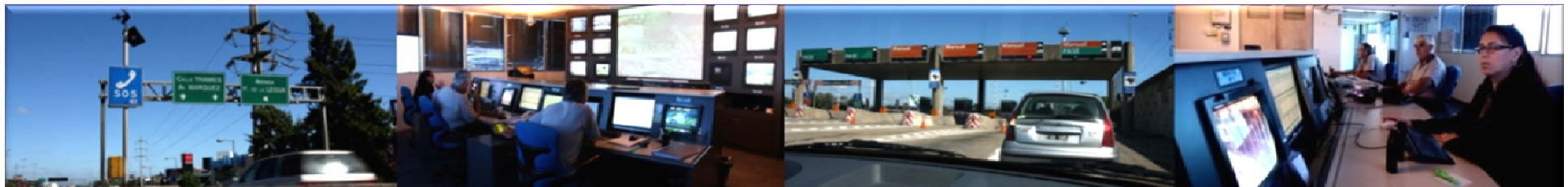
- Velocidades de tránsito.
- Subsistemas de detección automática de incidentes.
- Información al público mediante cartelería de mensajes variables.
- Visualización de prácticamente toda la extensión de la Ruta a través de circuitos cerrados de TV.



■ Acceso Norte, primer ITS

El servicio, puesto en marcha en el Acceso Norte, cuenta con:

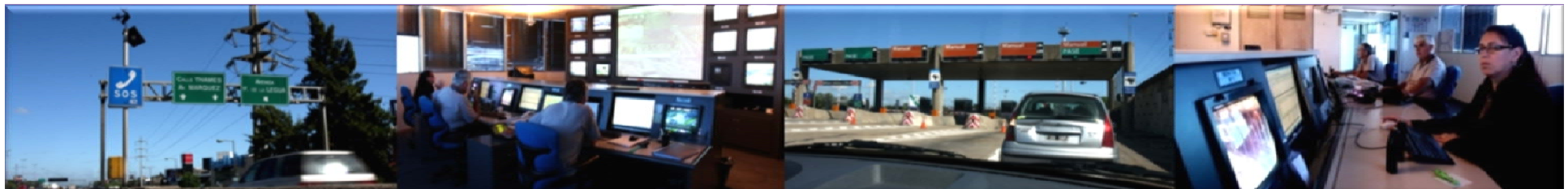
- 25 cámaras de video, de alta sensibilidad montadas en domos móviles.
- 6 carteles electrónicos de mensaje variable.
- 4 carteles electrónicos de control de velocidad.
- 4 carteles de aviso de niebla.
- 5 centrales meteorológicas.
- 132 postes SOS.
- Sensores de aviso del nivel de los arroyos.



■ Acceso Norte, primer ITS

El sistema se opera desde un Centro de Control situado en San Isidro, provincia de Buenos Aires.

- Gestionar el tráfico y sus incidencias.
- Comandar los mensajes a comunicar en los Carteles de Mensajes Variables.
- Programar desvíos.
- Responder y grabar llamadas de emergencias.
- Coordinar adecuadamente los recursos de Seguridad Vial.
- Colaborar con las fuerzas de seguridad.



■ Acceso Oeste



■ Longitud
55,050 Km

■ Tránsito
268.022
vehículos/día

■ Acceso Oeste.

Se encuentra implementada la primera etapa del proyecto de ITS, contando con 14 cámaras de circuito cerrado de televisión para el monitoreo y control en tiempo real del estado de la calzada y de las posibles incidencias que puedan estar sucediendo en la autopista.



■ Acceso Sudeste - AU La Plata – Buenos Aires



■ Longitud
62,600 Km

■ Tránsito
206.137
vehículos/día

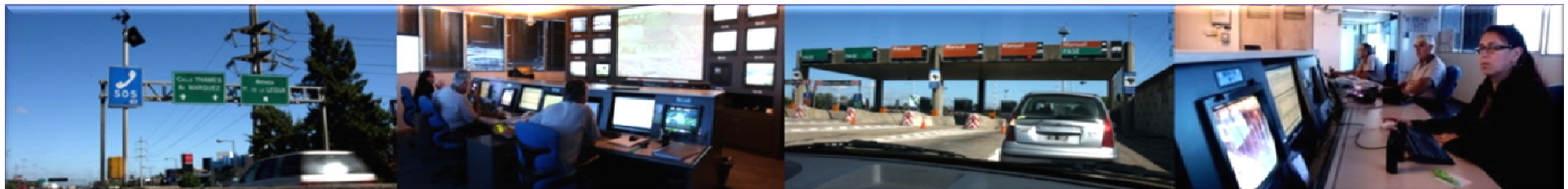
- Autopista La Plata – Buenos Aires.
Se ha desarrollado un ITS que cuenta con 4 cámaras de conteo automático de volúmenes de tránsito, ubicadas en el tramo Hudson – La Plata, además de carteles de mensajes variables y cámaras de circuito cerrado de TV. Todo ello es monitoreado desde el Centro de Control en Hudson, provincia de Buenos Aires.



■ Hacia la integración

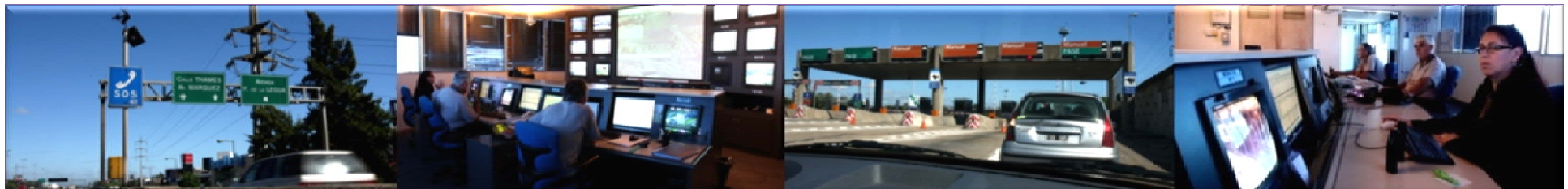
El OCCOVI proyecta implementar un sistema de telepeaje dinámico en los Accesos y en los Corredores Viales, las Rutas Nacionales más importantes del país, cuyos objetivos son:

- Que sea universal para toda la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires; es decir: que sea interoperable.
- Que tenga costo nulo para el usuario en la adquisición del dispositivo *trasponder* (TAG).
- Que garantice un mínimo índice de fallas (con ratios de fiabilidad superiores al 99 %).

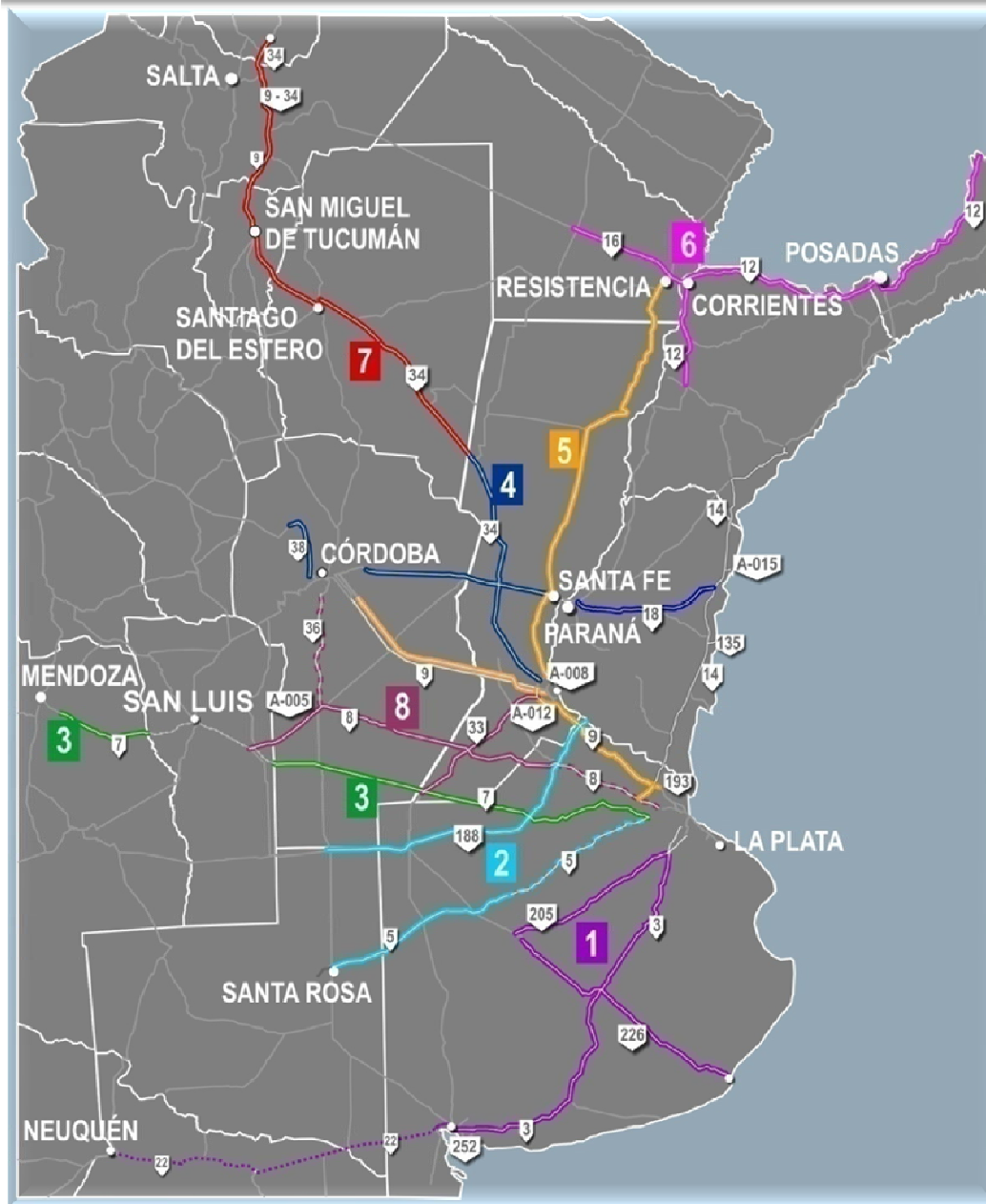


■ Hacia la integración

- Posibilitar la expansión e integración de la Red de Accesos a Buenos Aires con los Corredores Viales Nacionales.
- Implementar sistemas de telepeaje con dispositivos (TAG's) sin costo para los usuarios.
- Montar paneles de cartelería variable bajo normas similares a los instalados en la Red de Accesos a Buenos Aires.
- Instalar postes SOS cada 5 kilómetros.
- Instalar estaciones meteorológicas asociadas a la red inteligente de control.
- Colocar Contadores de Tránsito permanentes, multifuncionales.

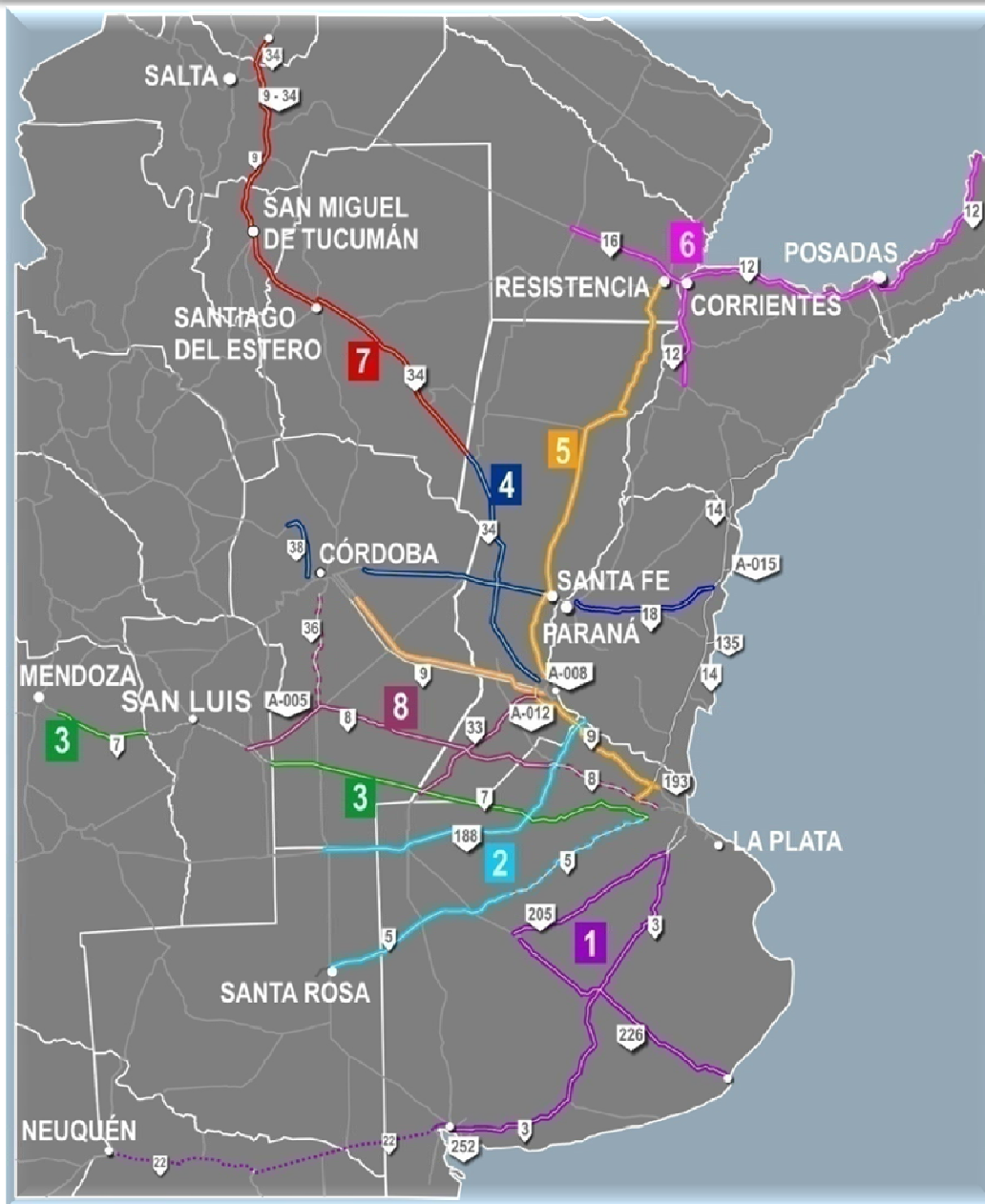


■ Nuevos Corredores Viales



- 8 Nuevos Corredores Viales Concesionados por Peaje.
- Longitud total: 7.583 Km
- Inversión Estado Nacional \$ 13.749.944.064,05
- Inicio de la explotación: 22 de abril de 2010
- La concesión contempla la construcción, mejoras, reparación, conservación, ampliación, remodelación, mantenimiento, administración y explotación de los mismos.

■ Nuevos Corredores Viales



- Para comenzar a integrar nuestra Red Vial Nacional es necesario pensar tanto en la integración tecnológica, como en el diseño de normas generales que favorezcan la interoperatividad de los distintos sistemas privados instalados o a instalar.



■ Proyecto de ITS en el Corredor Vial Buenos Aires – Rosario – Córdoba (800 Km)

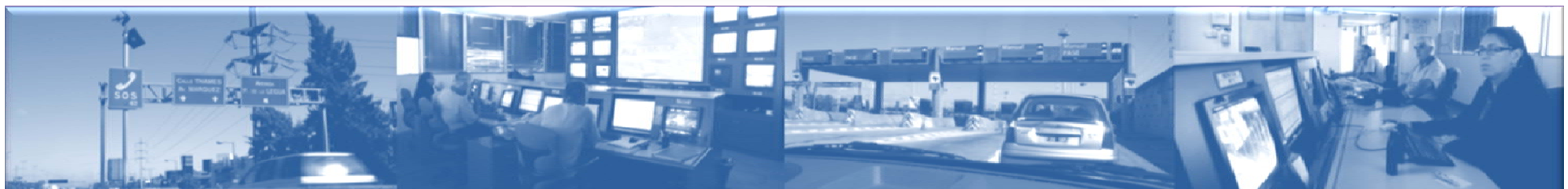


Tramo
Córdoba - Rosario

Tramo
Rosario - Campana

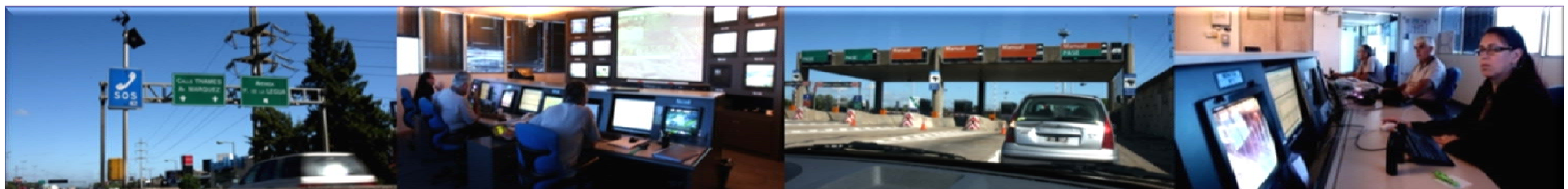
Acceso Norte
Tramo Campana -
Ciudad de Buenos Aires

 **Nuevo Centro
de Control**



■ Proyecto de ITS en el Corredor Vial Buenos Aires – Rosario – Córdoba (800 Km)

- A lo largo del Corredor Vial más importante del país, sobre la traza de la Ruta Nacional Nº 9, que une las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, se desarrollarán tecnologías ITS.
Estos sistemas y subsistemas inteligentes se desarrollarán enlazando la Autopista Buenos Aires – Rosario con la Autopista Rosario – Córdoba, a través de la llamada segunda Circunvalación de Rosario. Será un corredor de aproximadamente 800 km de longitud.
- El proyecto contempla la instalación de centros de control en el Gran Rosario (sobre la segunda Circunvalación) y en la ciudad de Villa María, Provincia de Córdoba, que deberán interoperar con el centro de control de Autopistas del Sol instalado y en operaciones en San Isidro, provincia de Buenos Aires.



■ Proyecto de ITS en el Corredor Bioceánico Mercosur - Chile

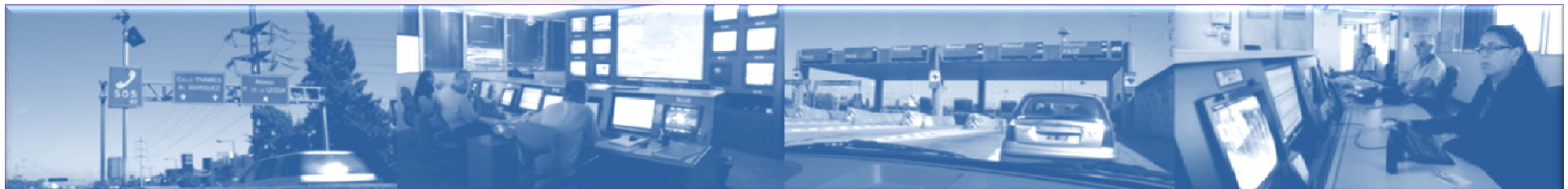


■ Proyecto de ITS en el Corredor Bioceánico Mercosur - Chile



Paso fronterizo Cristo – Redentor:

- ALTURA 3165 m. s/n del mar
- UBICACION: Provincia de Mendoza
- ALTURA 3165 m. s/n del mar
- ACCESO PRINCIPAL Ruta Nacional Nº 7
- DISTANCIA USPALLATA – LOS ANDES: 166 KM
- El túnel potenciará el comercio Atlántico-Pacífico de 7 millones de toneladas actuales a treinta millones de toneladas en una primera etapa.



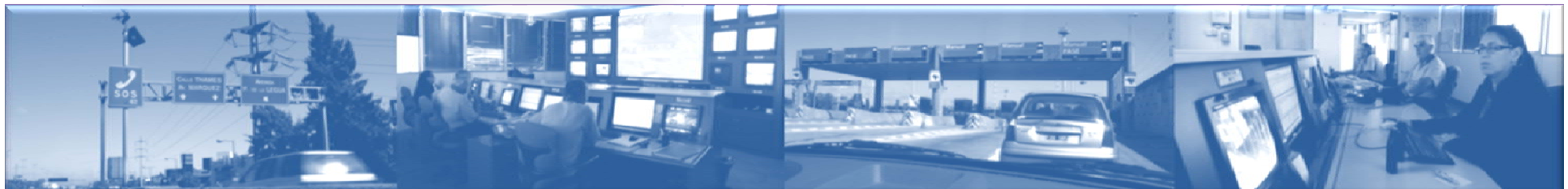
❑ Proyecto de ITS en el Corredor Bioceánico Mercosur - Chile



■ Por el Eje Mercosur-Chile pasa el 70% de la actividad económica suramericana, al englobar los estados más industrializados del Brasil, Uruguay y el corredor central Buenos Aires - Santiago de Chile.



■ Este Corredor, cuenta con un área de influencia de 3.1 millones de Km2 y una población de 125 millones de habitantes, uniendo Santiago (Chile), Buenos Aires (Argentina y San Pablo (Brasil).



❑ Proyecto de ITS en el Corredor Bioceánico Mercosur - Chile



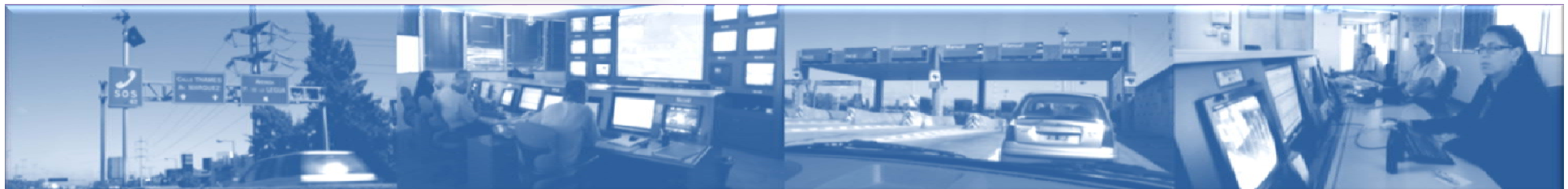
La aplicación de sistemas ITS en el Paso Cristo Redentor se vincula con la necesidad de modernizar e integrar la infraestructura del tunel.

❑ Carteles de mensaje variable.

❑ Señalización luminosa.

❑ Circuitos cerrados de TV.

❑ Sistemas de detección de incendios.





Secretaría de **Obras Públicas**
Ministerio de
Planificación Federal
Inversión Pública y Servicios
Presidencia de la Nación



Dirección Nacional de Vialidad
Órgano de Control de Concesiones Viales

