

OPINIÓN / DESPUÉS DE LA PANDEMIA

Fleximan y el futuro de las cámaras de tráfico

por Enrique Dans • X

31 enero, 2024 - 02:25

GUARDAR



La policía italiana ha declarado una operación especial para lograr capturar a Fleximan, una persona que se dedica, con una sierra radial, a destruir algunas de las muchísimas cámaras de control de velocidad (imás de once mil!!) desplegadas en las carreteras del país. Ha destrozado ya quince: simplemente, se acerca a ellas, **las sierra por su base, las derriba, y deja una nota que dice “Fleximan is coming”**.



Fleximan, así llamado por el nombre en italiano de la herramienta que utiliza para sus ataques, la sierra radial, conocida como *flessibile* o *flex* en italiano, se ha convertido en una especie de héroe popular, aclamado por unos ciudadanos hartos de recibir multas por exceso de velocidad. El angelito tiene hasta *graffitis* con su imagen.

PUBLICIDAD

La realidad es que el individuo en cuestión es un vándalo que atenta contra **un elemento disuasorio muy importante en la seguridad vial** y que sus acciones cuestan miles de euros al erario público... pero todo aquel que ha recibido alguna vez una de esas multas tiene cierta tentación de verlo como un justiciero, como alguien que defiende a los conductores contra el poder (y para muchos que consideran las multas una forma de recaudación, el abuso) del Estado.

Sin embargo, todo indica que las cámaras de control de velocidad van a tener cada día menos sentido: a partir de julio de este año 2024, **todos los vehículos comercializados en la Unión Europea deberán llevar incorporado un control de velocidad** que avise al conductor si excede la velocidad establecida para una vía concreta, y que incorpore una alarma sonora y un incremento de la resistencia del acelerador.

Este paso es, en realidad, la fase previa que antecede al momento en el cual **nuestros vehículos directamente se nieguen a superar esa velocidad máxima**, por mucho que intentemos que lo hagan. De hecho, esa es la idea tras una propuesta de ley de un senador californiano, que ha propuesto que los vehículos matriculados en ese estado a partir de 2027 incorporen un control que impida que superen la velocidad máxima en más de diez millas por hora.

La fase previa que antecede al momento en el cual nuestros vehículos directamente se nieguen a superar esa velocidad máxima

Considerando que la velocidad máxima en las carreteras de California es de 70 millas por hora, esto implica que lo más rápido que podrás circular en el estado será a 80 millas por hora, unos 131 kilómetros por hora... una velocidad respetable, pero que no hay más que circular por cualquier carretera española para **comprobar que muchos conductores exceden de manera habitual**.

¿El siguiente paso? Que los vehículos, directamente, se auto-impongan las multas y las registren con la autoridad correspondiente cuando sus propietarios lleven a cabo acciones que vayan en contra de las reglas de tráfico, sea exceder la velocidad fijada —si todavía pueden— o cualquier otra violación de las reglas. **Es una consecuencia lógica de convertir el automóvil en un ordenador con ruedas**, plagado de sensores que detectan con suma precisión desde su posición (GPS) hasta su velocidad, pasando por el sentido de la circulación o las circunstancias de la ruta (cámaras, radares, condiciones meteorológicas, etc.)

¿Dónde acaba todo esto? Cuando la conducción deja de ser una actividad llevada a cabo por una persona que va sentada al volante, y el vehículo se convierte en autónomo. En ese momento, lógicamente, toda multa pierde su sentido, porque las acciones del vehículo dependen simplemente de su programación y de cómo sus algoritmos responden a las lecturas de sus sensores.

Esos vehículos autónomos, según los urbanistas, no serán propiedad de sus usuarios, sino de compañías especializadas que ofrecen el transporte como servicio, con vehículos que responden a las necesidades del usuario **(quiero ir durmiendo, trabajando, solo, en modo compartido, etc.)** y que, además, contrariamente a lo que ocurre con los vehículos particulares, que suelen funcionar entre un 3% y un 5% del tiempo, están funcionando en porcentajes mucho más elevados.

PUBLICIDAD

Según esos urbanistas, una ciudad en la que la mayoría de sus habitantes se desplace mediante ese tipo de vehículos reducirá enormemente sus atascos, mientras que una en la que los vehículos autónomos sean propiedad de los ciudadanos será un infierno, con atascos enormes llenos de vehículos vacíos enviados a hacer recados o a recoger a los niños al colegio.

Esos vehículos autónomos, según los urbanistas, no serán propiedad de sus usuarios, sino de compañías especializadas que ofrecen el transporte como servicio

Pero para este tipo de reflexiones no hay que llegar al vehículo autónomo, que trae consigo una discusión muy compleja sobre su propiedad: es evidente que en cuanto la velocidad de los vehículos esté limitada de fábrica, la única función de los radares que multan por exceso de velocidad será la de sancionar a los vehículos que carezcan de ese dispositivo de limitación... que por otro lado, tenderán a ir desapareciendo con el tiempo.

También es evidente que, en un entorno en el que cada vez más vehículos tienen su velocidad restringida, los vehículos más antiguos que no tienen ese tipo de sistemas van siendo cada vez más considerados un peligro, y **seguramente tengan tasas de accidentalidad más elevadas** —no

solo derivado de la ausencia de esa limitación, sino también por su mayor antigüedad.



Habría que plantearse si las inspecciones técnicas de vehículos no deberían estar destinadas, en lugar de a comprobar si el vehículo mantiene sus características de fábrica, **a retirar de la circulación a los vehículos que simplemente no deban circular**, sea por cuestiones relacionadas con la seguridad, con sus emisiones, etc. Un vehículo que contamina demasiado debido a que, cuando fue fabricado, no existía ningún tipo de legislación medioambiental, ¿debe realmente poder circular? ¿No sería más lógico, en vez de atentar contra la salud de todos, forzar a su reemplazo?

Medidas sin duda lógicas y positivas para la sociedad, pero sin duda, impopulares, y que por tanto, pocos gobernantes se atreverán a tomar. Aparentemente, **preferimos seguir respirando veneno en las ciudades y seguir muriendo como moscas en las carreteras**, pero manteniendo intacto nuestro derecho a contaminar o a circular a velocidad inadecuada. En fin, es lo que hay.

*****Enrique Dans es Profesor de Innovación en IE University.**



 SIGUE LOS TEMAS QUE TE INTERESAN

 COLUMNAS DE OPINIÓN



MÁS DE ENRIQUE DANS

- **Exxon y el cambio de era**
24 enero, 2024 - 03:03
- **Móviles, colegios... y la atrevida ignorancia**
17 enero, 2024 - 04:21
- **Getty Images y la lógica de los datos**