



En el panel de control se pueden alternar diferentes vistas, desde generales a detalles.

TÚNELES BAJO CONTROL

Indra vigila con su solución integrada Horus los 12 túneles urbanos de Londres

J.L.T.

Hasta hace unos días, para visitar el sistema de control de los túneles de Londres no hacía falta volar hasta la capital británica. Bastaba tomar un taxi al polígono industrial de Alcobendas, al norte de Madrid, y descender a una instalación en los sótanos de uno de los edificios de Indra.

Es allí donde se ha simulado de manera bastante real el sistema que en breve va a controlar de forma integral e integrada los 12 túneles urbanos, más los 90 kilómetros de carretera que los conectan, de Londres.

El sistema se llama Horus que también se instalará en el túnel de Marao, en Portugal (es el túnel vial más largo de la Península Ibérica) y en la línea 2 del Metro de Mashad, en Irán.

SOLUCIÓN INTEGRAL. La gran ventaja que ha visto Transport of London, el organismo responsable del transporte de la ciudad, en Horus es que se trata de una solución integral que ha sido diseñada específicamente para la vigilancia, la seguridad y el control del tráfico en túneles, cuando, hasta ahora, eran sistemas independientes que había que coordinar. «El precio», como comentó Joaquín Ponz, director de Infraestructuras de Indra, «también ha influido algo». Lo mismo que no se le oculta que no están haciendo muchos amigos entre los proveedores habituales de Transport of London al cambiar radicalmente el sistema.

Horus integra los sistemas inteligentes de tráfico, los procesos de señalización variable, la captura de datos de tráfico, la monitorización de vídeo en circuito cerrado de televisión, la detección automática de incidentes e incendios,

el control de la ventilación, iluminación, suministro de energía y comunicaciones, red de postes de auxilio, megafonía y captura de datos medioambientales.

Sentarse frente a los monitores desde los que se vigila y controla todo este complejo sistema es como meterse de lleno en una película de catástrofes. De hecho, en una demo a uno le apetece



Tiene un doble nivel de redundancia. Uno en el propio centro y otro en el exterior.

que de repente se declare un incendio, para ver cómo funciona (sabiendo que es una demo, claro). Impresiona el detalle de control y la capacidad de interactuar. Está controlado cada poste de información, cada ventilador y altavoz y se pueden activar o desactivar siempre bajo la supervisión del propio sistema que, a la vez, calcula la repercusión de cada acción sobre el resto.

Los conductores pueden recibir información en tiempo real desde los postes, las pantallas, los altavoces o la propia radio del vehículo, tanto en caso de accidente como atascos o condiciones meteorológicas especiales.

Como todos los sistemas que se consideran críticos, Horus, que cumple con los estándares de seguridad definidos en el Eurocódigo, tiene dos niveles de redundancia. El primero en el propio centro y otro en el exterior.