

Portugal desarrolla un sistema que permitirá trenes transfronterizos

Dos empresas elaboran una solución para que los vehículos más modernos sean compatibles con el sistema luso de control de tráfico ferroviario

JUAN SORIANO

MÉRIDA. Portugal abre la puerta a la circulación de trenes transfronterizos gracias a una solución tecnológica que permitirá que los vehículos equipados con sistemas más modernos puedan pasar por el país vecino.

Actualmente, la conexión más rápida entre Badajoz y Lisboa es de unas cuatro horas, pero exige realizar transbordo en Entroncamento, una localidad situada a la altura de Cáceres. Aún no hay una línea directa que conecte España con la capital lusa, lo que resta atractivo a cualquier servicio.

Pero no es el único impedimento para la circulación de trenes entre los dos países. Las vías portuguesas cuentan con un sistema de control de tráfico denominado Convel, abreviatura de Control automático de velocidad, que básicamente consiste en monitorizar la marcha de los trenes para activar los frenos en caso de superar la velocidad máxima. Para eso, los vehículos cuentan con un sistema de lectura de unas balizas situadas en las vías.

Esto evita recurrir al tradicional bloqueo telefónico, por el cual un tramo entre estaciones queda cerrado al paso de nuevos convoyes hasta que no se recibe un aviso del paso por la siguiente estación. Los sistemas automáticos permiten más circulaciones y evitan la intervención humana.

El problema es que el Convel está desfasado y Portugal no cumple aún a las normas de interoperabilidad de la Unión Europea, que exigen contar con un mismo sistema, denominado ETCS (European Train Control System), para permitir la circulación entre distintos países del continente sin necesidad de transbordos. Esta herramienta forma parte del ERTMS, el sistema que tienen las líneas de alta velocidad y que actualmente se está instalando entre Plasencia y Badajoz.

Los trenes más modernos están adaptados para esta tecnología, pero no para la que aún se emplea en el país vecino, lo que impide a los trenes de Renfe cruzar la frontera. Hasta ahora. La empresa portuguesa Critical Software ha desarrollado en colaboración con Hitachi Rail, una solución, denominada STM, para que el ETCS pueda trabajar con Convel. «Este paso sigue las normativas euro-



Prueba realizada en Poceirão con una locomotora de la empresa Medway. HOY

peas hacia la estandarización de las reglas en la gestión del tráfico, permitiendo así la interoperabilidad de la industria ferroviaria en Europa», destaca Miguel Cardoso, director de Desarrollo de Negocio de la compañía.

Esta herramienta facilita la migración al sistema europeo sin tener que esperar a la modernización de la red portuguesa ni a la sustitución de los trenes. Además se podrá retirar cuando toda la línea ferroviaria portuguesa cuente con la tecnología ETCS instalada.

El pasado 16 de julio se llevó a

cabo con éxito una demostración en Poceirão, un importante núcleo ferroviario situado cerca de Setúbal, en la línea que entre otros destinos conecta Lisboa con Évora (y que se extenderá hasta Elvas con un nuevo tendido). Se espera que la solución esté completamente disponible, con to-

El proyecto cuenta con la implicación de Medway, la empresa que gestiona las plataformas logísticas de Extremadura

das las certificaciones y homologaciones, durante el próximo año.

Trenes transfronterizos

La empresa afirma que ya hay peticiones para cien unidades, entre trenes de pasajeros y locomotoras, para las compañías Stadler, Medway y Alpha Trains. «La solución STM para Portugal estará disponible para cualquier empresa (fabricante, integrador u operador) que desee modernizar su flota», añade Cardoso. «Está siendo diseñada para permitir la integración con cualquier sistema ETCS a bordo, proporcionando

interfaces estándar entre los sistemas, tal como regula la Agencia Ferroviaria Europea».

«Ya hemos iniciado contactos con posibles clientes que puedan tener en sus estrategias la intención de actualizar sus flotas con este tipo de equipamiento», explica Miguel Cardoso. Comboios de Portugal, como operador principal en el país vecino, es uno de los grandes interesados, ya que este sistema permitiría renovar sus trenes.

Pero también abre la puerta a trenes transfronterizos, con circulaciones de Renfe más allá de Badajoz. «Si existe interés en operar en Portugal, esta solución STM se presenta como la primera opción, ya que los sistemas Convel tradicionales ya no están disponibles para su suministro, lo que aumenta la importancia de esta solución para superar el problema de obsolescencia», afirma.

En este proceso juega un papel destacado Medway, uno de los grandes actores del transporte de mercancías por ferrocarril. Esta compañía ha creado con la Junta de Extremadura la empresa mixta que gestiona las terminales ferroviarias de la Plataforma Logística de Badajoz y de los parques empresariales Expacio de Mérida y Navalmoral de la Mata. Además, está interesada en la implantación del servicio de autopista ferroviaria (traslado de camiones en trenes para cubrir grandes distancias) entre Valencia y Lisboa y entre Madrid y Oporto, en ambos casos pasando por Extremadura.

En cuanto al transporte de viajeros, la construcción de la nueva línea entre Elvas y Évora, la primera construida en Portugal bajo los parámetros de alta velocidad, permitirá dejar en dos horas el tiempo de viaje entre Lisboa y la frontera con Badajoz. Su entrada en servicio está prevista para 2026. Esto abrirá nuevas posibilidades de explotación gracias a que ya hay disponible un sistema traductor de Convel.

En marcha el primer tramo de la línea de alta velocidad entre Lisboa y Oporto

J. S.

MÉRIDA. La nueva línea de alta velocidad entre Lisboa y Oporto da un paso decisivo para su ejecución con la firma del contrato de concesión y el acuerdo de financiación de su primer tramo.

Portugal avanza de esta forma en su principal proyecto de infraestructuras, la conexión mediante una nueva línea de altas prestaciones de sus dos mayores ciudades, una obra que tendrá continuidad con el enlace entre Oporto y Vigo en colaboración con el Gobierno español. Al mismo tiempo, sigue trabajando en

el nuevo tendido entre Évora y Elvas, que permitirá una línea directa entre Badajoz y Lisboa.

Pero estos avances siguen pendientes de numerosos trámites. Sin ir más lejos, el contrato para el primer tramo entre Lisboa y Oporto se firmó el pasado 29 de julio, casi diez meses después de que se adjudicara la obra. Y el concurso para el segundo tramo ha quedado desierto.

La nueva línea se divide en tres fases. La primera, de 142 kilómetros, tiene dos lotes: Oporto-Oiã (junto a Aveiro), ya en marcha, y Oiã-Soure (al sur de Coimbra), que no llegó a ser ad-

judicado. Su ejecución está prevista para el año 2030. La segunda fase, Soure-Carregado, comprende 117 kilómetros y se espera concluir en 2032. Y para después de ese año llegaría la conclusión del proyecto con el tramo entre Carregado y Lisboa, de apenas 37 kilómetros pero de gran complejidad técnica.

La infraestructura se construirá en ancho ibérico, el tipo de vía que se emplea en España y Portugal, distinto del ancho estándar o internacional que utilizan trenes como el AVE y que está implantado en la mayor parte de Europa. Esto puede suponer un fre-

no para la llegada de servicios a muy alta velocidad, pero garantiza a cambio la interoperabilidad con toda la red ferroviaria lusa y las conexiones con España. El corredor entre Plasencia y Badajoz, en uso desde 2022 (electrificado desde 2023 y aún con mejoras pendientes, como la instalación del sistema ERTMS), también tiene ancho ibérico. Esto permitirá trenes transfronterizos sin necesidad de transbordo ni cambio de ancho.

La nueva línea entre Lisboa y Elvas está prevista para 2034, mientras que entre Oporto y Vigo se espera para 2032. Aunque son plazos estimativos que dependerán del avance de proyectos como un nuevo puente sobre el Tajo en la capital lusa. De ese modo, para Portugal la prioridad es la conexión entre sus dos mayores ciudades.