



LAS OBRAS, QUE COMENZARIAN EN 1993, TIENEN UN COSTE DE 500.000 MILLONES

Un túnel ferroviario de 55 km unirá Austria e Italia en el Tirol

La línea ferroviaria del Brenero está ya saturada. Un túnel ferroviario, de 55 km de longitud, doblará la capacidad del paso que, hasta ahora, además, ha estado prohibido a los transportes pesados. La obra asciende a 500.000 millones de pesetas, y podría comenzar en 1993.

E Yolanda del Val
l túnel del Brenero tendrá una longitud de 55 km. El túnel será un lugar de intercambio para los trenes procedentes de Alemania, Escandinavia e Italia y tiene como fin evitar el paso por la línea actual, que cruza el puerto a cielo abierto y posee, además, varias secciones de vía única. La estación fronteriza de Brenero-Brenner, situada en territorio italiano, está a 1.371 metros de altitud. Alimentada en el lado austriaco a 15 kv y a 3 kv en el lado italiano, no es conmutable, por lo que las locomotoras han de realizar complejas maniobras para situarse en la cabeza del tren.

Un túnel entre Innsbruck y Bolzano permitirá superar todos estos inconvenientes. Su punto de partida se situaría en el túnel del contorno de Innsbruck. Se crearía una nueva estación fronteriza, cerca de Campo di Trens-Freienfeld, Fortezza-Franzensfeste u Albès-Albeins, en el alto de Adige. El perfil del túnel comportaría una rampa de 7 en el lado norte, y de 3 en el lado sur. Se colocarían dos vías banalizadas aptas para la circulación a 160 km/h.

Esta opción permitiría ahorros de tiempo de casi una hora a los trenes rápidos que circulan por la línea, (se acortaría la distancia en 25 km en relación con la línea original), básicamente, locomotoras

monocorriente de la OBB (Ferrocarriles Suizos) y de los FS (Ferrocarriles Italianos), que necesitarían, a su vez, una estación especialmente equipada cerca de Campo di Trens-Freienfeld.

El coste global de esta obra colosal ronda los 500.000 millones de pesetas. Por el momento, los ministros de Transportes de los tres países interesados (Alemania, Austria e Italia) están estudiando un sistema de financiación que les permita llevar a cabo las obras, que tardarían cerca de doce años en concluirse.

Por otra parte en Austria, la reciente decisión de prohibir a los pesos pesados el paso por el puerto del Brenero, va a tener un efecto no despre-

ciable sobre los tráficos de la línea Innsbruck-Brenero-Bolzano-Verona, hasta ahora poco utilizada. Además, se está dando forma a tres importantes proyectos: el contorno de Innsbruck por el sur, el túnel del Brenero y una ruta más corta entre Múnich e Innsbruck.

El objetivo número uno de los Ferrocarriles Austriacos (OBB) es realizar el contorno de Innsbruck, a fin de desviar los tráficos de mercancías Norte-Sur que entorpecen el nodo ferroviario tirolés y la estación de clasificación vecina de Hall, en Tirol. Con estas obras se evitaría también el paso de trenes de viajeros que no tengan por destino la estación de Innsbruck.

Este desdoblamiento de vía, de 15 km de longitud, tendrá su origen en Volders-Baumkirchen, en el tramo Innsbruck-Wörgl. Para llevar a cabo el proyecto será preciso construir un viaducto de 445 metros, con un radio de curva de dos mil metros, que atravesará el valle de Inn y una autopista. La línea se introducirá luego por un túnel (denominado Inntal, en el valle de Inn) de 12.726 metros, el más importante de la red austriaca, y cuya construcción comenzó en septiembre de 1989. La línea tendrá una pendiente de 6,7 en los primeros 8.800 metros, y de 9,5 en los restantes.

Los trabajos de ingeniería civil deberán estar concluidos en 1993. La construcción del viaducto, por otra parte, acaba de comenzar. La puesta en servicio del contorno se producirá en 1994, tras la electrificación a 15 kv-16 2/3 Hz. Se prevé que soporte 200 circulaciones diarias, con una velocidad máxima de 140 kilómetros/hora. Las obras del contorno están presupuestadas en unos 40.000 millones de pesetas.

Otro proyecto, de alguna forma ligado a estos dos, es la construcción de una ruta más corta entre Múnich e Innsbruck. La propuesta consiste en la construcción de un trazado directo de alrededor de 90 km de longitud mediante un túnel de 30 km bajo el puerto de Achen. Sin embargo, ni este trazado, ni el tema financiero está todavía definido. □