

LOS TRAFICOS AUMENTARAN ESPECTACULARMENTE EN EL AÑO 2000

La UE contribuirá a modernizar el corredor Berlín-Viena

Alemania, Austria y la República Checa modernizarán con ayuda de la Unión Europea el corredor ferroviario que une Berlín y Viena. Con una longitud aproximada de 785 kilómetros, se calcula que los tráficos de pasajeros y de cargas podrían aumentar en el año 2000, un 16,5 por ciento y un 40 por ciento respectivamente.

Yolanda del Val

Entre 1996 y el año 2002, la Unión Europea invertirá alrededor de 28.200 millones de pesetas en la modernización del eje Berlín-Viena-Praga. Se concreta de esta forma el acuerdo que en junio de 1995 firmaron los ministros de Transportes de Alemania, Austria y la República Checa para el establecimiento de relaciones ferroviarias entre los tres países.

Por este corredor, que tiene una longitud aproximada de 785 kilómetros, circulan diariamente entre 21 y 79 trenes de viajeros, y entre 9 y 45 trenes de mercancías; se calcula que para el año 2000 estos tráficos deberían haber aumentado en un 16,5 por ciento y en un 40 por ciento respectivamente.

El tramo alemán ha sido modernizado recientemente, de manera que de Berlín a la frontera checa, la línea, de 229 kilómetros, es de doble vía y está electrificada a 15 Kv 16



Austria cuenta con uno de los tramos de vía más antiguos de Europa Central, en Linz.

Hz. Los trenes circulan a 160 kilómetros entre Berlín y Dresde, pero la línea se adecuará para que puedan circular a 200 km/h, ya que esta línea está incluida en el plan europeo de alta velocidad.

Por el contrario, en la República Checa, la velocidad máxima que alcanzan los trenes en el tramo Decin-Praga oscila entre los 100 y 120 km/h. El tramo es de doble vía y está electrificado a 3 kv corriente continua. Cuenta, además, con bloqueo automático. Con excepción del tramo donde la línea se interna hacia Austria por Brno y Breclav, la línea no se halla en muy buenas condiciones, e incluso en Linz, una de las vías más antiguas de Europa Central, la velocidad se limita a 90 km/h. Entre Praga y Gmünd, sólo el

38 por ciento de este tramo es de doble vía, al tiempo que casi un tercio del trayecto no está electrificado. En este tramo, de 130 kilómetros de longitud, conviven los 3 kv corriente continua y los 25 kv corriente alterna. El bloqueo automático sólo está instalado en los tramos electrificados.

Material. En Austria, la línea Linz-Summerau, que está electrificada, es de vía única. Por su parte, más de la mitad de la línea Viena-Gmünd es de doble vía y desde 1995 está totalmente electrificada. También el tramo Viena-Breclav es de doble vía y está electrificado.

Gracias a las obras en curso, los trenes podrán circular a 140 km/h entre la frontera alemana y Praga, y en el tramo Praga-Brno-Breclav, a 160 km/h.

En cuanto al material, 20 locomotoras bicorriente (3 kv/25 kv) serie 150 se están transformando para que puedan circular a 160 km/h.

La modernización de todo el corredor costará alrededor de 112.000 millones de pesetas. En la parte alemana se eleva a unos 19.500 millones de pesetas, gran parte de los cuales se han invertido ya en el tramo Berlín-Dresde.

El montante más elevado corresponde a la parte checa -unos 73.600 millones de pesetas-, un tercio de los cuales será financiado por el Estado, otro tanto mediante créditos bancarios y el resto será aportado por el BEI -unos 20.000 millones- y la Unión Europea, en el marco del programa Faro -unos 8.200 millones de pesetas-. □