

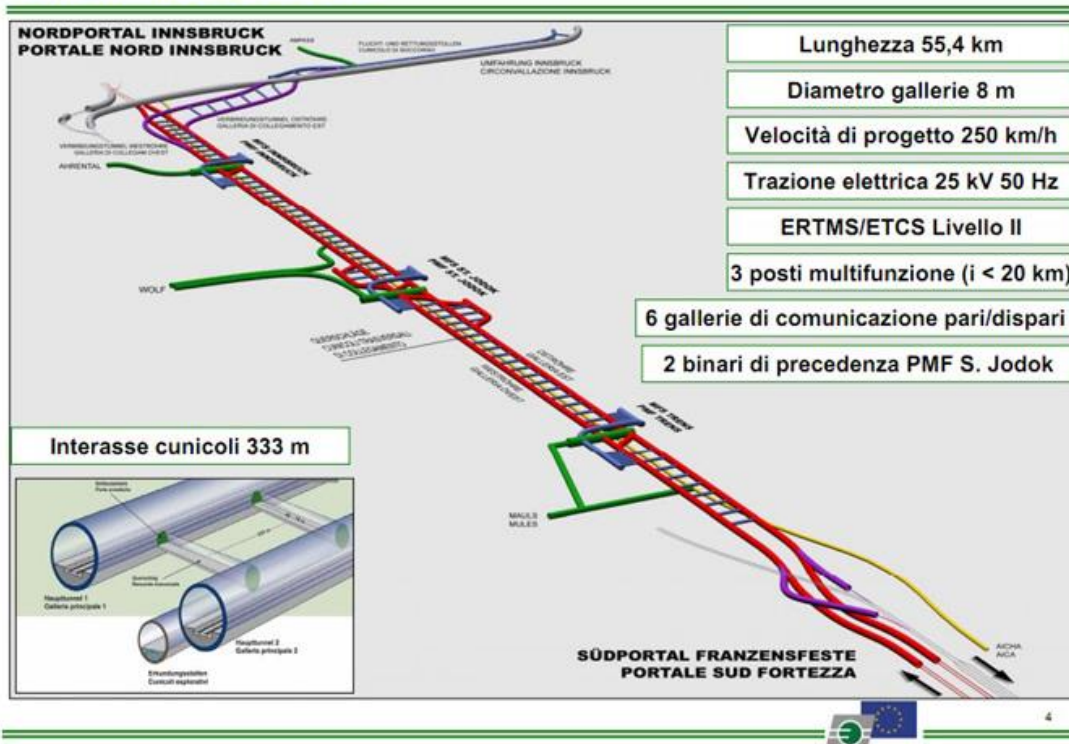
Túnel de base del Brennero (BTT)

La información sobre el proyecto y su estado de avance, se puede acceder al sitio oficial: BBT Brenner Base Tunnel <https://www.bbt-se.com/en/>

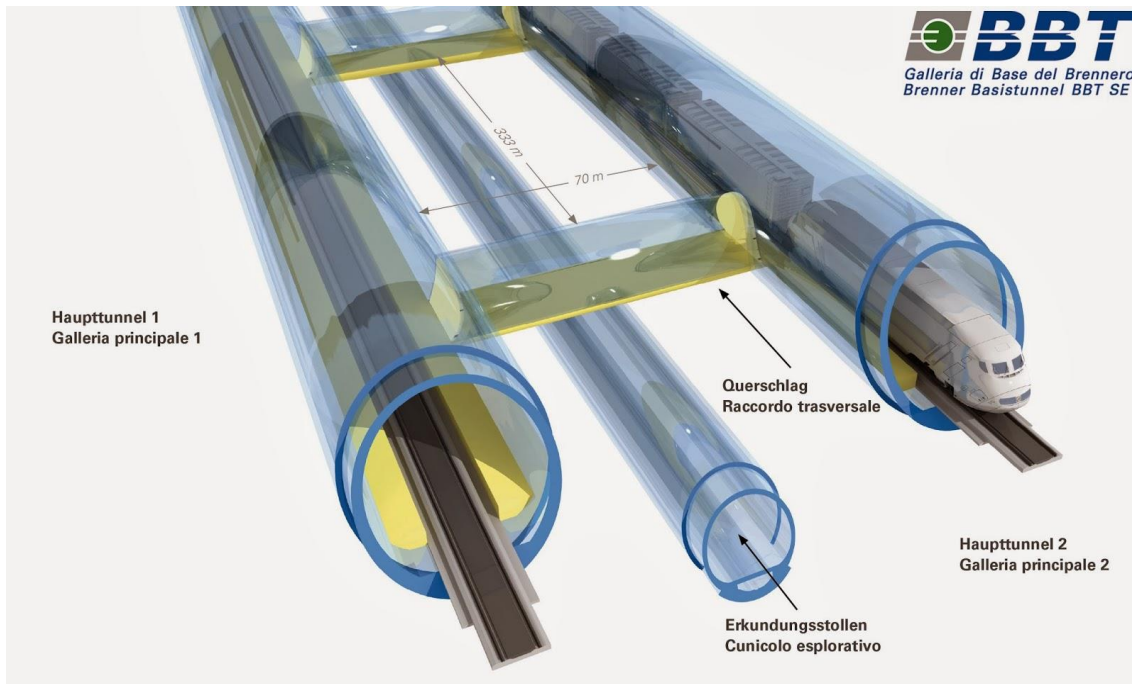
El **Túnel de base del Brennero** (en italiano *Galleria di base del Brennero* y en alemán *Brennerbasistunnel*) es un **túnel** ferroviario proyectado a través del **Paso del Brennero** en los **Alpes** y que conectará la ciudad **austríaca** de **Innsbruck** con la localidad **italiana** de **Fortezza**.

Tendrá una longitud de 55 km, lo que lo convertirá en el segundo túnel ferroviario más largo del mundo una vez concluido, superado solo por el **túnel de base San Gotardo**. En 2030 pasará a ser el tercer túnel ferroviario más largo del mundo precedido del Túnel de base Euroalpino Lyon Turin en primera posición (57,5 km) y en segundo lugar el túnel de base de San Gotardo (57,1 km).

IL SISTEMA DI GALLERIE



El proyecto prevé dos túneles separados que contendrán una vía cada uno. Además se construye una galería de reconocimiento del terreno y colecta de aguas a un nivel 12 m más bajo



El comienzo de las obras fue en 2006 y se estima que su finalización será en 2028

La ruta a través del [paso del Brennero](#) es una de las más importantes para atravesar los [Alpes](#) y forma parte del corredor transeuropeo [Berlín-Múnich-Verona-Roma-Palermo](#) ,del corredor Escandinavia - Mediterráneo (SCAN-MED).

El tránsito a través de esta ruta ha aumentado de manera exponencial generando un “cuello de botella”. Debido a la gran pendiente del trazado ferroviario existente, los trenes de mercancías tienen limitada la velocidad a 50 km/h y el peso máximo a 1600 tn, debiendo usar dos o tres locomotoras. Una vez completado el nuevo túnel los trenes de mercancías podrán atravesar el paso con pesos de hasta 3000 tn y sin la necesidad de tracción adicional. Asimismo los trenes de pasajeros podrán circular hasta 250 km/h reduciendo sensiblemente los tiempos de viaje de los recorridos transalpinos.

Construcción

La responsable de la construcción es la empresa *Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE* constituida en partes iguales por socios italianos y austríacos.

Se decidió construir un sistema de túneles con dos tubos principales de vía única conectados a intervalos regulares por túneles de servicio. Asimismo el proyecto tendrá tres “Puestos Multifunción” que dividirán el túnel en cuatro trayectos parciales.

A fecha de 2021, se han construido 146 km de túnel de los 230 km previstos, de los que 51 km son túneles ferroviarios de los 120 km previstos, 53 km son túnel exploratorio de los 61 km previstos y 42 km son otros túneles de los 49 km previstos



Nota de la PTPP: puede observarse en el símbolo “Slagen und Eisen” de la boca del túnel que los túneles alpinos son consideradas obras mineras, en las que se colocan imágenes y se celebra Santa Bárbara

Datos relevantes

- Largo: 55.000 m.
 - Lado austriaco (boca norte – frontera): 30.687 m.
 - Lado italiano (boca sur – frontera): 24.313 m.
- Inicio de la construcción: 2006 (preparación).
- Finalización de la obra (previsión a 2025): el resto hasta 2028, equipado y certificación al tráfico ferroviario
- Velocidad máxima trenes: 250 km/h.
- Altitud:
 - Boca norte (lado austriaco): 589,65 msnm.
 - Boca sur (lado italiano): 748,40 msnm.

FINANCIACIÓN <https://www.bbt-se.com/tunnel/finanzierung/>

Austria, Italia y la Unión Europea están contribuyendo a la financiación del proyecto clave europeo Brenner Base Tunnel. La estimación de 2017 de los costes básicos del túnel de base del Brennero fue de **7.800 millones de euros**. Teniendo en cuenta la fecha de finalización prevista para el proyecto (2028), los costes totales estimados, con provisión de riesgo y ajuste por inflación, son de unos 8.384 millones de euros.

El túnel de base del Brennero está cofinanciado en gran medida por la Unión Europea, ya que es un tramo transnacional en la región alpina del corredor Escandinavia - Mediterráneo (SCAN-MED). Entre 2016 y 2023 la cuota de cofinanciación de la Unión Europea a favor del BBT asciende al 50% de los costes del túnel exploratorio (cofinanciación de unos 330 millones de euros) y al 40% de los costes del túnel principal (cofinanciación por un importe aproximado de 880 millones de euros)

La parte restante del coste del OPET corre a partes iguales por la República de Austria y la República de Italia.



Nota de la PTPP: el coste de la Variante de Pajares está en línea con el de los grandes túneles transeuropeos, sobre todo si tenemos en cuenta que en el caso de la Variante se incluyen los costes de todo el tramo entre La Robl y Pola de Lena

Se puede obtener más información detallada en:

Brenner Base Tunnel (BBT)

<https://www.railway-technology.com/projects/brennerbase-tunnel/>

Brenner Base Tunnel https://wiki2.org/en/Brenner_Base_Tunnel

You tube

BBT - Brenner Base Tunnel Info Film 2021 (EN)

<https://www.youtube.com/watch?v=7v0IXqYWVWw>

The \$11BN Tunnel Connecting Scandinavia to the Mediterranean

<https://www.youtube.com/watch?v=30foJiPUrBA>

Portal de BBT <https://www.bbt-se.com/en/> <https://www.bbt-se.com/en/>