

# Finora garantiti solo due miliardi sui sei necessari – Inaugurazione prevista nel 2020

## Brennero, tunnel al via ma servono altri fondi

**T**unnel del Brennero al via, dopo l'inizio dei lavori, presente il Capo dello Stato, **Giorgio Napolitano**, lo scorso 28 aprile. Una data che finirà nei libri di storia, come per le gallerie ferroviarie del Frejus e del Gotardo scavate alla fine del 1800 e ancora oggi infrastrutture fondamentali della rete europea.

«Il Brennero è lungo il corridoio più importante del nostro Paese – commenta **Mauro Moretti**, Ad del gruppo FS – e collega il Mediterraneo al Baltico. La linea attuale svolge il suo ruolo dal 1867 ma adesso è inevitabilmente inadeguata: per il tunnel che stiamo costruendo dobbiamo immaginare un orizzonte futuro di almeno due secoli».

La "talpa" avviata nei giorni scorsi, terminata la fase di messa a punto entro al massimo due settimane, inizierà a scavare il primo segmento, da Aica a Mules, del cunicolo esplorativo di 53 km propedeutico alla perfezione delle due canne principali

dove, dal 2020, viaggeranno i treni, merci soprattutto, ma anche passeggeri a lunga percorrenza, con velocità fino a 250 km/h, grazie a pendenze tra il 5 e il 7,4 per mille contro il 26 per mille della linea storica. I lavori sono stati aggiudicati al **Consorzio Atb Tunnel del Brennero**, capogruppo

**Pizzarotti**, e hanno un valore, per questo lotto, di 78,8 milioni. La Tbm (6,3 metri di diametro) è stata appositamente realizzata dalla Seli Spa.

**Ezio Facchin**, amministratore delegato italiano di **Bbt (Brenner Basis Tunnel)** – la governance della società prevede due amministratori, un austriaco e un italiano – spiega: «Abbiamo lanciato l'appalto l'anno scorso e siamo riusciti a mantenere le scadenze che ci eravamo proposti nonostante i ricorsi: è lo stile che vogliamo mantenere anche in futuro: dire quello che è possibile fare e farlo, e questo vale per la parte tecnica, quella finanziaria e per il

### AL NASTRO DI PARTENZA

La talpa realizzata dalla Seli pronta a entrare in azione



rapporto con la popolazione e i movimenti d'opinione».

L'opposizione al tunnel, pur presente, è molto meno radicale che in Val di Susa: merito del certosino lavoro di dialogo e concertazione con le amministrazioni locali e la popolazione svolto dalle istituzioni e dalla stessa società Bbt.

Avviati i lavori, adesso ci si chiede se i tempi saranno rispettati e soprattutto se l'opera troverà tutti i finanziamenti necessari. «Il 2020 è il nostro obiettivo – continua Facchin –: è evidente che un progetto così ha degli indici di rischio maggiori del solito ma io credo che

la realizzazione del cunicolo esplorativo, la sicurezza nei trasporti del materiale di scavo che avverrà anche per le due gallerie principali attraverso lo stesso cunicolo esplorativo, riduce di molto i rischi. Il prossimo passo è l'approvazione del progetto nei due Stati: In Italia saranno i ministeri dell'Ambiente, delle Infrastrutture e la Provincia di Bolzano, in Austria la legislazione è leggermente più complessa ma contiamo di ottenere le autorizzazioni entro fine anno».

Meno definita la partita economica: il tunnel costerà circa sei miliardi, compresi i

circa 430 milioni per lo scavo del cunicolo esplorativo e una "scorta finanziaria" di 500 milioni. Il cofinanziamento finora garantito dalla Ue per il 2007-2013 è di 786 milioni (215 dei quali per lo scavo del tunnel esplorativo) mentre altri 1,2 miliardi saranno necessari per l'esercizio 2014-2020.

Il limite del finanziamento europeo è comunque del 30%: rimangono altri 4 miliardi da garantire dai due Stati. «Serve una cifra tra i 300 e i 400 milioni l'anno – ragiona Facchin –. Questa spesa sarà ripartita e coperta in modo diverso nei due Stati: non per niente si parla di finanziamento incrociato con l'autostrada».

L'**Autobrennero** infatti, controllata dagli enti pubblici territoriali, ha già accantonato oltre 350 milioni per finanziare il tralfo e, anzi, **Luis Durnwalder**, presidente della Provincia di Bolzano, rilancia: «Ho chiesto al Capo dello Stato che appoggi la nostra richiesta di pro-

ga per la concessione dell'Autobrennero: noi siamo disposti a rinunciare a tutti gli utili per impegnarli nel finanziamento del tunnel».

Un ruolo, quello degli enti locali, che in futuro potrebbe crescere: il presidente della Autobrennero **Silvano Grisenti** conferma infatti che è in corso una trattativa per rie-

quilibrare le quote all'interno di Bbt rispetto all'83%, adesso detenuto da **Rfi**, della metà italiana della società. Attualmente Trento e Bolzano "pesano" per il 6% e Verona ha il 5% delle quote.

Il tunnel vero è proprio sarà lungo 56 km, da Innsbruck a Fortezza e consentirà

il transito di circa 400 treni al giorno 320 dei quali potranno essere merci. Le due gallerie principali a singolo binario saranno collegate tra loro ogni 333 metri da cunicoli trasversali. Sono previsti anche tre posti multifunzione accessibili dall'esterno ogni 20 km circa. ■

**53**  
CHILOMETRI  
La lunghezza  
del foro esplorativo

**6,3**  
METRI  
Diametro della  
maxifresa

**7,4**  
PER MILLE  
Pendenza massima  
del tunnel

**250**  
KM/H  
Velocità massima  
consentita