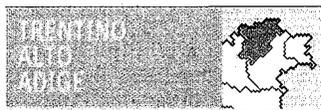


Infrastrutture. L'Austria non può reperire i fondi necessari entro il 2016 e spera in maggiori risorse dalla Ue

Brennero, Vienna frena sul tunnel

Oggi vertice in Alto Adige con Pat Cox - Il termine lavori previsto entro il 2025



Mirco Marchiodi
 BOLZANO

«Il tunnel del Brennero si farà». Così ha assicurato ieri Pat Cox, coordinatore europeo di quello che coi suoi 64 chilometri di lunghezza è destinato a diventare il tunnel ferroviario più lungo d'Europa, durante il primo dei due giorni di incontri in Alto Adige. Ma oggi a Bolzano, nel vertice con il presidente della Provincia Luis Durnwalder il punto più critico sarà quello di capire l'effetto delle manovre di risparmio attuate in Italia e Austria. Austria soprattutto, perché come poche settimane fa aveva commentato stizzito il commissario governativo Mauro Fabris, «stavolta nessuno può dare la colpa ai soliti italiani».

Al contrario, a frenare è Vienna. Perché, se in Italia, come ha ribadito proprio ieri l'ad di Fs Mauro Moretti, «al Brennero il lavoro va avanti», le ferrovie austriache

entro il 2016 dovranno contribuire con 1,6 miliardi al pacchetto di risparmi deciso dal governo di Vienna. Poco più di un quarto di questa somma sarà reperita attraverso tagli alla spesa preventiva per il tunnel del Brennero: si tratta di 450 milioni che saranno recuperati in parte attraverso la rinuncia a opere ritenute non fondamentali, ma soprattutto posticipando a dopo il 2016 lavori per i quali in questo momento non ci sono fondi a disposizione. I ritardi, afferma l'amministratore delegato della Bbt, la società europea che si occupa della realizzazione del tunnel, non dovrebbero influenzare in maniera determinante la tabella di marcia: «Finora - spiega Konrad Bergmeister - abbiamo appaltato lavori per 550 milioni e tra Italia e Austria entro il 2016 saranno finanziati altri 1,6 miliardi. I lavori dovrebbero terminare entro il 2025, l'entrata in esercizio è prevista per il 2026».

I costi complessivi del tunnel saranno attorno ai 9 miliardi, da suddividere in parti uguali tra Italia e Austria. Ma di centrale impor-

tanza sarà il finanziamento europeo. E la decisione definitiva di Bruxelles arriverà solo nel 2014. Anche questo spiega i tentennamenti austriaci: oggi il cofinanziamento Ue è fissato al 27%, ma il programma 2013-2020 prevede di innalzarlo al 40%. Cox non fa promesse, ma garantisce massima attenzione a quello che ha definito «il più importante progetto infrastrutturale europeo».

A differenza della Torino-Lione, i lavori per la realizzazione del tunnel tra Fortezza e Innsbruck procedono senza particolari proteste. A livello politico, le Province di Trento e Bolzano sono gli sponsor principali dell'opera, «irrinunciabile se vogliamo trasferire il traffico dall'autostrada alla ferrovia», sono convinti i governatori Lorenzo Dellai e Luis Durnwalder. E nell'incontro di ieri con Cox, i sindaci dei Comuni confinanti come Vipiteno, Chiusa e Bressanone, non hanno chiesto lo stop ai lavori, ma piuttosto misure di compensazione ambientale, ovvero investimenti a favore della comunità che pos-

sano "risarcire" la popolazione dei disagi causati. L'altro timore, è che i lavori per il tunnel non procedano di pari passo con quelli delle tratte d'accesso. Su questo l'irlandese Cox è categorico: «La priorità è massima per entrambe i progetti».

Sullo sfondo si gioca anche la partita del rinnovo della concessione per l'autostrada del Brennero in scadenza nell'aprile del 2014. Proprio ieri è scaduto il termine inserito nel Milleproroghe entro il quale le Province di Trento e Bolzano avrebbero dovuto trovare un'intesa col governo per rinviare la gara che dovrà essere indetta dall'Anas. Il governo ha però accordato una dilazione e Dellai e Durnwalder si recheranno a Roma già nei prossimi giorni. Due le ipotesi sul tappeto: rinvio della gara oppure indizione di un bando che comprenda tra le condizioni il cofinanziamento del tunnel ferroviario. A questo proposito l'A22 ha già accantonato mezzo miliardo e col rinnovo della concessione potrebbe garantirne almeno altri due.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

64 CHILOMETRI

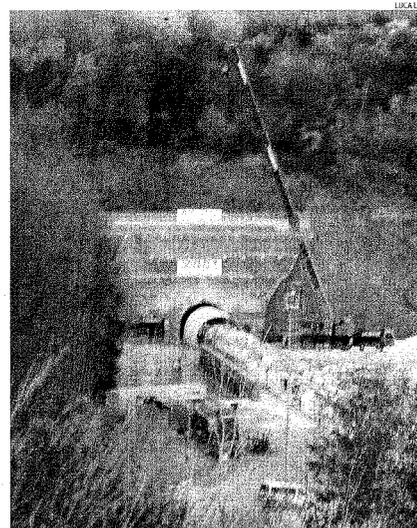
Il traforo, sulla direttrice Berlino-Palermo, è destinato a diventare il più lungo d'Europa nel trasporto ferroviario

Le caratteristiche tecniche del tunnel

Asse Ten-1: Berlino-Palermo, Milano-Bologna	2.400 Km
Asse Ten-1 in esercizio o in via di costruzione	65%
Lunghezza nuova linea del Brennero Verona-Monaco	425 Km
Lunghezza galleria di base portale Fortezza-portale Tulfes	64 Km
Lunghezza galleria di base portale Fortezza-portale Innsbruck	55 Km
Velocità d'esercizio per il traffico merci	max. 160 Km/h
Velocità d'esercizio per il traffico passeggeri	max. 250 Km/h
Costi preventivati (base di prezzo 1/1/2010)	7.460 mln
Costi preventivati, inclusi rischi supposti, ma non quantificabili (base di prezzo 1/1/2010)	8.062 mln

Fasi di progettazione e costruzione

Fase I: progetto preliminare e prospezione	1999-2003
Fase II: progetto definitivo e valutazione dell'impatto ambientale	2003-2010
Fase IIa: tratti del cunicolo esplorativo	2007-2013
Fase III: gallerie principali	2011-2025



Lavori senza proteste. Il cantiere avviato tra Fortezza e Innsbruck