

L'infrastruttura del secolo

La cerimonia Kallas e Cox (Ue): ora priorità agli accessi. I ministri Matteoli e Bures: garantiamo i fondi. Cunicolo dedicato a Van Miert

Tunnel del Brennero, via alla realizzazione

Moretti (Fs) e Kern (Öbb): pronto tra 15 anni, ma subito linee ferroviarie da migliorare

BOLZANO — L'assemblea dei soci della Brennerbasistunnel Se ha dato il via libera, ieri a Innsbruck, alla fase realizzativa della galleria di base del Brennero: l'opera sarà ultimata nel 2025 ed entrerà in esercizio nel 2026. Subito dopo, alla fine di una tavola rotonda nella sede del Land Tirolo, i ministri di Italia e Austria, Altero Matteoli e Doris Bures, insieme al vicepresidente della Commissione europea, Siim Kallas, hanno inaugurato le targhe con cui il cunicolo esplorativo Innsbruck-Aica verrà intitolato a Karel Van Miert, coordinatore europeo del corridoio 1 (di cui fa parte il tunnel) e fautore delle reti europee Ten, deceduto prematuramente due anni fa.

Il presidente del Tirolo, Günther Platter, ha parlato di «giornata storica. Il collo di bottiglia del Brennero sarà eliminato, consentendo di spostare dalla strada alla rotaia gran parte dei quasi 2 milioni di Tir che transitano ogni anno sull'autostrada. L'Ue e i governi devono creare subito le condizioni quadro per spostare il traffico su rotaia».

Siim Kallas, vicepresidente della Commissione europea e commissario ai trasporti, ha ribadito la priorità del corridoio 1 Berlino-Palermo (lungo 2.200 km): «Creare uno spazio unico europeo dei trasporti, eliminare i colli di bottiglia, introdurre misure di smart pricing è fondamentale per la competitività dell'Europa. La fetta più grossa dei finanziamenti Ten 2007-2013, oltre un miliardo di euro pari al 20%, è andata al tunnel del Brennero. Da qui al 2025 Ue e Stati membri dovranno garantire continuità di finanziamenti». Perentorio Pat Cox, coordinatore di corridoio ed erede di Karel Van Miert: «Questa decisione della Bbt Se è punto di non ritorno e al contempo di partenza. Non ha senso il tunnel senza gli accessi Nord e Sud. Questa è la nuova priorità, dobbiamo dimostrare all'Ue che siamo capaci di programmare l'intera tratta e spendere i soldi. Solo così avremo altri finanziamenti».

Gli Stati coinvolti non si so-

no tirati indietro. Andreas Scheuer, segretario di Stato del ministero dei Trasporti tedesco, ha assicurato: «Abbiamo stanziato 20 miliardi di euro per eliminare i colli di bottiglia, programmando gli interventi con Italia e Austria». Il ministro italiano Altero Matteoli ha ricordato: «Ad oggi 23 km di gallerie appaltati, di cui 16 già scavati, 12,7 in Italia e 3,3 in Austria. Abbiamo creato in Italia presupposti normativi per garantire continuità di finanziamento al tunnel e alla tratta Fortezza-Verona. Il corridoio del Brennero è la spina dorsale del sistema logistico europeo sull'asse Nord-Sud». Il ministro austriaco Doris Bures ha aggiunto: «L'Austria ha incaricato le ferrovie Öbb di finanziare gallerie e accessi perché crediamo nella modernizzazione delle infrastrutture».

Sulla stella linea gli amministratori delegati delle ferrovie di Italia e Austria. Christian Kern delle Öbb: «Oggi alla frontiera dobbiamo cambiare locomotore, mentre un aereo va da Vienna a Londra con lo stesso motore e lo stesso pilota. Dobbiamo trasformare il corridoio del Brennero in un modello per l'Ue». Mauro Moretti delle Fs ha rincarato la dose: «Opere così in Europa non trovano grande consenso, qui ci siamo riusciti grazie alle amministrazioni locali. La Bbt, società dedicata con flessibilità progettuale, è stata la nostra forza. Da oggi al 2025 possiamo migliorare la ferrovia. Ad esempio ampliando i terminal di adduzione, come quello di Monaco oggi intasato. Entro 5 anni possiamo applicare la nuova tecnologia per uniformare le reti e implementare la linea esistente con gli standard Ets e i 25 chilometri. Dobbiamo inoltre evitare le barriere create dall'applicazione diversa che ciascuno Stato fa delle direttive Ue su licenze, regole, sicurezza. Solo così le ferrovie diventeranno un sistema di trasporto competitivo in Europa, punto di forza rispetto agli altri continenti».

Felice Espro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il summit A sinistra, la tavola rotonda a Innsbruck con il commissario Ue Kallas, i ministri Matteoli e Bures, il coordinatore Cox, i vertici delle ferrovie Fs e Öbb. Sopra, Matteoli scopre la targa per Karel Van Miert

» **L'assemblea** I soci della Bbt Se hanno autorizzato i lavori e il cronoprogramma. Rinnovato il consiglio

Scavi dal 2017, galleria operativa nel 2026

BOLZANO — L'assemblea dei soci della Brennerbasistunnel Se ha esaminato ieri un ordine del giorno fittissimo.

Nella parte ordinaria ha approvato il bilancio. Subito dopo è stata ratificata la modifica dell'assetto societario: la metà austriaca passa interamente nelle mani delle ferrovie Öbb, che hanno acquisito il 25% del Land Tirolo; la metà italiana riunita nella holding Tfb, presieduta da Matteo Triglia, vede Rfi azionista all'85%, le Province di Trento e Bolzano con il 6,25% ciascuno, Verona con il 2,5%. Nella parte straordinaria sono state approvate due delibere: l'incarico alla Bbt Se per la progettazione esecutiva e la realizzazione della galleria di base e lo spostamento della sede legale da Innsbruck a Bolzano (avverrà entro l'estate) per tutto il periodo di costruzione. Nominati anche i nuovi membri del consiglio di sorveglianza. Per l'Italia ne fanno parte Armin Holzer (Bolzano), Rocco Cristofolini (Tren-

to), Peruzzo (Verona), Cardia, Fiorani e Gaspari (Rfi). Per l'Austria nominati Seiser, Kasser, Polstacker, Vavrovsky, Steger e Satzinger. Inoltre è stato approvato il nuovo cronoprogramma.

Raffaele Zurlo, amministratore della Bbt Se per parte italiana, ha mostrato ottimismo: «I nostri azionisti Öbb e Rfi posseggono il know how necessario per darci una mano concreta nella realizzazione dell'opera».

Konrad Bergmeister, amministratore per parte austriaca, ha chiarito a margine della cerimonia: «L'assemblea dei soci ha approvato le condizioni quadro integrative dell'accordo del 30 aprile 2004 tra Italia e Austria per garantire il finanziamento dell'opera a carico degli Stati membri e delle rispettive ferrovie. Verrà attivata una piattaforma tra Öbb e Rfi per definire gli aspetti della manutenzione e dell'esercizio. La Bbt ha ricevuto indicazione di inserire nella programmazione le best practice maturate per la realizzazione

del Gottardo e del Lötschberg, dell'Alta velocità Milano-Napoli e della Bassa Valle dell'Inn».

Il nuovo cronoprogramma prevede la fase 2A (cunicolo esplorativo) dal 2006 al 2014 e la fase 3 (costruzione gallerie principali) dal 2011 al 2025.



Amministratore Raffaele Zurlo (Bbt)

Entro maggio il bando per lotto della faglia peridriatica del cunicolo esplorativo in Italia, con le caverne a martello per le gallerie principali. A fine maggio l'incarico per la progettazione transfrontaliera, base per la progettazione esecutiva, che sarà ultimata a dicembre 2012. Nel 2012 il bando del cunicolo italiano da Campo di Trens al Brennero. Nel 2013 i bandi per la finestra di Wolf e la tratta fino al Brennero del cunicolo in Austria. Entro il 2016 il progetto esecutivo con i risultati geologici del cunicolo e la stima finale dei costi: adesso sono 7,46 miliardi per l'Italia e 8 miliardi per l'Austria (che prevede un fondo rischi più alto), la cifra diventerà uguale per i due Paesi alla fine del cunicolo. Dal 2017 al 2022 gli scavi delle gallerie. Dal 2022 al 2025 l'attrezzaggio ferroviario, nell'estate 2025 il completamento, poi le prove per un anno e l'esercizio da dicembre 2026.

F. E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le Province Il Landeshauptmann: partecipiamo con gli utili dell'autostrada, gara per la concessione riservata a società in house

Durnwalder e Pacher: «Daremo 2,5 miliardi con A22»



Bolzano Luis Durnwalder



Trento Alberto Pacher

BOLZANO — Il presidente altoatesino Luis Durnwalder ha mostrato soddisfazione dopo l'avvio della fase realizzativa del tunnel del Brennero: «Un momento atteso e significativo, dopo che Austria e Italia hanno fatto chiarezza sul finanziamento. Oggi siamo qui non per decidere, ma per festeggiare il via libera a un progetto fondamentale per la nostra popolazione».

Durnwalder, come ha ricordato l'ad di Ferrovie italiane Mauro Moretti è stato con lo stesso Moretti la persona che più a lungo si è impegnato per risolvere il problema del Brennero: «Ho sempre creduto nel progetto Bbt — ha aggiunto il Landeshauptmann — anche quando venivo criticato, ma sapevo che non ci sono alternative se si vuole liberare l'asse del Brennero dalle macchine e dai Tir. Lo dico da quando sono co-

minciate le riunioni nel 1989 a Vienna e Roma, con l'obiettivo di liberare un'arteria importante come quella tra Monaco e Verona. Ora possiamo dire che il tunnel si farà. Nel 2025 avremo un'infrastruttura essenziale per liberare il valico alpino dal transito di 2 milioni di Tir all'anno e di 12 milioni di veicoli in totale l'anno. Noi parteciperemo mettendo a disposizione gli utili dell'autostrada, stiamo già accantonando 550 milioni e potremmo stanziare 2,5 miliardi se avessimo una conces-

Il governatore

«Credo da sempre nel progetto del Bbt: è l'unica soluzione per togliere dalle nostre strade 2 milioni di Tir e 12 di auto

sione di 50 anni. La gara è la soluzione più probabile per evitare scontri con l'Ue, fissando però criteri ben precisi, ad esempio la partecipazione solo di società in house: potremmo pagare pagheremmo canone, valore di concessione e finanziamento per la ferrovia, garantendo manutenzioni e lavori sul territorio».

Il vicepresidente della Provincia di Trento, Alberto Pacher, ha aggiunto: «Fino ad un anno fa c'erano forti dubbi, con Vienna tentennante sul finanziamento e Roma con le tratte

Il vicepresidente

«La galleria di base e le tratte porteranno benefici notevoli ma occorre da subito smistare i transiti anche sugli altri valichi»

d'accesso bloccate. La galleria di base e gli accessi porteranno benefici notevolissimi alla popolazione. Oggi l'asse del Brennero è l'attraversamento delle Alpi più sfruttato. Abbiamo un ritardo di tre anni rispetto al progetto iniziale, ora bisogna correre perché l'Autostrada del Brennero si sta avvicinando al limite della capacità. Ecco perché occorre arrivare al 2025 con una politica che smalti il traffico pesante su tutti i valichi alpini, decongestionando il Brennero. Il Trentino i compiti in casa li ha fatti: la tratta d'accesso trentina è all'esame del Via nazionale. I soldi per costruire tratte e tunnel possiamo finanziarli con l'Autobrennero: gara o affidamento in house, purché ci sia il finanziamento trasversale alla ferrovia».

F. E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Camera di commercio

Ebner: «Adesso insistiamo sull'aeroporto di Bolzano»

BOLZANO — «Con questa decisione, i lavori per il tunnel di base possono partire. Ma non dobbiamo fermarci qui, ora occorre insistere per l'ampliamento dell'aeroporto di Bolzano e il miglioramento dei collegamenti ferroviari sulla linea esistente». Lo ha affermato Michl Ebner, presidente della Camera di commercio di Bolzano, presente alla cerimonia di ieri a Innsbruck: «Gli studi dell'Ire — ha detto — confermano che l'autostrada del Brennero è quasi al collasso. Non possiamo attendere passivamente il 2025 per il completamento del tunnel, occorre sin da subito spostare le merci su rotaia adeguando la linea attuale. E per la raggiungibilità dell'Alto Adige, servono più treni e un aeroporto adeguato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA