

BRENNERO

Storica svolta a Innsbruck per l'avvio della fase 3 (costruttiva) della più lunga galleria ferroviaria al mondo

1,679

MILIONI DI CAMION
Un milione 679 mila sono stati i passaggi di mezzi pesanti nel 2010 sull'asse del Brennero

8,062

MILIARDI NEL TUNNEL
I costi preventivati al 2010, con rischi supposti ma non quantificabili, per il tunnel

786

MILIONI DALL'UE
Finora è questo il finanziamento concesso dalla Commissione europea per il progetto

160

KM/H PER I MERCI
Da 100 a 160 kmh è la velocità prevista per i treni merci (250 per i passeggeri)

Italia e Austria giurano «Tra 15 anni il tunnel»

Kallas: la Ue c'è. Ma servono 10 miliardi

dal nostro inviato PAOLO GHEZZI

INNSBRUCK - Der Tunnel kommt. Tra 15 anni e 10 miliardi (ma solo per tunnel e un pezzo di tratte d'accesso) - la ferrogalleria del Brennero sarà il più lungo tunnel del mondo, 55 km, (64 con la parte già esistente in Austria) di buio nella pancia delle Alpi tra Italia e Austria. L'hanno garantito solenni, ieri al Landhaus di Innsbruck, il vicepresidente della Commissione Ue per i trasporti, l'estone **Siim Kallas**, la ministra austriaca e il ministro italiano **Doris Bures** e **Altero Matteoli**, il coordinatore irlandese del corridoio 1 **Pat Cox**, ma anche il sottosegretario tedesco ai trasporti **Scheurer**. Europei di 5 Paesi a garantire, insieme, che l'Europa non farà mancare il finanziamento, se la fase 3 del progetto del tunnel - costruzione dei due «fori» principali - proseguirà secondo la tabella di marcia. Il ministro **Altero Matteoli** ha sottolineato che l'Italia finora ha fatto la sua parte: «12 km del cunicolo esplorativo già scavati sul lato sud, la norma sui lotti costruttivi ha dato piena assicurazione agli impegni finanziari dell'intera fase costruttiva, la continuità funzionale con la tratta Fortezza-Verona. Il corridoio 1 è uno degli elementi della spina dorsale dell'Europa. Quando il tunnel verrà completato, saranno enormi i vantaggi per il sistema dei trasporti, sia commerciali sia turistici». La collega **Bures** ha echeggiato: «I grandi progetti sono criticati anche per gli enormi costi, le Ferrovie austriache si indebitano. Ma a chi obietta: si potevano usare i nostri 4,4 miliardi per l'istruzione, rispondo: la formazione è importante, ma bisogna anche farli respirare, i bambini, togliendo i tir. Sono entrambi investimenti per il futuro». Il commissario **Kallas** ha ringraziato Italia e Austria per «l'immenso sforzo compiuto», ma ha avvertito: «Tanto lavoro ancora dev'essere fatto, da Verona

a Fortezza, da Monaco al confine austriaco. Per il corridoio 1 l'Ue ci ha messo quasi 1 milione, il 20% dell'intero budget al 2013, ma dobbiamo ancora assicurare il finanziamento a lungo termine da parte dell'Europa, degli Stati e di altri investitori». Sulla stessa linea **Cox**: «Non sono progetti facili, gli ingegneri hanno fatto un lavoro fantastico ma ci vuole anche ingegneria politica e finanziaria. I prossimi passi sono la progettazione dell'accesso nord e l'inizio della realizzazione dell'accesso sud. Per il Brennero ci sono i maggiori fondi della storia Ue, ma vanno utilizzati, per chiederne di nuovi». E, oltre all'Europa e agli Stati, ieri c'erano tre piccole patrie di montagna - **Trentino, Sudtirolo, Tirolo** - a impegnarsi per la stessa meta, per bocca dei due **Landeshauptmann** di Innsbruck e Bolzano (**Platter** e **Durnwalder**) e del vicepresidente di Trento **Pacher** (Dellai ha perso l'occasione di una «storica» foto ricordo). Il commissario governativo al tunnel **Mauro Fabris**: «È una vera svolta e non era scontata. **Platter** ha ragione, siamo alla fine dell'inizio». Non invitata invece l'**A22**, che pure ci mette molti soldi del suo fondo incrociato (il triplo, e solo fino al 2014, dei 190 milioni del Land Tirolo in vent'anni), ma il presidente **Pardatscher** non si è affatto offeso: «C'erano i nostri azionisti, va benissimo così». Il sottosegretario tedesco **Scheurer** (accento sudista: «sono di Passau, sensibile al Brennero») si è impegnato sulla tratta nord, «tra i 20 miliardi di investimenti tra Monaco e Berlino, ma ogni contributo aggiuntivo Ue è gradito». Chi ha riportato i politici con i piedi per terra, anzi sui binari, sono stati i due manager parapubblici, vale a dire i capi della Ferrovia italiana e di quella austriaca, che hanno ricordato i molti problemi tecnici da risolvere affinché davvero si riesca a rimuovere, tra 2025 e 2026, il collo di bottiglia del passo del Brennero. **Christian Kern** (Öbb): «Oggi le locomotive

MONACO LONTANA



Ma intanto non riesco neppure a mandare i treni in Baviera

Mauro Moretti, ad Ferrovie

devono cambiare al confine - come se si dovesse cambiare pilota e aereo tra Vienna e Londra! - e ci vogliono 9 mesi di collaudo per le motrici. L'Austria è campione d'Europa nell'intermodale, e vogliamo restarlo. Investiamo sul nodo Innsbruck ma c'è molto lavoro da fare, le Fs sono decisive». Gli ha risposto **Moretti** (Fs, si veda anche qui sotto): «La Bbt Se ha usato la flessibilità progettuale e ha ottenuto un consenso pubblico di cui poche opere del genere hanno potuto godere. Restituire il reticolo stradale al turismo, mettendo le merci sui treni, è l'elemento chiave del consenso. Non avremo difficoltà a costruire il Bbt in 15 anni, tra Verona e Salerno ce l'abbiamo fatta in 14 anni (e con 73 km di gallerie tra Bologna e Firenze). Ma mi preoccupano le cose da fare subito: i terminali di adduzione al Brennero da adeguare, le ferrovie austriache e tedesche devono rispettare le regole europee come noi, senza aspettare il 2025: io oggi non riesco a mandare treni a Monaco, ma un sistema europeo compatibile si può fare in 5 anni. Basta cominciare ad aumentare la capacità operativa della linea, ripeto, senza aspettare il 2025». Che, in progetti così mega, è praticamente posdomani.



NEL SEGNO DI KAREL VAN MIERT

Il professor Bergmeister, che continua a dividersi brillantemente tra tunnel e università, ha presentato ieri il suo ultimo libro sul tunnel, che è un omaggio a Van Miert, il coordinatore del corridoio 1 mancato improvvisamente due anni fa, poco dopo aver annunciato «Der Tunnel kommt», «Il tunnel arriva». Frase che è diventata il sottotitolo del volume trilingue, con una significativa differenza nella traduzione italiana: «La Galleria diventa realtà», un divenire che lascia qualche dubbio in più rispetto al definitivo, perentorio, quasi inesorabile «Der Tunnel kommt». Indipendentemente da noi: volenti o nolenti. Intermodali gomma-rotai convinti o ecologisti avversari di ogni gigantismo (anche di quelli ferroviari)...

ROCCO CRISTOFOLINI NEL CONSIGLIO DI BBT

L'imprenditore (già presidente dei giovani di Confindustria Trento) Rocco Cristofolini, 40 anni, amministratore della Union Porfidi di Fornace, è uno dei nuovi consiglieri di sorveglianza della Bbt Se. «Me l'ha chiesto - spiega - il presidente Dellai venerdì scorso, proponendomi di prendere il posto di Mario Marangoni. Sono stato sorpreso e onorato. Il tunnel è un'opera che va oltre i tempi della vita delle persone, ma questi corridoi della strada e della ferrovia sono indispensabili. Mandare merce in Sicilia, oggi, mi costa di più che mandarla a Rostock. I collegamenti sono essenziali, e se la merce va più veloce, l'economia ne beneficia. Questa nomina è una bella sfida, cercherò di dare il meglio». Gli altri membri del consiglio, per il versante italiano sono Lamberto Cardia, Vera Fiorani, Giovanni Paolo Gaspari (in quota Tfb) e per le tre Province socie di Trento, Bolzano e Verona, appunto Rocco Cristofolini, Armin Holzer (sindaco di Campo di Trens) e Mario Peruzzi. Gli azionisti hanno approvato anche il trasferimento della sede sociale da Innsbruck a Bolzano. (Nelle foto, dall'alto, i protagonisti del confronto di ieri a Innsbruck, Pacher e De Col per la Provincia di Trento, i ministri Bures e Matteoli che scoprono le targhe di dedica del cunicolo esplorativo a Karel Van Miert).

Bergmeister | L'ad della Bbt Se

Risorse da conquistare



INNSBRUCK - All'Adige hanno risposto 4 protagonisti dell'incontro di ieri. Il più direttamente operativo è l'ad di parte austriaca di Bbt Se **Konrad Bergmeister**: «L'avvio della fase 3 deve spingere a proseguire con le misure politiche per favorire il trasferimento del traffico merci da strada a rotaia. L'Ue ci ha finanziato fino

al 2015, ma ora dobbiamo rimetterci in fila per convincere l'Europa sul futuro finanziamento. Oggi, l'assemblea Bbt Se ha approvato le convenzioni quadro che danno certezza di finanziamento da parte dei due soci - Öbb e Tfb - fino alla realizzazione dell'opera, per la quale, dopo la modifica dell'oggetto sociale, abbiamo ricevuto l'incarico. È il giorno più importante per la nostra società, che ha il compito di progettare e realizzare il tunnel, mentre i due Paesi dovranno trovare le misure giuste per incentivare il trasferimento delle merci su rotaia e reperire gli altri finanziamenti». Bergmeister ricorda il dato tecnico: «L'asse Ten 1 Berlino-Palermo è il più sviluppato in Europa. Grazie al collegamento sotterraneo pressoché orizzontale - da Tulfes a Fortezza pendenza massima del 6,7 per mille - si elimineranno le pendenze dell'attuale ferrovia che risale a quasi 150 anni fa». Ed è chiaro che il rettore Bergmeister è conscio di fare, con il Bbt, la storia dei trasporti.

Durnwalder | Il Landeshauptmann

A22? Pronti alla gara



Convinto che «adesso ci siamo» è anche il presidente della Provincia di Bolzano **Luis Durnwalder**: «Dal 198 sono stati anni di alti e bassi, di speranze e delusioni. Noi ci abbiamo sempre creduto, con una fede enorme. Con il trasferimento della Bbt Se a Bolzano, noi abbiamo il timone della parte esecutiva e partiremo subito. Con gli utili dell'A22 finanziaeremo la ferrovia, anche al di là del fondo incrociato per 2,5 miliardi in 50 anni». Ma tutto dipende da come finisce con la concessione, Herr Landeshauptmann... «Se devo fare una previsione, oggi mi sembra più probabile la gara della proroga: che presuppone trattare a Bruxelles su tutti i punti da chiarire, e c'è sempre qualche punto che non va. Invece se la gara, nella legge che il governo è disposto a fare, prevedesse certi criteri, se esigesse solo società in-house, noi con un'A22 tutta pubblica saremmo certo favoriti. Dopo il canone di concessione e il finanziamento trasversale ci resterebbe una parte di utili per manutenzione e lavori sul territorio». Il vicepresidente trentino **Pacher** è invece più preoccupato per la sorte delle controllate dell'A22: potrebbe tenersi Interbrennero, Str e Cispadana un'Autobrennero in-house?

La parte esecutiva e partiremo subito. Con gli utili dell'A22 finanziaeremo la ferrovia, anche al di là del fondo incrociato per 2,5 miliardi in 50 anni». Ma tutto dipende da come finisce con la concessione, Herr Landeshauptmann... «Se devo fare una previsione, oggi mi sembra più probabile la gara della proroga: che presuppone trattare a Bruxelles su tutti i punti da chiarire, e c'è sempre qualche punto che non va. Invece se la gara, nella legge che il governo è disposto a fare, prevedesse certi criteri, se esigesse solo società in-house, noi con un'A22 tutta pubblica saremmo certo favoriti. Dopo il canone di concessione e il finanziamento trasversale ci resterebbe una parte di utili per manutenzione e lavori sul territorio». Il vicepresidente trentino **Pacher** è invece più preoccupato per la sorte delle controllate dell'A22: potrebbe tenersi Interbrennero, Str e Cispadana un'Autobrennero in-house?

Moretti | L'ad delle Ferrovie italiane

Fs: Province, avanti



Non le ha mandate a dire, **Mauro Moretti**, al commissario **Kallas**: «Siamo in grado di gestire in remoto il controllo della linea per evitare ogni tipo di barriera, e invece barriere nuove crescono ogni giorno, abbiamo 27 regole diverse per ogni Paese Ue, ma ogni differenza è una barriera, è un togliere ritorno all'investimento. Si uniformino gli standard, per recuperare il gap con gli altri continenti». E i soldi? «Noi fin dall'inizio abbiamo sospinto il progetto, come promotori, tant'è che siamo più avanti dei nostri amici austriaci, e la spinta rimane forte». La società di corridoio ipotizzata dallo staff Matteoli? «È il mezzo con cui si può sostenere il progetto, noi siamo disponibili». Le Province però vorrebbero contare di più di quanto contano ora in Tfb, viste le forti risorse di A22: «Ognuno deve avere il peso che serve, serve una gestione imprenditoriale. La politica deve fare la sua parte, poi si parla di operazioni finanziarie». Anche se un maxi-investimento così lungo ha senso solo per gli enti pubblici... «Ci sono anche investitori a lungo come i fondi infrastrutturali, l'importante è capire quanto rendono anno dopo anno e quali garanzie ci sono, rispetto ai rischi che sul Brennero sono molto alti».

Non le ha mandate a dire, **Mauro Moretti**, al commissario **Kallas**: «Siamo in grado di gestire in remoto il controllo della linea per evitare ogni tipo di barriera, e invece barriere nuove crescono ogni giorno, abbiamo 27 regole diverse per ogni Paese Ue, ma ogni differenza è una barriera, è un togliere ritorno all'investimento. Si uniformino gli standard, per recuperare il gap con gli altri continenti». E i soldi? «Noi fin dall'inizio abbiamo sospinto il progetto, come promotori, tant'è che siamo più avanti dei nostri amici austriaci, e la spinta rimane forte». La società di corridoio ipotizzata dallo staff Matteoli? «È il mezzo con cui si può sostenere il progetto, noi siamo disponibili». Le Province però vorrebbero contare di più di quanto contano ora in Tfb, viste le forti risorse di A22: «Ognuno deve avere il peso che serve, serve una gestione imprenditoriale. La politica deve fare la sua parte, poi si parla di operazioni finanziarie». Anche se un maxi-investimento così lungo ha senso solo per gli enti pubblici... «Ci sono anche investitori a lungo come i fondi infrastrutturali, l'importante è capire quanto rendono anno dopo anno e quali garanzie ci sono, rispetto ai rischi che sul Brennero sono molto alti».

Platter | Il Capitano del Tirolo

Vienna si è convinta



«Ce l'abbiamo fatta, tirolesi!» è il messaggio che ha lanciato ieri il Landeshauptmann del Tirolo **Günther Platter**: «La fase di costruzione sarà lunga, ma oggi c'è lo sparo di partenza. Van Miert ha fatto un lavoro incredibile, spero che la Germania, al di là dei soldi, metta

apposto le tratte d'accesso». Governatore, ci sono ancora problemi finanziari sul lato austriaco? «No, dopo l'accordo tra Vienna, che abbiamo saputo convincere, e Innsbruck, abbiamo le garanzie per l'intera opera». Lei però chiede all'Europa di fare la sua parte. «Certo, mettere i soldi non basta, bisogna creare la cornice politica affinché lo spostamento del traffico merci alla ferrovia possa avvenire. Il libro bianco della Commissione europea è ancora troppo poco. E poi abbiamo bisogno delle tratte d'accesso sul versante italiano e su quello austriaco-tedesco affinché tutto il sistema funzioni e la popolazione ne possa trarre effettivo vantaggio». E la collaborazione tra il Tirolo e le due Province autonome? «Per noi l'Europaregion Tirolo significa tre realtà territoriali legate - la nostra, il Trentino e il Sudtirolo - che insieme intorno a questo grande progetto europeo sappiano costruire il loro futuro».