



Il vertice sul Brennero ha permesso di fare il punto su tunnel e autostrada del Brennero: secondo l'Unione Europea, per la seconda è necessaria la gara

IL VERTICE SUL BRENNERO

L'Ue: autostrada, necessaria la gara

Il commissario Kallas: no al rinnovo automatico della concessione

INNSBRUCK. Lo si era già capito giovedì dopo l'incontro romano tra il ministro Matteoli e il presidente Durnwalder, lo ha confermato ieri il vicepresidente della commissione europea Siim Kallas: la concessione per l'autostrada del Brennero dovrà essere bandita tramite gara europea. Niente rinnovo automatico, quindi, ma Durnwalder non si sottomette: «Nessun problema, le opzioni rimaste in piedi sono comunque vincenti».

L'Italia. Il ministro alle Infrastrutture Altero Matteoli ancora non si sbilancia: «Si tratta di decidere se fare una società in house cercando di ottenere una proroga oppure di fare la gara. Stiamo chiarendo la situazione assieme all'Unione europea e nei prossimi giorni definiremo tutto. Abbiamo avuto un incontro importante con Durnwalder e Dellai nei giorni scorsi e continueremo a collaborare con gli enti locali

Matteoli: i tempi sono molto stretti. Il governo sta cercando la soluzione migliore assieme agli enti locali

per trovare una soluzione assieme a loro». **L'Ue.** Mentre il coordinatore del corridoio Berlino-Palermo Pat Cox lascia aperto qualche spiraglio («non c'è ancora nulla di deciso»), Kallas è categorico: «Le nostre regole sono molto chiare, non possiamo né favorire né discriminare nessuno. Una proroga automatica della concessione andrebbe contro queste regole, sarebbe un chiaro vantaggio per la società locale rispetto agli altri concorrenti. Cosa cambierebbe se l'A22 fosse una società

interamente pubblica? Assolutamente nulla, l'Unione Europea in questi casi non fa differenze tra società pubbliche e private. Quindi ritengo molto difficile che si possa evitare di fare una gara europea».

La Provincia. Luis Durnwalder non è sorpreso quando apprende della posizione del commissario europeo. Al contrario, l'impressione è che si stia già lavorando all'ipotesi gara. Lo si capisce piuttosto chiaramente dalle parole del "Landeshauptmann": «Le opzioni rimaste in piedi sono due ed entrambe portano al successo. La proroga automatica, ma anche il bando di gara. Basta scriverlo in maniera da favorire l'A22. Certo non possiamo allegare una fotografia della sede dell'Autobrennero, ma si possono prevedere delle condizioni che avrebbero un risultato analogo. A metà maggio il governo italiano approverà una legge

Durnwalder: A22 pronta a diventare una società pubblica. Quanto ci costerà? Non più di 150 milioni, forse basteranno la metà

omnibus nella quale si possono già fissare le condizioni per il bando della concessione. La prima condizione fondamentale è quella di legare la concessione al finanziamento dell'opera ferroviaria, la seconda potrebbe essere quella di riservare la concessione a società pubbliche». Durnwalder sa bene che, di fatto, già la prima condizione lascerebbe campo libero o quasi all'A22, ma la seconda andrebbe ad inserirsi in un progetto che nelle ultime settimane è via via diventato più concreto: la trasformazione

dell'A22 in società in house, ovvero a capitale interamente pubblico. Le trattative con i soci privati - che detengono poco più del 18% di A22, sono già in fase avanzata, come ammette lo stesso Durnwalder: «Abbiamo parlato anche di prezzo, certo. Il prezzo massimo per acquistare tutte le azioni dei privati è di circa 150 milioni, ma io sono fiducioso sul fatto di riuscire a chiudere anche per molto meno, magari per la metà. Impossibile? Dio io: se avete una partecipazione che dal 2014, in caso di mancato rinnovo della concessione, non varrebbe più nulla, non cerchereste di venderla? Se io fossi un privato prenderei i soldi e li investirei diversamente». E visto il sorriso che subito dopo si dipinge sul volto del "Landeshauptmann", molto probabilmente è stata questa la risposta arrivata dai soci privati dell'A22. (mi.m.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LO SCONTRO



L'ad di Trenitalia Mauro Moretti

stessa regola valesse anche per gli aerei...». Ma il concetto di uniformità inizia ad assumere sfumature diverse se dal piano europeo si passa a quello nazionale e se da soci (le Öbb e Rfi sono gli azionisti di maggioranza della Bbt, con le ferrovie austriache al 50% e quelle italiane al 41%) le due ferrovie si trasformano in concorrenti.

La polemica scoppiata nelle scorse settimane per via dei treni targati Öbb e Deutsche Bahn a cui Trenitalia ha vietato le fermate intermedie dal Brennero a Milano (divieto che è stato sospeso dall'Unione europea in attesa di un chiarimento a livello comunitario) è troppo fresca per non essere ancora tema di discussione a margi-

ne del vertice sulla linea del Brennero. Kern non ha dubbi: «Il diritto alle fermate intermedie ci deve essere garantito, il mercato dei trasporti ferroviari deve aprirsi e garantire condizioni uguali a tutte le aziende. Lo facciamo noi e lo pretendiamo anche dagli altri, in particolare in un'Europa senza più frontiere». Moretti ribatte duro: «Noi non facciamo altro che applicare le regole che valgono sul nostro territorio. Andre-mo fino in fondo, eventualmente siamo pronti anche a fare ricorsi. In ogni caso chie-

diamo parità di trattamento e reciprocità. Come mai, mi chiedo, Trenitalia non riesce ad ottenere tracce per Monaco se non nelle ore notturne? E come mai, sempre a Monaco, i nostri treni non riescono ancora a entrare al terminal? Solo l'Italia finora ha adottato le tecnologie fissate dall'Unione Europea per tutti i paesi membri, è ora che lo facciamo anche gli altri. Questi accorgimenti tecnici sono fondamentali per sfruttare appieno le nuove tecnologie e per evitare colli di bottiglia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il treno delle Öbb

IL PROGETTO DEL TUNNEL DEL BRENNERO

L'infrastruttura:

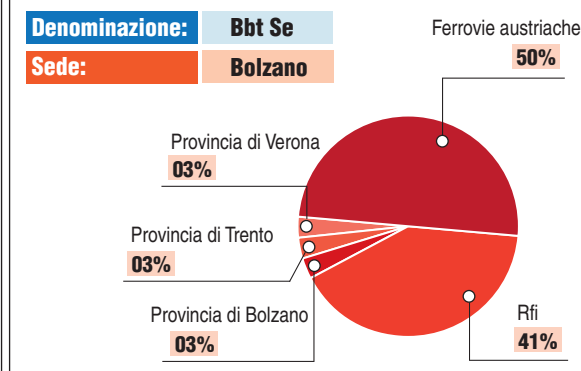
- lunghezza** di 55 chilometri da Fortezza a Innsbruck (64 km compresa la circonvallazione di Innsbruck)
- costo** di 9 miliardi (7,5 per la galleria + 1,6 per la tratta di accesso Fortezza Ponte Gardena)
- tempi** di realizzazione: termine lavori estate 2025, entrata in funzione nel 2026



La capacità futura:

- numero treni:** 400 al giorno (80% merci - 20% passeggeri) contro i 260 attuali
- capacità di trasporto:** 1.000 tonnellate nette per treno contro le 500 attuali
- tempo di percorrenza Verona-Monaco:** 3 ore contro le 6 attuali

La società:



© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Mirco Marchiodi

INNSBRUCK. Per il «progetto del secolo», come molti definiscono il tunnel ferroviario del Brennero, quella di ieri è stata la giornata del «non ritorno», come ha ripetuto più volte Pat Cox, coordinatore europeo del corridoio Berlino-Palermo. Ma è stata anche la giornata in cui da Innsbruck - dove ieri si è tenuta la cerimonia ufficiale di avvio della fase operativa - la società che realizzerà il traforo ha spostato la sua sede a Bolzano, che diventa così snodo centrale dell'infrastruttura più importante (anche in termini di costi: 9 miliardi) che si sta costruendo in Europa.

«La galleria diventa realtà». Si intitola così il libro che Konrad Bergmeister, presidente dell'università di Bolzano e ad della Bbt Se, ha voluto dedicare a Karel van Miert, il predecessore di Cox scomparso all'improvviso in un incidente il 22 giugno del 2009. Il libro è stato presentato ieri a Innsbruck in occasione della cerimonia per l'avvio della fase III - quella operativa - del tunnel del Brennero. «Quella dell'Eurotunnel sembrava una storia infinita, invece eccoci qui a presentare questo progetto che più di ogni altro ha dimostrato

Costerà 9 miliardi e sarà pronto nel 2025. Ieri a Innsbruck via ai lavori: «Ora non si torna più indietro»

Il tunnel ferroviario più lungo del mondo A Bolzano il cuore del progetto del secolo

quanto sia decisiva la collaborazione tra le tre aree dell'Europa, ha esordito il padrone di casa, il capitano del Tirolo Günther Platter, rivolgendosi a Luis Durnwalder e al vicepresidente trentino Alberto Pacher. Lo ha ribadito poco dopo anche Mauro Moretti, che assieme al progetto dell'Eurotunnel ci è cresciuto, prima come progettista, poi come amministratore della Bbt prima e di Rfi (primo azionista italiano) poi e oggi come numero uno delle Ferrovie italiane: «Nessun altro grande progetto europeo ha avuto questa accettazione tra la popolazione, perché fin da subito siamo stati bravi a spiegare il progetto alla gente».

Un progetto epocale - la galleria ferroviaria più lunga del mondo con 55 chilometri sotto terra da Fortezza a Innsbruck -, monumentale anche nei costi: 9 miliardi, senza contare le tratte d'accesso. L'Ue ha fatto la sua parte - «abbiamo già assicurato quasi un miliardo, nella storia comunitaria nessun altro pro-



Il vicepresidente della Provincia Alberto Pacher

getto ha mai ottenuto finanziamenti così elevati», ha ricordato il vicepresidente della commissione europea Siim Kallas -, ma ancora non basta: «A Bruxelles chiediamo di più», hanno detto in coro i ministri Altero Matteoli e Doris Bures (Austria), ai quali si è accodata anche la Germania, il paese che in questo momento più indietro dei tre interessati all'infrastruttura. Quella di ieri è stata una festa, che però non ha potuto

nascondere le tante perplessità che il progetto ancora suscita e che sono state sottolineate dal ministro austriaco Bures, nei mesi scorsi duramente attaccata dal Tirolo per via dei suoi tentennamenti: «Ma è stato giusto non sottovalutare il fatto che per un progetto che sarà pronto nel 2025 abbiamo dovuto indebitare fortemente una delle nostre aziende più importanti, le ferrovie austriache», ha detto. Matteoli ha invece volu-

to rimarcare come l'Italia sia più avanti degli altri, «non solo perché oltre al finanziamento del tunnel abbiamo garantito anche quello della tratta Verona-Fortezza», ma anche perché «sui 16 chilometri di galleria già scavati, 2,7 si trovano in Italia e 3,3 in Austria».

Tutti hanno concordato sul fatto che il tunnel del Brennero non può non essere fatto, non solo perché lo vuole l'economia ma perché porterà dei benefici anche al territorio in termini di spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia e di riduzione dell'inquinamento («mentre aumenterà la capacità della linea attuale provocherebbe solo ulteriori disagi perché attraverso i centri abitati», ha detto Durnwalder), ma gli effetti ci saranno solo dal 2025, quando sarà finita la galleria: «Fino ad allora - hanno ammonito tecnici e politici - non possiamo comunque stare fermi, perché altrimenti il Brennero scoppia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CRISI

Aumentano i debiti non riscossi

TRENTO. Aumentano i debiti in scadenza. Lo dicono i dati di Abbrevia, società leader in regione nel ramo del recupero crediti. Nel corso del 2010 ad Abbrevia sono state affidate per il recupero del credito 5.508 pratiche contro le 4.510 del 2009, per un valore complessivo di circa 19 milioni di euro (6 milioni di euro nel 2009), con un importo recuperato di circa 2,3

milioni di euro (circa 2 milioni nel 2009). Nell'ottobre del 2010 la direzione ha deciso di gestire, oltre a pratiche commerciali, bancarie e di utilità, anche pratiche di società di factoring, società che acquistano crediti inesigibili per tentare un ultimo recupero. Le performance tra importi affidati e recuperati, nel settore commerciale, utilità e bancarie è pari al 46%, contro una media nazionale di circa il 37%. Tale risultato fa evincere che il debitore locale è più propenso alla risoluzione bonaria del contenzioso. Il 68% dei crediti gestiti sono nei confronti di imprese.



di euro nel 2009), con un importo recuperato di circa 2,3

L'ACCORDO

Prinoth acquisisce la tedesca Ahwi

BOLZANO. La Prinoth e la germanica Ahwi hanno dato vita ad un'alleanza strategica per l'ulteriore ampliamento su scala internazionale di soluzioni nel settore biomassa e della lavorazione redditiva di superfici agricole e forestali. Prinoth, che fa parte del gruppo Leitner, ha infatti rilevato il 51% del-

definisce la partnership un «passo fondamentale per completare la nostra offerta di prodotti. Aggiungiamo ai nostri due rami aziendali tradizionali, battipista e cingolati multiuso, un terzo settore, quello della gestione di organici e biomassa. La straordinaria professionalità e conoscenza tecnica dei collaboratori Ahwi e l'incontrastata leadership tecnologica costituiscono i fattori determinanti che ci hanno convinto a stipulare questa joint venture». Per il gruppo Leitner, dopo quello sull'eolico è un nuovo investimento sulle energie rinnovabili.

le quote di Ahwi. Werner Amort, presidente Prinoth,

© RIPRODUZIONE RISERVATA