

Tunnel del Brennero, saltano maxi lavori per 1 miliardo

GRANDI OPERE

Il committente Bbt risolve il contratto con il consorzio d'impresе austriaco Porr

Già avviate le procedure per lanciare al più presto una nuova gara d'appalto

Marco Morino
MILANO

Le premesse per una rottura c'erano tutte e rotture, alla fine, è stata: risoluzione del contratto. I lavori per la costruzione del nuovo tunnel di base del Brennero, la futura galleria ferroviaria più lunga del mondo, subiscono un inatteso stop, che potrebbe allungare i tempi di realizzazione dell'opera, la cui ultimazione è prevista nel 2028. Ora si teme che il maxi tunnel non sarà completato prima del 2030 e forse anche oltre. La lite ha visto contrapposti da un lato Bbt Se, la società pubblica italo-austriaca incaricata della costruzione della galleria ferroviaria e, dall'altro, il consorzio di imprese Porr, vincitore dell'appalto da 66 milioni di euro sul versante austriaco del cantiere. Lo comunica la stessa Bbt Se con una nota molto dura nei confronti del raggruppamento di imprese incaricato di realizzare i lavori. I dissidi sono nati per presunti errori nella realizzazione della copertura esterna del tunnel.

La rottura del contratto

Nonostante le intense trattative e gli sforzi compiuti negli ultimi mesi, spiega la nota, la Società della galleria di base del Brennero (Bbt Se) e l'affidatario Arge H51 (il raggruppamento composto dalle imprese Porr, G. Hinterregger & Söhne, Condotte e Hilmert) non sono riusciti a trovare un accordo in merito alle controversie

contrattuali nel lotto costruttivo Pfons-Brennero, il lotto meridionale in Austria, lungo circa 15 chilometri. Pertanto martedì 27 ottobre Bbt ha inviato al consorzio d'impresе guidato da Porr la lettera con cui comunica la risoluzione contrattuale.

Le motivazioni

Spiegano i due amministratori di Bbt, Gilberto Cardola e Martin Gradnitzer: «Il definitivo rifiuto di eseguire diverse prestazioni pattuite contrattualmente e la conseguente compromissione del rapporto di fiducia, ci ha costretti, purtroppo, a procedere alla risoluzione del rapporto contrattuale con l'Arge H51 (il raggruppamento temporaneo d'impresе vincitore dell'appalto da circa 1 miliardo di euro per la tratta austriaca, ndr). Anche alla luce della prospettata risoluzione del contratto, l'Arge H51 non ha cambiato la propria posizione, scegliendo di pubblicare la sua interpretazione contrattuale. Al fine di garantire che i lavori per la galleria di base del Brennero possano proseguire nel più breve tempo possibile, è stata già avviata una analisi di approfondimento sull'intero progetto per addìvenire, il prima possibile, alla nuova gara d'appalto».

«Nessuna collaborazione»

Poi Bbt rincara la dose. Osserva la società mista italo-austriaca: «Già poco dopo l'affidamento dell'incarico sono insorte importanti divergenze in merito all'esecuzione del contratto tra Bbt in qualità di committente e l'Arge H51 nell'ambito del lotto più grande dell'area di progetto austriaca. Nei giorni scorsi, l'Arge H51 ha fornito all'opinione pubblica una rappresentazione unilaterale e molto semplicistica, limitata alla questione dei concetti (blocchi di pietra lavorati per essere messi in opera, ndr)».

Bbt specifica, tuttavia, che i problemi non sono di natura tecnica, come il sistema di concetti menzionato. La

ragione principale della risoluzione del contratto è costituita «dal definitivo rifiuto di eseguire le prestazioni e dai ritardi delle medesime relativamente ad alcuni punti cardine del contratto, con conseguente compromissione della fiducia di Bbt nei confronti dell'Arge H51». Bbt non intende, peraltro, divulgare dettagli sulle diverse posizioni legali delle parti contrattuali, a eccezione del sistema di concetti, e cioè a tutela della reputazione dell'Arge H51 e per non anticipare elementi utili in vista dell'eventuale controversia legale minacciata.

Osservano i due amministratori di Bbt, Cardola e Gradnitzer: «Un contratto da un miliardo, di certo, non lo si risolve a cuor leggero. Non abbiamo però avuto scelta, poiché la soluzione globale da ultimo presentata dall'Arge H51 in data 5 ottobre 2020 non era accettabile né dal punto di vista economico-costruttivo, né dal punto di vista legale. Non è stato facile neanche per noi decidere di risolvere il contratto, ma siamo stati costretti a procedere in tal senso, in quanto committente pubblico,

per garantire un utilizzo dei fondi in modo estremamente oculato e nel rispetto della legge».

Il riappalto

La risoluzione contrattuale e la conseguente necessità di esperire una nuova gara d'appalto, impone una attenta e approfondita analisi del piano dei lavori. Bbt continuerà a fare tutto il possibile per far avanzare il pionieristico progetto infrastrutturale della galleria di base del Brennero nel minor tempo possibile. In progetti infrastrutturali complessi come quello del tunnel del Brennero, possono verificarsi eventi non previsti, come appunto la risoluzione del contratto in argomento. Il progetto dell'opera prevede una quota rischi, sia per i tempi di costruzione che per i costi di realizzazione. Ora che la decisione sul lotto austriaco è stata presa, Bbt valuterà tutte le possibili azioni per accelerare le procedure.

L'appello della politica

Dopo la risoluzione del contratto con l'associazione di imprese per la realizzazione del lotto austriaco del tunnel del Brennero, l'attenzione deve tornare dalle questioni giuridiche a quelle operative. La richiesta arriva dal presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher, e dal capitano del Land Tirolo, Günther Platter, secondo i quali «i lavori per il completamento del tunnel di base del Brennero devono concludersi entro questo decennio». I due presidenti ribadiscono che «il Bbt è e rimane, il cuore della nostra politica dei trasporti lungo il corridoio del Brennero». Kompatscher e Platter sottolineano che «in qualità di presidenti di Alto Adige e Tirolo ci aspettiamo chiarezza, e soprattutto una pianificazione concreta sul proseguo dei lavori. La società Bbt Se deve fare tutto il possibile - spiega - per recuperare i ritardi già presenti nella realizzazione dell'opera».



Tra Italia e Austria. Il cantiere della nuova galleria ferroviaria di base del Brennero, in costruzione tra Innsbruck e Fortezza

MOBILITÀ SOSTENIBILE

La svolta dell'auto elettrica? In Italia costa 200 miliardi

La stima è contenuta nello Smart mobility report 2020 che sarà presentato oggi

Antonio Larizza

Per fare la rivoluzione dell'auto elettrica in Italia serviranno 200 miliardi di euro. La stima è contenuta nello «Smart mobility report 2020» realizzato dall'Energy&Strategy Group della School of Management del Politecnico di Milano. Lo studio, che il Sole 24 Ore ha potuto visionare in anteprima, sarà reso pubblico oggi.

La quarta edizione del report prende le mosse dai dati di mercato dei primi nove mesi del 2020: in questo periodo, mentre le vendite di autovetture sono crollate, rispetto al 2019, del 34%, passando da 1,4 milioni a 927 mila unità, le immatricolazioni di auto elettriche sono cresciute del 155%. Tra gennaio e febbraio sono state vendute 30 mila unità, tra full electric e ibride plug-in.

Merito degli incentivi, ma non solo. Il Politecnico di Milano ha misurato anche «un incremento del mo-

delli elettrificati»: nel primo semestre 2020 l'offerta aveva raggiunto quota 88 modelli (di cui 50 PHEV e 38 BEV), ben 26 in più rispetto all'anno precedente. Anche l'infrastruttura per la mobilità elettrica è evoluta. «I punti di ricarica pubblici e privati a uso pubblico ad agosto erano oltre 16.000, il 20% in più rispetto a fine 2019», si legge nel report.

Nonostante la forte crescita, le 70 mila vetture «alla spina» che oggi viaggiano in Italia rappresentano solo il 3% del parco auto circolante. Il dato assoluto (70 mila vetture) è ben lontano dall'obiettivo fissato nel Piano nazionale integrato per l'energia ed il clima (Pniec), che fissa 16 milioni il numero di auto elettriche circolanti in Italia nel 2030.

«Se vogliamo raggiungere o addirittura superare questi obiettivi - spiega Simone Franzò, direttore dell'osservatorio Smart Mobility del TERS Group - stimiamo che debbano essere investiti nei prossimi 10 anni circa 200 miliardi di euro, tra autovetture e infrastrutture di ricarica, opportunamente favoriti, quantomeno nel breve periodo, da meccanismi di supporto adeguati. Le condizioni di

contorno create dal policy maker e dagli operatori incidono - aggiunge Dranzò - in maniera significativa».

I ricercatori dell'osservatorio hanno elaborato tre scenari per prevedere lo sviluppo della smart mobility in Italia. Lo scenario «base» proietta trend di crescita degli ultimi due anni e stima 3,5 milioni di auto elettriche circolanti nel 2030. Nello scenario «moderato» si arriverebbe a 5,5 milioni di vetture alla spina, dato quasi in linea con gli obiettivi del Pniec. Infine lo scenario «accelerato», secondo cui nel 2030 i veicoli elettrici saranno 7 milioni, cioè il 20% del circolante totale, con il 65% di nuove immatricolazioni nel 2030 legate a modelli elettrici.

Le differenze tra i vari scenari dipendono dall'entità degli investimenti che saranno dedicati alla mobilità elettrica, sia per incentivare l'acquisto che per sviluppare l'infrastruttura di ricarica: per realizzare lo scenario «base» da qui al 2030 saranno necessari 97,8 miliardi di euro, contro i 209,7 miliardi richiesti per lo scenario «accelerato», quello capace di portare la rivoluzione dell'auto elettrica in Italia.

L'ANTICIPAZIONE



IL SOLE 24 ORE
28 OTTOBRE
2020, PAG. 13

Sul Sole 24 Ore di ieri, a pagina 13, si dava conto del contenitissimo sui lavori per il tunnel di base del Brennero. La lite contrappone Bbt Se, la società pubblica italo-austriaca incaricata della costruzione della galleria ferroviaria e il consorzio di imprese Porr, vincitore dell'appalto da quasi un miliardo di euro

© RIPRODUZIONE RISERVATA