

Tunnel del Brennero, seconda fresa in Austria e 700 milioni dalla Ue

Infrastrutture

I fondi europei copriranno d'ora in avanti il 50% di tutti i costi del progetto

Marco Morino

E due. Sul versante austriaco della galleria di base del Brennero, il maxi tunnel ferroviario che collegherà l'italiana Fortezza con l'austriaca Innsbruck e da lì verso Monaco di Baviera con il chiaro obiettivo di decongestionare l'autostrada del Brennero, da ieri è in funzione una seconda fresa (Ida) che scava in direzione sud, cioè dell'Italia. La prima fresa (Lilia) era stata accesa a inizio maggio. Ida percorrerà la galleria di linea ovest del tunnel di base, mentre Lilia è al lavoro lungo la galleria di linea est. Il lotto di costruzione è identificato con il codice H41 Gola del Sill-Pfons. La durata dei lavori nel lotto in questione è prevista fino all'estate del 2028.

L'accelerazione delle attività sul versante austriaco dell'opera è certamente una buona notizia. Mentre dal lato Italia la fresa Virginia ha già raggiunto il confine di Stato, l'Austria è più indietro nell'avanzamento lavori, a causa della necessità di riprogettare alcuni lotti costruttivi e del rifacimento

gi, l'Unione europea ha già assegnato al progetto oltre 1,6 miliardi di euro, coprendo il 50% dei costi per le attività di progettazione e il 40% dei costi per le attività costruttive. Importante novità della nuova tranche di finanziamento europea è costituita dall'aumento della percentuale di cofinanziamento a copertura delle attività costruttive, che passa dal 40 al 50 per cento. I nuovi fondi Ue copriranno dunque d'ora in avanti il 50% di tutti i costi del progetto, con il restante 50% sostenuto in parti uguali da Italia e Austria. Il costo complessivo di realizzazione della maxi-opera è stato di recente aggiornato da Bbt e ricalcolato sulla base degli extra costi, portandolo a 10,5 miliardi di euro dagli 8,8 miliardi iniziali.



La galleria di base in costruzione sotto le Alpi servirà soprattutto per il trasporto merci

Ma ciò che conta adesso è avanzare con gli scavi del tunnel. Da anni si lavora sotto montagne alte quasi 2mila metri per offrire, entro i prossimi 8-10 anni, un collegamento veloce, moderno e sostenibile che costituisca una valida alternativa al trasporto su strada. Principalmente, la galleria di base servirà il trasporto merci, favorendo lo spostamento del traffico

di alcune gare d'appalto.

L'Europa però continua a finanziare l'opera, considerandola una priorità assoluta tra le infrastrutture per le nuove reti di trasporto dell'Unione. Bbt, la società per azioni europea controllata pariteticamente da Italia e Austria con la missione di realizzare il tunnel di base, ha comunicato la decisione, da parte della Commissione europea, di assegnare ulteriori 700 milioni di euro alla galleria ferroviaria del Brennero. A og-

pesante dalla strada alla rotaia. Tuttavia, la galleria potrà essere utilizzata anche per il trasporto passeggeri. In alcuni grandi lotti costruttivi, sia sul versante italiano sia su quello austriaco, è impegnato anche il gruppo Webuild (ex Salini Impregilo), che agisce da general contractor assieme a una filiera formata da circa mille imprese italiane, sperimentando le più innovative tecniche di costruzione, usate solo in pochi cantieri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA