

Galleria Brennero, lavori ultimati nel lotto più complesso dell'opera

Infrastrutture

Sul versante italiano (fiume Isarco) si sono concentrate diverse sfide ingegneristiche

Utilizzate tecnologie innovative tra le quali il congelamento del terreno

Marco Morino

La galleria di base del Brennero, il maxi-tunnel ferroviario in costruzione sotto le Alpi tra Italia e Austria, che collegherà Fortezza (Bolzano) a Innsbruck, segna un importante avanzamento sul versante italiano dell'opera: la conclusione lavori del lotto H71 sottoattraversamento del fiume Isarco. Ieri, il gruppo Bbt (Brenner Basistunnel), la società di progetto italo-austriaca che sta realizzando la gran-

de infrastruttura, ha organizzato a Fortezza un incontro pubblico per celebrare l'evento. La costruzione del lotto H71 fa capo a un consorzio di imprese guidato da Webuild e di cui fanno parte Strabag, Collini Lavori e Consorzio Integra, con il coinvolgimento di una filiera di 600 società.

Nonostante il tratto di galleria fosse relativamente breve, il lotto costruttivo del sottoattraversamento Isarco è stato uno dei più complessi, dal punto di vista tecnico, della galleria di base del Brennero. Nella stretta valle dell'Isarco si sono concentrate diverse sfide ingegneristiche. Tra queste vi sono l'attraversamento dell'autostrada A22 del Brennero e della statale 12, nonché una serie di interventi all'aperto tra cui rientra il consolidamento del terreno propedeutico allo scavo delle gallerie. Cruciale, in questo cantiere, è altresì lo scavo di alcune sezioni di galleria sotto il fiume Isarco. Per poter scavare sotto il fiume con la tecnica del consolidamento mediante congelamento del terreno, sono stati realizzati due poz-



Tra Italia e Austria. Vista aerea del lotto H71 sottoattraversamento fiume Isarco

zi su ciascun lato del fiume. Il congelamento del terreno è una tecnica ecocompatibile, ed è stata scelta per poter mantenere il fiume Isarco nel suo alveo originale, preservando al tempo stesso la flora e la fauna di questa zona. Dopo il completamento dei lavori in galleria, avvenuto lo scorso 8 agosto, si è proceduto alla sistemazione dell'area esterna di cantiere. In-

fine, si procederà allo smobilizzo del cantiere stesso e al successivo rinverdimento delle aree. Oggi, per spostarsi in treno da Fortezza a Innsbruck sono necessari 80 minuti per il traffico passeggeri e 105 minuti per il traffico merci: a galleria completata (nel 2032-2033), ne saranno sufficienti, rispettivamente, 25 e 35.