

L'incontro Verrà esteso anche in provincia il modello dell'Osservatorio Bbt. Tonini: «Project bond dell'Ue per sgravare gli Stati dagli oneri»

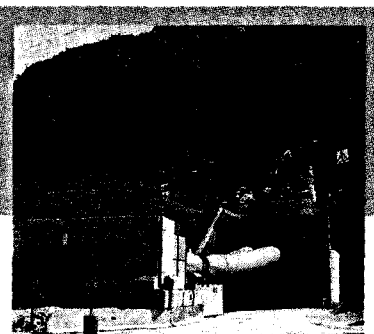
Tunnel del Brennero, i dubbi trentini

I parlamentari in visita al cantiere. Timore per il finanziamento delle tratte a sud

TRENTO — Creazione del gruppo interparlamentare «Amici del Brennero», istituzione di un incontro periodico per verificare lo stato dei lavori e i passaggi necessari al governo e al parlamento su tunnel del Brennero e tratte d'accesso, verifica con Rfi sullo stato della progettazione delle tratte d'accesso, estensione del modello Osservatorio Bbt dell'Alto Adige anche al Trentino per coinvolgere adeguatamente la popolazione. Sono i quattro interventi concordati ieri, alla fine della visita dei parlamentari del Trentino Alto Adige al cantiere del tunnel di base a Mules.

Un appuntamento voluto da Daniel Alfreider, ex dipendente di Bbt Se e nuovo parlamentare Svp, in prima fila nonostante domenica sia diventato padre del piccolo Paul. All'appello hanno risposto gli altoatesini Hans Berger e Manfred Schullian della Svp, Florian Kronbichler di Sel-Verdi, i trentini Riccardo Fraccaro (Movimento 5 stelle), Michele Nicoletti e Giorgio Tonini (entrambi Pd). A fare gli onori di casa i due ad della Bbt Se, Raffaele Zurlo e Konrad Bergmeister, che hanno risposto alle domande dei parlamentari insieme a Roberto Ferrazza, dirigente del ministero delle Infrastrutture, e Pat Cox, il coordinatore europeo del corridoio 1 Berlino-Palermo, e Martin Ausserdorfer dell'Osservatorio Bbt. Presente l'ad di Autobrennero, Walter Pardatscher.

A dar valore all'incontro anche i dati di Confetra pubblicati da Affari&Finanza, inserto economico di Repubblica: il Brennero continua ad essere il valico più frequentato, assicurando da solo più di 1/4 del traffico transalpino totale. Mentre scendono Prejus (- 7,4%), Monte Bianco (- 4,2%) e Gran San Bernardo (- 6,3%), il Brennero registra una modesta controtendenza (+ 0,4%, intorno a 45 milioni di tonnellate di merci nel 2012). Zurlo e Bergmeister hanno fatto il punto, precisando che sono stati realizzati 27 dei quasi 200 km di gallerie previste dal progetto (due gallerie principali da 54 km, altre due da 9 km già pronte a Innsbruck e il cunicolo esplorativo). L'Italia, con la delibera Cipe di venerdì scorso, ha stanziato 322 milioni di cui 25 necessari per completare il primo lotto costruttivo entro un anno e 297 per mandare in appalto entro l'estate il sotto-trasversamento dell'Isarco, opera da quasi 400 milioni che durerà 7 anni. In Austria è stato appena mandato in gara il lotto Wolf II per 135 milioni. Oggi ci sono 300 lavoratori nei vari cantieri, a regime nel 2019 ce ne saranno almeno mille, con ricadute economiche immediate sui territori. Il tunnel sarà ultimato nel 2025 e messo in esercizio nel 2026. L'Austria ha approvato il piano 2013-2018 destinando 1,5 miliardi, con stanziamenti annuali alle ferrovie Öbb. L'Italia procede con delibere Cipe: quella del novembre 2010 ha destinato 515,7 milioni, quella di venerdì scorso (che ha corretto la delibera del 18 febbraio) altri 322 milioni, in sospeso i 338 milioni del fondo ferrovia di A22 che farebbero salire l'intervento italiano a 1,3 miliardi fino al 2016.



Strategica

A sinistra la pattuglia dei parlamentari regionali al cantiere. Sopra la galleria a Mules

esplicito il coordinatore irlandese Pat Cox: «Questo progetto è il più importante dell'Ue. Nonostante la crisi e l'austerità, Italia e Austria hanno stanziato le somme per dare continuità all'opera. L'Ue ha garantito il 50% di cofinanziamento alla fase progettuale compreso il cunicolo esplorativo, il 27% all'attuale fase costruttiva e nella discussione ormai in dir-

tura d'arrivo sui fondi Ten 2014-2020 contiamo di arrivare al 40% con punte del 50% per particolari interventi ambientali». Appello congiunto di Bbt e Cox ai parlamentari: «Aiutateci a fare squadra, sostenendoci a livello politico».

Scettico Kronbichler (Sel-Verdi) sui reali finanziamenti disponibili e sull'utilizzo promi-

scuo merci-passeggeri. La replica: un'opera ventennale viene finanziata step by step e non tutta in una volta, la galleria secondo la base progettuale avrà il 20% di treni passeggeri fino a 200 km/h e l'80% di merci fino a 120 km/h, ma il reale utilizzo lo decideranno i gestori nel 2026. Tonini ha chiesto lumi sull'ipotesi project bond dell'Ue per sgravare gli Stati

dagli oneri. Cox si è detto favorevole, demandando la decisione ai politici. Fraccaro chiesto e ricevuto delucidazioni sul costante monitoraggio delle falde acquifere. Lo stesso Fraccaro, Nicoletti e Berger hanno espresso dubbi sui finanziamenti per le tratte a sud di Fortezza. Cox ha assicurato: «Il tunnel senza tratte è come un pub irlandese senza birra, inimmaginabile». Zurlo ha aggiunto: «La programmazione delle tratte da parte di Rfi è consona alla tempistica del tunnel». Ausserdorfer (Osservatorio Bbt) ha annunciato che a metà giugno si svolgerà un incontro dei sindaci della Valle Isarco e il commissario governativo Mauro Fabris per discutere la pianificazione e la progettazione della via di accesso Fortezza-Ponte Gardena, che è quella da realizzare senza indugi per abbattere l'attuale 23 per mille di pendenza della linea ferroviaria.

Alfreider ha tracciato le conclusioni: «Abbiamo constatato perplessità sullo stato della progettazione delle tratte d'accesso di Verona, Trento e Bolzano, mentre la Fortezza-Ponte Gardena è in fase avanzata. Ci impegniamo a verificare in Parlamento. Questo incontro con Bbt Se e Cox potrà essere ripetuto in futuro per fare squadra tra territori. Propongo ai colleghi veronesi di aderire, creando il gruppo interparlamentare "Amici del Brennero". È emersa l'esigenza di replicare in Trentino il modello dell'Osservatorio Bbt dell'Alto Adige, coinvolgendo la popolazione». Nel pomeriggio a Innsbruck si è riunita la Brenner corridor platform sulle misure di accompagnamento all'asse del Brennero.

Felice Espro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

» **La lettera** Fabris scrive a Zurlo: «Abbiamo completato gli impegni richiesti dall'amministrazione di Trento»

«Presto disponibile anche il fondo di A22»

TRENTO — Un importante impegno personale da tempo fissato ha impedito al commissario governativo per l'asse del Brennero, Mauro Fabris, di partecipare ieri all'incontro di Mules.

Prevedendo le domande su tunnel e tratte d'accesso, Fabris ha affidato le risposte ad un testo, consegnato a Raffaele Zurlo di Bbt: «I parlamentari e il coordinatore Cox con questa visita possono rendersi conto del notevole stato di avanzamento della realizzazione del tunnel ferroviario del Brennero. Per la parte italiana il governo ha definito i costi nella seduta di venerdì scorso del Cipe, pari a 4,865 miliardi di cui 780 milioni già impegnati ed individuati anche con l'approvazione dei 322 milioni deliberati venerdì scorso, che consentiranno l'avvio del secondo lotto costruttivo. Nel frattempo posso confermare che stiamo risolvendo il problema del conferimento del fondo ferrovia di A22, pari a 550 milioni di euro. Questa ulteriore disponibi-

lità di risorse, ora che abbiamo completato gli impegni richiesti dalla Provincia di Trento, ci consentirà di garantire tutti i finanziamenti necessari alla realizzazione di questa fase. In questo senso si è espresso anche il ministro delle Infrastrutture Lupi. Sul tunnel l'Italia sta mante-

nendo gli impegni assunti con gli accordi intergovernativi con l'Austria e con l'Unione europea».

«Uguale impegno — ha aggiunto Fabris nella sua missiva — stiamo mantenendo per la realizzazione delle tratte di accesso sud da Verona al Brennero. Ricordo a tutti che l'Italia ha già realizzato, sulla direttrice per Palermo, l'Alta velocità - Alta capacità da Verona a Salerno. Anche sulle tratte sud, da Verona al Brennero, i governi italiani che si sono succeduti hanno mantenuto gli impegni finanziando le attività in modo che le tratte siano operative con l'apertura della galleria di base. Il 14 maggio, la Corte dei conti ha registrato la delibera del Cipe che autorizza la progettazione definitiva del lotto Fortezza-Ponte Gardena. Il 17 giugno presenteremo a tutti i sindaci e ai parlamentari della zona l'attività di progettazione per questo lotto. Il progetto di potenziamento ferroviario del Bren-

nero può avanzare grazie al coinvolgimento e al sostegno dei territori interessati. È un metodo di lavoro che segnalo a tutti perché è la condizione per portare avanti uno dei più grandi progetti europei ed italiani in fase di realizzazione».

«Certamente i problemi non mancano — ha concluso Fabris —. Sono problemi soprattutto legati alle difficoltà della finanza pubblica, non solo italiana. Ma per l'impegno sin qui profuso dagli Stati interessati, non a caso il nostro corridoio e quello in più avanzata fase di realizzazione tra tutte le reti Ten progettate a livello europeo, penso sia legittimo aspettarsi dal Parlamento europeo la conferma della misura dei finanziamenti europei garantiti nel periodo precedente al corridoio Berlino-Palermo, risultato il più finanziato dall'Unione europea».

F. E.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Commissario Mauro Fabris