Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 207 del 31/01/2014

Concretezza, sicurezza e attenzione all'ambiente per la grande opera che collegherà il nord e il sud d'Europa

GILMOZZI: "IL TUNNEL CHE CAMBIERA' GLI SCENARI DEL TRENTINO"

Stamane, a Mules, in alta val d'Isarco, si è svolta la visita degli amministratori trentini invitati dall'assessore alle infrastrutture e ambiente Mauro Gilmozzi al cantiere del tunnel di base del Brennero. Oltre a Gilmozzi, erano presenti gli assessori Michele Dallapiccola e Carlo Daldoss competenti, rispettivamente, in materia di turismo-agricoltura e urbanistica ed enti locali. Con loro il direttore generale della Provincia autonoma Paolo Nicoletti, il dirigente generale Raffaele De Col, diversi consiglieri provinciali, alcuni presidenti di Comunità di Valle, alcuni sindaci e assessori dei Comuni interessati al progetto del raddoppio della tratta Innsbruck-Verona. I lavori del tunnel ferroviario del Brennero, il più lungo d'Europa con i suoi 64 chilometri (55 su suolo italiano, 9 su suolo austriaco), sono stati illustrati dall'ingegner Raffaele Zurlo amministratore delegato della BBT SE (Brennero Basistunnel) nella riunione che ha preceduto la visita alla galleria e che si è svolta nella sala della caserma dei Vigili del Fuoco di Mules. Finora sono stati scavati circa 30 chilometri di cui poco meno di 4 interessano le due canne dove transiteranno i treni, mentre i restanti chilometri riguardano galleria di servizio, supporto e sicurezza. A lavori ultimati i treni percoreranno i 64 chilometri del tunnel a 200 chilometri orari per quelli adibiti a trasporto passeggeri, un po' meno per i "merci". I lavori di scavo si svolgono nella maniera tradizionale (esplosione) nei tratti più delicati (quelli che attraversano la faglia periadriatica, che si estende comunque per un chilometro e mezzo circa) e con tecnica meccanizzata (fresa) nei punti meno sensibili o doce è più conveniente utilizzare questo tipo di tecnologia. Lo scavo tradizionale fa avanzare di 9 metri al giorno, quello con metodo meccanico di più del doppio, circa 20-25 metri. Fra gli interventi che hanno preceduto la visita, oltre a quello dell'assessore Gilmozzi, Martin Ausserdorfer del Consorzio Osservatorio (COOS, con compiti - fra gli altri - di sovrintendenza alla sicurezza dei lavori e di interlocuzione con popolazione attraverso, anche, uno sportello dedicato), l'onorevole Mauro Fabris, Commissario italiano del Corridoio del Brennero e Florian Mussner assessore della Provincia autonoma di Bolzano.-

L'assessore Mauro Gilmozzi intervenendo all'incontro ha portato i saluti del presidente Ugo Rossi. "Il Trentino - ha ribadito - è parte, anche a livello istituzionale, di questo progetto e le ragioni di questa visita sono quelle di toccare con mano quanto si sta facendo e quindi era giusto venire per rendersi conto, vedere e imparare delle cose. Devo dire che questo progetto è un punto positivo anche per il paese: c'è un Italia che fa, che crea lavoro. Guardando un po' più in là il tunnel cambierà gli scenari in Trentino, non dimentichiamo che ci sono anche le tratte, e che, condividere il progetto significa discutere il progetto fin dall'inizio e con tutti gli interlocutori. Gli scenari che ci riguardano sono legati anche all'uso di questa struttura e, con la Provincia autonoma di Bolzano, su questo dobbiamo lavorare insieme, così come lo dovremmo fare con la

Provincia di Verona. Vorrei che da questa visita - ha detto ancora l'assessore Gilmozzi - ci si portasse via anche questa visione, questo impegno ad intrecciarci e un metodo, quella della trasparenza: mi piace molto sentir dire che la gente locale dice il 'nostro tunnel', perché si rendono conto che il tunnel può essere molto positivo per questo territorio. Concludendo voglio dirvi che questo non sarà l'unico momento informativo, cercheremo di fare approfondimenti ulteriori portare qui altre persone, a partire dai nostri dirigenti, per capire anche la modalità esecutiva, per condividere con la nostra gente questi passaggi".
"E' l'opera più importante che si sta realizzando a livello europeo - ha detto a sua volta l'onorevole Fabris - , un'opera arrivata ad un punto di non ritorno. Ieri si è svolto un incontro al Ministero con la Commissione europea. L'Europa ha selezionato dai 30 corridoi inizialmente previsti, 7 corridoi prioritari. Questo è uno dei 4 che attraversano l'Italia. Complessivamente l'Europa stanzierà 3 miliardi per l'Italia, di cui la metà andrà al corridoio del Brennero. L'Italia ha garantito 890 milioni di euro, l'Austria circa il doppio. Questo è il primo esempio di finanziamento incrociato per l'Italia, definito nel 1997 con legge. Questa forma di finanziamento continuerà anche dopo il 2014 quando scade la concessione dell'Autobrennero. Il costo reale del progetto del tunnel di base è di 9,7 miliardi, di cui 4,8 a carico dell'Italia, pari al 50%. Il finanziamento europeo copre il 40 per cento del totale. Per le tratte d'acceso: la spesa preventivata è di circa 4,5 miliardi per tutte e 4 le tratte, compresa la circonvallazione di Trento e Rovereto. Stiamo lavorando al loro finanziamento, molto dipenderà dalle quote di cofinanziamento europeo che riusciremo ad ottenere. Siamo comunque ragionevolmente ottimisti. Qui al Brennero anche sul piano dell'impatto sociale non si è visto quel rifiuto da parte delle popolazioni che è emerso in alte parti d'Italia. È stato fatto un lavoro eccezionale grazie anche al Commissario straordinario, con gli enti locali e le comunità interessate più direttamente al progetto. Mi auguro che si possa fare lo stesso per la tratta trentina".
Con l'aiuto di alcune slides Raffaele Zurlo ha contestualizzato la grande opera, definendola "la nostra città sotterranea" e partendo dal fatto che già in epoca lontana, sicuramente da quella medievale, il passo del Brennero era considerato il passaggio più comodo per valicare le Alpi. Fra le curiosità l'anno, il 1867, in cui il primo treno percorse la tratta Innsbruck Bolzano impiegandoci poco più di nove ore. Zurlo, nell'introduzione, ha posto l'attenzione anche sulla differenza di trazione elettrica esistente fra Austria e Italia che costringe a cambiare locomotore al Brennero con conseguenze facilmente intuibili (per es. allungare tempi di percorrenza, perdita di tempo, deviazione del traffico dalla ferrovia all'autostrada). Si chiama galleria di base del Brennero proprio perché sta alla base della montagna e non sul valico. Entrando nel dettaglio di alcuni dati è interessante sapere che l'ottanta per cento del materiale di scavo è riutilizzato (anche venduto) mentre il restante venti per cento viene immagazzinato in loco e si provvede al rinverdimento prima possibile, non a lavori definitivamente ultimati. I 2.000 metri cubi di materiale prodotti quotidianamente vengono sminuzzati dentro il tunnel e trasportati all'esterno su nastro per circa 10 chilometri e, una volta all'esterno, viaggiano su nastro trasportatore scudato, cioè protetto, per altri 2 chilometri in modo da non permettere alla polvere di inquinare. Questo metodo di trasporto degli inerti consente di togliere quotidianamente dalla strada 120-125 camion. Ottanta, finora, le persone che, a vari livelli, lavorano alla galleria di base del Brennero sul versante italiano, cinquanta quelle sul versante austriaco. Cinquecento, in prospettiva, le unità che lavoreranno in territorio italiano. (fs - mp)

All.: immagini video, interviste all'assessore Gilmozzi e all'onorevole Fabris e foto a cura dell'ufficio stampa
-

()