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. 206 del 31/01/2014

Ingenti finanziamenti dell'Unione europea, finora il 40% delle spesa

BRENNERO, CORRIDOIO STRATEGICO PER L'EUROPA

"Siamo parte di un progetto europeo e questa visita vuole essere un modo concreto per prendere visione di un opera strategica, il tunnel di base del Brennero, della cui realizzazione si é discusso fin dagli anni settanta e che oggi è in piena fase di realizzazione sia sul versante austriaco che su quello italiano. È imminente l'appalto della seconda tratta italiana e diventa urgente quanto necessario accellerare la progettazione ed appalto degli accessi al tunnel, come si è di recente sollecitato nell'ambito del Comunità di azione del Brennero a cui partecipiamo insieme ai rappresentanti delle regioni e degli stati interessati dall'opera. Per noi si tratta della circonvallazione di Trento e Rovereto. Proprio questa delicata fase dovrà essere accompagnata dalla necessaria informazione e partecipazione delle istituzioni e dei cittadini, non solo per la progettazione esecutiva, ma anche per fare chiarezza su quelle tematiche di ordine ambientale che sono spesso alla base delle preoccupazioni dei nostri cittadini". Così l'assessore alle infrastrutture e ambiente della Provincia autonoma di Trento Mauro Gilmozzi, che oggi guida la visita di una delegazione degli amministratori del Trentino al cantiere del Tunnel del Brennero a Mules, in Alto Adige.
-

Nell'ambito della mobilità intesa nella sua accezione più ampia e cioè di facilitazione della circolazione di persone, cultura, innovazione, merci all'interno della rete Europa, la Commissione europea ha riconosciuto strategico il progetto multimodale nord-sud Europa n. 5 Helsinki-La Valletta. Il tunnel ferroviario del Brennero e la tratta d'accesso sud Fortezza-Verona che si realizzeranno entro i prossimi dieci anni è considerato uno dei due progetti più imponenti. Il secondo imponente progetto è il collegamento di Fehmarnbelt che attraversa lo stretto tra la Germania e la Danimarca.
Il progetto multinodale n. 5 rientra in quella visione politica europea che guarda al futuro e al processo di allargamento e unificazione dell'Europa, attraverso il rafforzamento della politica di coesione, cioè a quella politica di sviluppo regionale comunitaria volta a consolidare la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'UE, riducendo disparità tra regioni e tra Stati membri. La realizzazione delle reti dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia sono da collocare nella visione e creazione di un territorio unico, da est ad ovest e da nord a sud, senza strozzature critiche transfrontaliere e intermodali.
I lavori sono ormai entrati nel vivo della fase realizzativa sia sul lato austriaco sia su quello italiano, anche con l'inizio dello scavo delle canne principali. L'Unione europea, per questo, ha già messo a disposizione ingenti finanziamenti, sostenendo in media fino al 40% della spesa.

Le varie fasi
Il Corridoio del Brennero, progetto prioritario e qualificante per il congiungimento del nord e sud Europa, ha visto diverse fasi: già negli anni "70 sono cominciati i primi studi per la realizzazione della nuova linea ferroviaria del Brennero dotata di una galleria di base. Negli anni successivi sono stati perfezionati accorti a livello europeo e sovranazionale e, fin da subito, è stato inserito il progetto prioritario n.1, treno ad alta

velocità per il trasporto combinato nord-sud, comprendente il Corridoio del Brennero. Contestualmente all'approvazione da parte della Commissione europea di 30 progetti prioritari riguardanti grandi infrastrutture ferroviarie (2004), venivano siglati accordi internazionali fondamentali per la realizzazione della galleria di base del Brennero: avvio delle diverse fasi di progettazione, costituzione di una società per azioni eruopea - Brenner Basis Tunnel Se -, soggetto promotore durante la fase di progettazione e costruzione del tunnel di base. Un Memorandum of Understanding per lo sviluppo del corridoio del Brennero veniva sottoscritto nel 2009 (18 maggio) tra i ministri ai trasporti delle Repubbliche italiana, austriaca e tedesca, i gestori delle reti ferroviarie dei rispettivi paesi, nonchè i Presidenti delle Province autonome di Bolzano, Trento, Verona, Tirolo e Baviera. Contestualmente è stato condiviso il Piano d'azione del Brennero che ha individuato 50 misure da implementare negli anni successivi per lo sviluppo dell'infrastruttura del corridoio che comprenda sia la strada sia la rotaia, in una logica integrata. (per es. studio capacità ferroviaria nonché su strada, fabbisogno e potenziamento centri internodali, individuazione per la salvaguardia ambientale e in particolare l'attivazione di un "Green Corridor"). Anche a livello nazionale sono stati fatti passi concreti come, per esempio la norma che autorizza la società "titolare della concessione di costruzione e gestione dell'autostrada del Brennero ad accantonare, in base al proprio piano finanziario ed economico, una quota anche prevalente dei proventi in un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero e alla realizzazione delle relative gallerie nonché dei collegamenti ferroviari e delle infrastrutture connesse fino al nodo stazione di Verona". Il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) con una delibera del 2001approva l'inserimento nel Programma delle infrastrutture strategiche, nell'ambito del "sistema valichi", del valico del Brennero e, tra le opere che interessano la Provincia autonoma di Trento, della "Tratta Bologna - Brennero e Valico". Inoltre, sempre il CIPE il 31 maggio scorso ha autorizzato l'avvio del 2' lotto costruttivo della galleria di base del Brennero e, contestualmente, ha provveduto ad assegnare i finanziamenti rispettando il cronoprogramma dei lavori dei rispettivi lotti.
Va detto che il programma di sviluppo provinciale (Psp) pone specifica attenzione all'evoluzione delle infrastrutture di trasporto a livello internazionale e si fa promotore dei progetti avviati in un'ottica del progressivo trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. In questo senso la Provincia autonoma di Trento ha aderito, previa approvazione della specifica legge provinciale, alla costituzione della società Tunnel ferroviario del Brennero (TFB spa), un soggetto partecipato per quasi l'80% da rete ferroviaria italiana per la parte rimanente dalle Province il cui territorio è interessato dal tracciato della nuova opera.

Dimensione economica
Il transito alpino del Brennero, in territorio italiano, risulta ancora e sempre il percorso maggiormente utilizzato per i trasferimenti di merci tra nord e sud Europa. La realizzazione del corridoio del Brennero richiede ingenti risorse finanziarie che gli Stati interessati al progetto si sono impegnati a reperire e, in parte, sono già rese disponibili. L'Unione europea ha riservato alla realizzazione del progetto considerevoli risorse concorrendo, in percentuali diverse ma consistenti, sia ai costi per l'elaborazione degli studi sia a quelli di realizzazione delle opere. Nel periodo di programmazione comunitaria 2014-2020 metterà a disposizione altri finanziamenti, concorrendo al costo dell'opera nella misura del 50%, per quanto riguarda gli studi e del 30% per quanto riguarda i lavori. Il costo a vita intera per la realizzazione della galleria di base del Brennero (2011 – 2025) è quantificato nella deliberazione Cipe del maggio 2013 in Euro 9.730 Mln, di cui 4.865 Mln, pari al 50 %, a carico della parte italiana. Le tratte d'accesso sud, la cui realizzazione viene assicurata entro i tempi di entrata in esercizio del tunnel di base, sono ancora in gran parte in fase di progettazione; per queste quindi è possibile fare riferimento esclusivamente a stime, rispetto alle quali la deliberazione di approvazione del progetto esecutivo sublotto funzionale I, tratta Fortezza Ponte Gardena, attualmente il più avanzato, prevede per la sua realizzazione un costo a vita intera di circa Euro 43 Mln.

Stato del progetto e avanzamento lavori
(dalla relazione 2013 del Coordinatore europeo Pat Cox)
"La galleria di base del Brennero collega Innsbruck, in Austria, a Fortezza, in Italia, sviluppandosi su una lunghezza di 55 km. Ad essa può essere aggiunta la circonvallazione ferroviaria di Innsbruck, già costruita, che rappresenta il punto di accesso nord alla galleria di base. La nuova galleria abbrevierà di circa 20 km il tragitto dei treni tra Fortezza e Innsbruck e allevierà le pendenze, che oggi si attestano sul 26 ‰, prevedendo un tracciato meno ripido, tra il 6.7 ‰ sul lato nord e al 4 ‰ sul lato sud, e ciò consentirà una maggiore velocità, mentre i locomotori avranno bisogno di impiegare meno potenza per superare il valico. La velocità massima prevista per i treni merci sarà di 120 km/h, mentre per i treni passeggeri sarà di 250 km/h", consentendo una riduzione dei tempi di percorrenza che saranno di circa 25 minuti, rispetto agli attuali 80. I lavori termineranno nel 2025 e l'entrata in esercizio è prevista per il 2026.

"La galleria di base del Brennero è formata da due canne a binario unico con un diametro interno di 8.1 m ciascuna, poste a una distanza di 40 – 70 m l'una dall'altra e collegate trasversalmente ogni 333 m da raccordi di collegamento utilizzabili come vie di fuga in caso di emergenza. Tra le canne principali, ad una profondità di 12 m rispetto ad esse, corre un cunicolo esplorativo più piccolo che in futuro sarà impiegato come cunicolo di drenaggio e di servizio. Il cunicolo esplorativo sarà realizzato per primo ai fini della prospezione geologica e idrogeologica e permetterà di studiare la composizione della roccia".
Attualmente sono in corso lavori sulle gallerie di accesso, sul cunicolo esplorativo e sui primi tratti delle canne principali. A inizio dicembre 2013 erano stati scavati complessivamente circa 28 km, di cui più di 2 km di tunnel principale. I lavori riguardano quattro gallerie di accesso laterali - situate ad Ampass, Ahrental, Wolf e Mules -, che conducono dalla superficie al livello del cunicolo esplorativo e delle canne principali. Queste gallerie vengono utilizzate per trasportare nella montagna i componenti delle enormi frese utilizzate per lo scavo, per il traffico di cantiere e per la rimozione del materiale di scavo. Inoltre i cantieri sono stati allestiti il più lontano possibile dalle zone residenziali; per ridurre il traffico nei paesi sono anche state costruite speciali strade che collegano direttamente l'autostrada e i cantieri più importanti.
Sul lato Austria i lavori per la galleria di base sono iniziati nel 2009 con la costruzione del lotto costruttivo Innsbruck – Ahrental, tratto di cunicolo esplorativo e di galleria di accesso laterale. Nel cantiere di Wolf sono stati scavati 2 km di galleria e due gallerie che fungono da collegamento, Padaster e Saxen. Sul lato Italia sono stati completati il tratto esplorativo tra Aica e Mules di circa 11 km e la galleria di accesso laterale di Mules. Dall'autunno 2011 hanno avuto inizio i lavori di scavo in corrispondenza del lineamento periadriatico, zona particolarmente delicata del percorso di scavo.I lavori ad oggi proseguono secondo i tempi e nei limiti di spesa previsti. Attualmente sono in corso le gare per l'appalto di importanti e consistenti lotti che porteranno alla realizzazione di ulteriori tratti di galleria. La tratta d'accesso nord, che interessa il territorio della Germania e dell'Austria, è stata in parte già realizzata. In particolare nel 2012 è stata inaugurata la linea della bassa valle dell'Inn tra Kundl e Baumkirchen, dove si sovrappone il traffico proveniente da nord a sud con quello da est a ovest. Manca ancora il collegamento tra la Baviera e il Tirolo. A tal fine è stato sottoscritto recentemente un accordo tra Austria e Germania per il potenziamento del collegamento transfrontaliero e nel Piano tedesco delle infrastrutture è stata inserita una proposta che prevede la costruzione di una linea ferroviaria aggiuntiva tra Monaco e Kiefersfelden. La linea di accesso sud attraversa il territorio italiano da Fortezza a Verona e si compone di quattro lotti: Fortezza Ponte Gardena, rispetto al quale il Cipe ha approvato nel febbraio 2013 il progetto definitivo del sub lotto funzionale 1, inerente gli interventi tecnologici per la fluidificazione del traffico e l'interconnessione con la linea esistente; gli altri lotti sono la Circonvallazione di Bolzano, la Circonvallazione di Trento e Rovereto, l'Ingresso a Verona, oltre alle tratte di collegamento. Questi lotti sono nella fase di progettazione, ma ne viene assicurata la realizzazione in linea con l'entrata in esercizio del tunnel per un costo stimato di più di Euro 4000 Mln, per i quali è già stato riconosciuto un primo finanziamento europeo. Per parte italiana, da ultimo, oltre agli impegni presi con le delibere Cipe finora approvate, nel corso del 2013 il Parlamento ha autorizzato con l'articolo 7 ter del DL n. 43 del 2013, il finanziamento degli investimenti relativi alla rete infrastrutturale ferroviaria nazionale mettendo a disposizione Euro 120 Mln per ciascuno degli anni dal 2015 al 2024, da utilizzare anche per il quadruplicamento della linea Fortezza Verona.

Stato del progetto nella provincia di Trento
Il primo progetto preliminare predisposto per il raddoppio della Ferrovia del Brennero in territorio trentino, che individuava il tracciato della ferrovia AV/AC in destra Adige, risale al 2003 quando
Rete ferroviaria italiana spa - RFI, soggetto aggiudicatore, lo inviava alle amministrazioni interessate per le previste autorizzazioni. Nel corso di tale iter emergeva la necessità di una profonda revisione. A conclusione della procedura di VIA, la Provincia autonoma di Trento esprimeva parere negativo in ordine alla compatibilità ambientale del progetto e individuava possibili percorsi alternativi in sinistra idrografica Adige, successivamente condivisi da RFI. Al fine di avere rassicurazione sull'inserimento della Circonvallazione di Trento e Rovereto tra i lotti prioritari della tratta d'accesso sud al tunnel ferroviario del Brennero, la Provincia dava la propria disponibilità a partecipare al finanziamento della progettazione preliminare e allo studio di fattibilità delle tratte di completamento in territorio trentino. A tale fine veniva sottoscritto un accordo con RFI che ha portato all'attivazione di un gruppo progettuale congiunto e, nel novembre 2008, all'approvazione da parte della Giunta provinciale dei predetto progetto preliminare e dello studio di fattibilità. Immediatamente trasmesso a RFI, quale soggetto aggiudicatore, per il proseguo dell'iter autorizzativo e delle necessarie procedure di VIA, il progetto veniva inoltrato al competente Ministero nel 2009 senza peraltro giungere a buon fine. La procedura infatti veniva archiviata dal Ministero per l'Ambiente ad inizio 2013 a seguito dell'inerzia dell'amministrazione centrale, anche in conseguenza delle mutate condizioni economiche e della asserita necessità di rivedere in parte gli elaborati di progetto. Nella

convinzione della necessità di disporre anche in territorio trentino, e soprattutto in prossimità delle zone urbanizzate, di una linea ferroviaria adeguata, in tempi congruenti con l'entrata in esercizio del tunnel ferroviario del Brennero, al fine di evitare la difficile convivenza fra il numero di convogli crescenti e la popolazione, la Provincia autonoma ha chiesto il riavvio della procedura, anche a seguito di specifico accordo tra la stessa e il Ministero per le Infrastrutture e i trasporti, sottoscritto in data 15 febbraio 2013. Con l'attuazione dell'accordo, lo Stato ha previsto di portare all'approvazione del Cipe il progetto preliminare del Lotto 3 – Circonvallazione di Trento e Rovereto - entro il 31 dicembre 2014 e al completamento del progetto definitivo entro il 31 dicembre 2015. A tal fine è stato anche costituito un tavolo tecnico per la definizione del programma di lavoro e delle modalità di monitoraggio, la cui attività è tutt'ora in corso. Ciò consentirà nel corso del 2014 di avviare la revisione del progetto preliminare in ragione della necessità di adeguamento progettuale dello stesso e della verifica dei costi preventivati ad oggi. Il 19 luglio 2013 il Cipe ha assegnato con propria deliberazione Euro 70 Mln per la realizzazione del lotto 3, nello specifico per la progettazione e per la realizzazione del preforo. Tale deliberazione peraltro non ha ancora avuto la necessaria registrazione da parte della Corte dei Conti. L'attuale progetto del Lotto 3, il cui costo risulta dagli elaborati oggi disponibili di circa Euro 1600,00 Mln, inizia a nord di Lavis, oltrepassa Trento e Rovereto e sbuca a sud nella località di Serravalle. Il tunnel esplorativo avrà circa 15 km di lunghezza e servirà a verificare la situazione geologica. Una volta terminato, il preforo potrebbe essere utilizzato come galleria di servizio. Secondo le nuove tempistiche, peraltro da verificare nel tavolo tecnico di lavoro e a livello politico, indicate da RFI la realizzazione del Lotto 3 dovrebbe procedere con l'approvazione del progetto preliminare entro il 2014, l'approvazione del progetto definitivo nel 2017, l'avvio dei lavori nel 2019 e la fine dei lavori nel 2026. Un cenno va fatto anche all'utilizzo del cosiddetto fondo "pro ferrovia" accantonato dalla società Autostrada del Brennero spa, partecipata dalla Regione e dalle Province autonome di Trento e di Bolzano che assieme rappresentano i soci di maggioranza. Ad oggi è in corso un'ampia trattativa tra gli Enti trentini e lo Stato per la definizione delle modalità di conferimento del fondo, a fronte di una normativa e di patti convenzionali di difficile applicazione. Infine si accenna all'istituzione con la legge finanziaria provinciale 2012 dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e delle connesse infrastrutture provinciali, in corso di attivazione, organo di supporto tecnico-scientifico della Giunta provinciale con compiti di accompagnamento alla realizzazione delle tratte d'accesso sud al corridoio del Brennero, con particolare riferimento al coordinamento delle infrastrutture ferroviarie, stradali e logistiche nonché alla cura delle relazioni con la popolazione.
-

()