



Bbt e alta capacità-velocità, un'opera faraonica costosissima 220 km in galleria, il nuovo fronte della Tav

L'alta velocità dal Veneto all'Austria, di Stefano Ischia

L'alta velocità dal Veneto all'Austria, passando per il Trentino, potrebbe avere un impatto ambientale addirittura maggiore di quello in val di Susa. Ambientalisti e comitati si oppongono, ma gli appalti proseguono. Ecco il progetto della nuova linea ad alta velocità che collegherà Verona con Innsbruck.

Un'opera faraonica e costosissima che prevede ben 220 km su 240 sottoterra. Per eliminare il traffico dei tir.

Duecentoventi chilometri di gallerie: la Tav prevista tra Verona e Innsbruck è un'opera ciclopica. Sono circa 240 i chilometri che separano

la città scaligera dal capoluogo del tirol austriaco: la nuova linea ferroviaria per l'alta capacità e l'alta velocità scorrerà a cielo aperto solo per una ventina di chilometri, il resto, 220, tutti in tunnel. I 240 km, su asse nord-sud, costituiscono la parte centrale del corridoio numero 1, Palermo-Berlino, della rete transeuropea dei trasporti. Sono divisi in 8 segmenti: partendo da Innsbruck e scendendo verso meridione ci sono i 57 km del tunnel di base del Brennero e poi tra Fortezza (Bz) e Verona (e Bolzano, Trento e Rovereto) ci sono 4 tratte prioritarie di 80 km e 3 di completamento di 100 km.

13,8 miliardi di euro

Una serie infinita di gallerie, dunque, per un costo faraonico: 13,8 miliardi di euro, esclusi oneri finanziari e svalutazione. Una manovra finanziaria, insomma. Che peserà sulle spalle della collettività in termini di debito pubblico (mutui), di tariffe (autostradali, visto che A22 finanzia parte dell'opera) e di costi sociali. E tutto ciò a fronte di benefici dubbi. L'enorme investimento, infatti, non garantirebbe i risultati.

Obiettivi incerti

L'obiettivo dichiarato è togliere i tir, inquinanti e rumorosi, dalla trafficatissima autostrada del Brennero (saranno 2 milioni i mezzi pesanti transitati a fine 2007) per metterli su rotaia. Lo si potrà però raggiungere solo quando tutta la linea Tav-Tac sarà completata, da Innsbruck a Verona. In altre parole nel 2022 per il tunnel di base e le 4 tratte prioritarie. Ma per quelle complementari si deve aspettare il 2032. Calcoli ottimistici secondo il verde Riccardo Dello Sbarba, presidente del consiglio provinciale di Bolzano. «Il rinomato studio Vierreg Rössler - spiega - ha confrontato il traforo del Brennero con altri analoghi: per il Gottardo gli svizzeri impiegheranno 23 anni; per noi ne sono previsti solo 12 (l'inizio dei lavori è fissato al 2010, ndr). Com'è possibile? Due milioni di tir circolano adesso e la soluzione deve arrivare ora. Vanno attuate politiche tariffarie che penalizzino il transito. In Italia i pedaggi sono fino a quattro volte più bassi che altrove, tanto che un terzo dei camion dell'A22 viaggia sull'Autobrennero perché è conveniente. La linea ferroviaria attuale poi ha ancora un'enorme capacità inutilizzata. Perché non servirsene?»

Ok a due tratte

In ogni caso l'iter procede. Il 30 agosto il Comitato interministeriale per la Programmazione economica, il Cipe, ha approvato il progetto preliminare di due lotti prioritari dell'Accesso sud e ne ha finanziato la progettazione definitiva (53 milioni). L'Alto Adige dal secondo dopoguerra si affida quasi ciecamente alla Südtiroler Volkspartei (alleata con il centrosinistra), che vede di buon grado la Tav. Il mondo imprenditoriale e finanziario sudtirolese, trentino e veronese è già pronto, in cordate, per sedersi al banchetto degli appalti.

Segni d'insofferenza

Ad ogni modo qualche segno d'insofferenza c'è. A Verona ci sono problemi con i comuni per individuare il tracciato del quarto lotto prioritario (snodo di Verona); nella piana sudtirolese le municipalità non vogliono 400 treni al giorno attraverso i loro paesini. La giunta provinciale ricorda con terrore il referendum minacciato nel 2005 dal piccolo comune di Magrè. Il 10 marzo scorso a Bolzano si è svolta una prima manifestazione anti-Bbt (Brenner basis tunnel), con un migliaio di persone in strada, di lingua italiana e tedesca. Il 12 maggio si è replicato a Bressanone e il 28 luglio sul primo cantiere a Mules. E poi c'è stata Prati, frazione di Val di Vizze-Pfitsch, dove il governatore Luis Durnwalder, andato l'11 giugno a spiegare la bontà dell'intervento, è stato sonoramente fischiato. Un fatto senza precedenti.

Sorgenti a rischio

Cantieri eterni, infinito via vai di camion ma soprattutto, sorgenti, terme e falde acquifere che scompariranno o verranno inquinate (la Tav nel Mugello lasciò pozzi prosciugati, sorgenti secche e paesi senz'acqua). Questi i timori. «A Prati di Vize - spiega Sabrina Valle del No Tav-Kein Bbt di Bolzano - la gente è preoccupatissima per un futuro fatto di scempio paesaggistico, di un decennio d'intenso traffico di camion e di montagne di materiale di scavo. Il comitato Stop Bbt di Vize ha raccolto 900 firme in un paese di poco più di 1500 abitanti». In calendario ci sono nuove manifestazioni.

I costi

Secondo le ultime previsioni, i 57 km del tunnel di base del Brennero costeranno 6 miliardi di euro. Tutto il tratto di Accesso sud 7,8 miliardi. Calcoli sottostimati, secondo Dello Sbarba. L'Unione europea dovrebbe coprire il 30%. Bbt-se, la società europea italo-austriaca che coordina l'opera-traforo, e Rete ferroviaria italiana, Rfi, che gestisce l'Accesso sud, attendono per ottobre, da Bruxelles, la risposta sul periodo 2007-13. Bbt-se sta valutando ipotesi di partnership pubblico-privata. Sostenere, poi, l'investimento con fondi provenienti da A22 (2,5 miliardi entro il 2050) «permetterebbe - dice Ezio Facchin, amministratore di Bbt-se - di ridurre l'intervento privato. Decideremo nel 2008». Il ministro Antonio Di Pietro, intanto, ha chiesto un chiarimento a Bruxelles sull'ipotesi di anticipare la gara di concessione per l'A22 (che scade nel 2014) per proporre un bando di concessione fino al 2050 che preveda il finanziamento della Tav. I costi della galleria (a due canne) che collegherà Fortezza a Innsbruck sono divisi tra Austria e Italia. Entro il 2007 dovrebbe esser pronta la progettazione definitiva (costa 90 milioni). Inizio lavori nel 2010 e termine nel 2022. Ben oltre, quindi, il 2015, pronosticato solo tre anni fa. Il percorso di Accesso sud, gestito da Rfi, misura 180 km da Fortezza a Verona. Il tracciato, quasi tutto in galleria, è suddiviso in 4 lotti prioritari (3,8 miliardi per 80 km circa) e 3 di completamento (4 miliardi per 100 km circa).

Il cunicolo pilota

Si sviluppa per 52 km lungo il tracciato del tunnel di base. Costa 0,520 miliardi. Il cunicolo dovrebbe servire a conoscere, tra l'altro, la conformazione geologica e idrogeologica prima della realizzazione del traforo. Sull'incongruenza tra la funzione del cunicolo (completamento nel 2012) e la realizzazione del tunnel (inizio nel 2010), Facchin spiega che «lo scavo del cunicolo precede di un anno e mezzo quello del traforo per verificare la presenza di acqua e per la classificazione della roccia rispetto a un contratto quadro dove i costi di avanzamento sono legati alle caratteristiche della roccia». Insomma, roccia più problematica, costi maggiori.

I lavori iniziati

I lotti del cunicolo sono sei. Tre per la parte italiana. Per quello di Aica, 10,5 km, i lavori sono stati assegnati alla cordata Pizzarotti (38%), Condotte d'acqua (38%), Bifinger Berger, Seli, Alpine-Mayrederbau, Jägerbau, Beton und Monierbau e Collini. L'importo è di 78,884 milioni. Sul rischio di compromettere le falde acquifere Facchin cerca di garantire: «Abbiamo sotto osservazione circa 500 sorgenti. Lo studio idrogeologico è molto circostanziato e la costruzione del cunicolo ci darà conferma di questo. Alle profondità alle quali scaveremo riteniamo di non avere grossissimi problemi». Difficile non immaginare una situazione ad alto rischio per sorgenti e reti idriche.

Tratte di accesso sud

Il percorso di "accesso sud", gestito da Rfi, misura 180 chilometri da Fortezza a Verona, il tracciato sarà quasi tutto in galleria. Il costo complessivo presunto è di 7,8 miliardi di euro. La linea è suddivisa in quattro lotti prioritari (3,8 miliardi per 80 km circa) e tre di completamento (4 miliardi per 100 km circa). La somma della lunghezza dei singoli tratti è superiore a 180 km perché lo sviluppo delle gallerie è maggiore con le interconnessioni. I lotti prioritari andrebbero completati in concomitanza con il termine dei lavori al tunnel di base e cioè nel 2020 ma più verosimilmente nel 2022. I lotti di completamento nel 2030-32. I costi delle tratte prioritarie 1,2 e 4 sono stati ritoccati con un aumento di circa 70 milioni per l'adeguamento Istat e per il recepimento delle prescrizioni formulate da Ministeri e da Province.

Fortezza-Ponte Gardena (lotto prioritario 1)

Misura 21,5 km +3 di interconnessione, tutti in galleria. Il costo è di 1,456 miliardi di euro. Il 30 agosto 2007 il Cipe ha approvato il progetto preliminare e finanziato la progettazione definitiva che verrà data a Italferr.

Ponte Gardena-Cardano (completamento)

Circa 22 chilometri di tunnel. E' possibile che Bolzano chieda a Rfi di predisporre il progetto preliminare con parte dei fondi stanziati da Cipe il 30 agosto per la progettazione definitiva dei lotti prioritari 1 e 2.

By-pass Bolzano, Cardano-Bronzolo (lotto prioritario 2)

Si sviluppa su 14,4 chilometri di cui 11 di galleria e 3,4 di interconnessioni. Costerà 0.795 miliardi di euro. Il 30 agosto 2007 il Cipe ha approvato il progetto preliminare e finanziato la progettazione definitiva che verrà data a Italferr.

Bronzolo – Trento nord (completamento)

Tracciato di 40 km circa, prevalentemente in galleria, di cui 28, fino a Salorno, sotto la provincia di Bolzano, e 12, da Salorno a Roncafort, sotto quella di Trento. E' possibile che Bolzano chieda a Rfi di predisporre il preliminare con parte dei fondi stanziati da Cipe il 30 agosto per la progettazione definitiva dei lotti prioritari 1 e 2 anche perché andrà studiato un tracciato condiviso con Trento.

By-pass Trento, Trento nord-Mori (lotto prioritario 3)

Inizialmente Rfi aveva disegnato il percorso in destra Adige. La Provincia di Trento però aveva bocciato la soluzione e ha spostato la linea in sinistra Adige, tra Roncafort e Mori. Sono circa 28 chilometri di cui circa 25 in galleria (due o tre tunnel) per una spesa di 1.3 miliardi di euro. La progettazione preliminare, avviata a seguito di una convenzione firmata il 26 febbraio 2007 da Rfi e Provincia autonoma di Trento (questa peraltro si accolla l'onere economico pari a 1,5-1,7 milioni di euro), dovrebbe concludersi a fine 2007 e dovrebbe comprendere anche la parte del lotto di completamento Bronzolo-Trento nord che ricade sotto la provincia di Trento ossia 12 km circa.

Mori-Pescantina (completamento)

Si sviluppa in galleria tra Mori a Pescantina per circa 43 chilometri.

Nodo di Verona: Domegliara-San Massimo (prioritario 4)

Sono 10 km allo scoperto (1 km in galleria artificiale a Boscomantico) per un costo di 0.249 miliardi di euro. Il progetto preliminare è stato presentato al Cipe il 30 agosto ma non è stato approvato. Probabile un riesame entro fine 2007 in concomitanza con la presentazione del preliminare del by-pass di Trento. Ci sarebbero difficoltà di individuazione del tracciato per l'ostilità di alcuni Comuni.

La società Bbt-se

La struttura della società per azioni europea Bbt-se è composta nel modo seguente: le azioni della società sono detenute per metà da parte italiana e per metà da parte austriaca. Per quanto concerne la parte austriaca, il Land Tirolo e il governo federale sono rispettivamente in possesso del 25% delle azioni. Per la parte italiana, le azioni della società sono in mano a Tfb holding (Tunnel Ferroviario del Brennero Società Finanziaria di partecipazione), composta a sua volta da Rfi, Rete Ferroviaria Italiana, con l'82% delle azioni e dalle Province Autonome di Bolzano e Trento e dalla Provincia di Verona con rispettivamente il 6% delle azioni.

Per approfondimenti:

Il sito internet dei no Tav sudtirolesi è www.stop-bbt.it (i testi sono in italiano e in tedesco); quello dei no Tav trentini è invece <http://notavtn.blogspot.com>; altre informazioni sulla grande opera del Brennero si possono trovare sul sito del Verdi sudtirolesi www.bbt-infopoint.it. Il sito ufficiale della compagnia costruttrice Bbt-se è www.bbt-ewiv.com. Sul fronte più movimentista, notizie sull'alta velocità Verona-Innsbruck e sulle mobilitazioni si possono reperire anche sul sito web www.pattomutuosoccorso.org (è il sito di tutti i comitati della rete dei «no», dai no Mose ai no Ponte di Messina, passando per i no Tav della val di Susa); e su www.laleggera.it (sito di notizie dal Trentino in movimento).

* tratto dal sito web "[La Leggera](http://www.laleggera.it)"