

Primo piano

Ferrovie, 17 miliardi di investimenti

Dall'Europa altri 700 milioni al Tunnel del Brennero, 2 per progettare il bypass



di **Francesco Terreri**

Tra il 2022 e il 2032 gli investimenti ferroviari complessivi in Trentino Alto Adige ammontano a qualcosa come 17 miliardi di euro. Lo dice il Contratto di programma 2022-2026 tra Ministero delle Infrastrutture e Rete ferroviaria Italiana (Rfi) firmato alla fine dell'anno scorso. Tra essi, la parte del leone la fa la tratta italiana del Tunnel di base del Brennero, che da sola costa 4,4 miliardi ma la cui spesa nel frattempo è stata aggiornata a oltre 5 miliardi per il nostro versante, 10 miliardi e mezzo in totale, compreso il tratto austriaco. Il Trentino, oltre che interessato dall'ammodernamento dell'intera linea attuale, vede in campo tre opere: la circonvallazione di

Maxi piano concordato tra il Ministero delle Infrastrutture e Rfi. Ma il costo della Galleria di base è già lievitato

Trento da 1 miliardo 180 milioni, di cui in queste settimane sono partiti i lavori preliminari e resta aperta la controversia sull'attraversamento dei terreni inquinati di Trento nord, il bypass di Rovereto, che più esattamente è un interrimento, per il quale sono previsti 375 milioni, l'elettificazione della linea Trento-Bassano da 60 milioni. Ma le opere, per adesso, sono finanziate per metà, 8,5 miliardi in tutto, mentre il resto delle risorse

sono da trovare. In particolare, sono ancora parte del fabbisogno dei prossimi anni 219 milioni per il bypass del capoluogo e 365 milioni per la nuova ferrovia della città della Quercia. Nel frattempo l'Europa dà una mano: la Commissione europea ha selezionato 107 progetti nel settore delle infrastrutture di trasporto che beneficeranno di oltre 6 miliardi di sovvenzioni europee dal Meccanismo per collegare l'Europa (Mce o Cef, Connecting Europe Facility), lo strumento per gli investimenti strategici nelle infrastrutture di trasporto. Tra questi finanziamenti, ci sono 700 milioni in più per la Galleria di base del Brennero, di cui 350 per la parte italiana, che portano il contributo europeo complessivo da 1,6 a 2,3 miliardi, e 2 milioni per la progettazione preliminare del bypass di Rovereto. Mentre a Trento la

circonvallazione ferroviaria aggira il centro urbano, a Rovereto, dopo la bocciatura del bypass attraverso il monte Zugna, che avrebbe messo a rischio la fonte dello Spino, si parla in realtà di interrimento della ferrovia attuale (vedi pagina a fianco). Il progetto, per ora, beneficia soltanto di un finanziamento iniziale del Ministero dell'economia di 10 milioni. 12 milioni per la progettazione, per i quali Rfi ha presentato la proposta a Bruxelles, sono il primo contributo europeo all'opera.

Il Tunnel del Brennero è invece in fase più avanzata, anche se i costi sono cresciuti e i tempi si sono allungati rispetto alle prime stime. La domanda per nuovi fondi è stata presentata da Bbt Se, la società europea che gestisce la realizzazione dell'opera, nell'ambito del programma di cofinanziamento europeo Connecting Europe Facility. A seguito della positiva valutazione della richiesta, al progetto sono stati assegnati 700 milioni, metà per la tratta austriaca e metà per quella italiana. In una nota, i due amministratori di Bbt Se **Gilberto Cardola** e **Martin Gradnitzer** si dicono «lieti della ennesima conferma di fiducia dimostrata dall'Europa con il conferimento di questa ulteriore tranche di finanziamento». Finora l'Unione Europea aveva assegnato alla



La Commissione europea porta le risorse per il tunnel da 1,6 a 2,3 miliardi e stanziava prime risorse per la città della Quercia

Galleria di base oltre 1,6 miliardi, coprendo il 50% dei costi per le attività di progettazione e di prospezione e il 40% dei costi per le attività costruttive. Tra le novità della nuova tranche di finanziamento europeo, l'aumento della percentuale di cofinanziamento a copertura della attività costruttive, che passa dal 40 al 50%. I nuovi fondi dell'Unione Europea copriranno dunque da ora in avanti il 50% di tutti i costi del progetto, con il restante 50% sostenuto in parti uguali dall'Italia e dall'Austria. Con queste ulteriori risorse europee, i finanziamenti messi a disposizione dall'Ue superano i 2,3 miliardi. Nel frattempo l'azionista di parte italiana di Bbt Se, cioè Tunnel Ferroviario del Brennero spa, presieduto da **Paola Firmi**, la

commissaria alla Galleria di base e alle tratte di accesso, aumenta il capitale portandolo da 1 miliardo 165 milioni a 1 miliardo 262 milioni, per far fronte agli investimenti da realizzare. L'aumento doveva essere di 150 milioni, ma si è fermato a poco più di 96, di cui 90 sottoscritti da Rfi e 6,4 dalla Provincia di Bolzano, mentre gli altri azionisti Provincia di Trento e Provincia di Verona, che hanno quote minori, non hanno partecipato alla sottoscrizione.

Il Tunnel di base del Brennero è un sistema di gallerie che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 230 chilometri. Ad oggi sono stati scavati 157 chilometri, ma il versante italiano è più avanti di quello austriaco e i tempi di completamento sono stati allungati intorno al 2032-2033.

Una parte delle somme indicate nel piano di investimenti non riguarda solo il Trentino e l'Alto Adige. 1,42 miliardi per l'adeguamento del corridoio Ten-T Scandinavia-Mediterraneo saranno spalmati su tutta la tratta italiana, dal Brennero al Mezzogiorno, così come 1,4 miliardi di miglioramento tecnologico delle linee riguarda i bacini di tutto il Nord est.

Investimenti bypass di Rovereto

Grandi opere

Panorama di Trento con al centro la ferrovia che, dopo la realizzazione del bypass, dovrebbe essere interrata. Sotto dall'alto demolizioni sul lato ovest di via Brennero a Trento per far posto al cantiere nord della circonvallazione ferroviaria e la stazione dei treni di Rovereto. In basso a destra e a sinistra lavori in corso alla Galleria di base del Brennero



Investimenti ferroviari in Trentino Alto Adige 2022-2032

Opera *

Galleria di base del Brennero - quota Italia	4.397,44
Accesso al Brennero lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena	1.521,60
Accesso al Brennero lotto 2 Circonvallazione di Bolzano	851,60
Accesso al Brennero lotto 3a Circonvallazione di Trento	1.180,00
Accesso al Brennero lotto 3b Circonvallazione di Rovereto	375,00
Accesso al Brennero lotti di completamento	2.500,00
Adeguamento prestazionale e upgrading corridoio Ten-T Scandinavia-Mediterraneo	4.192,12
Elettrificazione linea Trento-Bassano	60,00
Linea Bolzano-Merano: Galleria del Virgolo	112,00
Raddoppio Bolzano-Merano	200,00
Variante di Riga	200,00
Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord-est	1.401,31

TOTALE

16.991,07

Fonte: Contratto di programma Mit-Rfi 2022-2026 * Valori espressi in milioni di Euro

Withub

I conti | Coperti dal Fondo coesione i 60 milioni per l'elettrificazione della Valsugana

Opere finanziate per metà: servono 219 milioni a Trento, 365 a Rovereto

di **Francesco Terreri**

I maxi investimenti ferroviari in Trentino Alto Adige e nelle zone collegate sono per ora finanziati per metà del fabbisogno: 8,5 miliardi su 17. Il Contratto di programma tra Ministero delle infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana stima un ulteriore fabbisogno di 620 milioni quest'anno, 3,4 miliardi tra il 2024 e il 2026, termine ultimo per i lavori finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza Pnrr, e 4,1 miliardi fino al 2031. Una parte importante di queste risorse riguarda i lotti di completamento delle tratte di accesso al Brennero, cioè i tratti di ferrovia tra Verona e Rovereto, Rovereto e Trento, Trento e Bolzano, che valgono complessivamente 2,5 miliardi e che devono essere ancora progettati, e l'upgrading infrastrutturale e tecnologico dell'intera tratta italiana del corridoio europeo (Trans-European Transport Network Ten-T) Scandinavia-Mediterraneo. Ma altre risorse devono essere trovate per i lavori in corso, in particolare 219 milioni per il bypass di Trento e 365 milioni, poco meno del totale, per la nuova ferrovia di Rovereto. La Galleria di base del Brennero, il cui costo è nel frattempo salito oltre i 5 miliardi per la parte italiana, 10,5 miliardi in tutto, ha bisogno di trovare circa 1 miliardo (935 milioni nel Contratto di programma che però è di sei mesi fa). Una delle fonti previste è il Fondo ferrovia di Autostrada del Brennero, finora 790 milioni di cui 200 milioni già versati allo Stato, con la protesta dei soci privati. Il rinnovo della concessione A22, che alimenterebbe ulteriormente il Fondo, è in ballo attraverso il meccanismo della finanza di progetto, ma di recente lo stesso ministro **Matteo Salvini** ha parlato di rallentamenti dell'iter e l'amministratore delegato **Diego Cattoni** era mercoledì di nuovo a Roma per seguire il procedimento, che prevederebbe la gara nella seconda metà di quest'anno. Tra le opere che interessano il Trentino, l'elettrificazione della linea Trento-Bassano, cioè della ferrovia della Valsugana, costa 60 milioni ed è finanziata dallo Stato

attraverso il Fondo per lo sviluppo e la coesione.

La circonvallazione di Trento invece costa 1 miliardo 180 milioni ed è inserita tra le opere finanziate per 930 milioni dal Pnrr, per questo motivo deve essere conclusa entro metà 2026. La gara per l'opera è stata vinta dal Consorzio Tridentum, capofila il colosso delle costruzioni Webuild con la controllata Seli Overseas, con Ghella e la trentina Collini Lavori, con un'offerta di 891 milioni, a cui si aggiungono 42 milioni di oneri per la sicurezza. Sul cartello del cantiere l'inizio dei lavori è datato 2 marzo 2023, la durata è prevista in 1.243 giorni e il termine di ultimazione è stabilito il 26 luglio del 2026. Sono partite le demolizioni degli immobili sul lato ovest di via Brennero, che dovrebbero essere concluse entro il mese per poi spostarsi sul lato est. In questa zona sorgerà il cantiere

■ **Le ipotesi preliminari di Rfi a Rovereto prevedono o l'interramento della linea merci 35 metri sotto la statale e di quella passeggeri 10 metri sotto il sedime attuale o il solo interrimento della linea merci a 10 metri**

nord del bypass, mentre quello sud è a Mattarello, località Acquaviva, dove il problema non sono edifici da abbattere ma vigneti da espropriare. Dai due cantieri partiranno le frese per lo scavo nella collina. È ancora in discussione il passaggio della nuova linea ferroviaria, una volta uscita dal tunnel, affiancata a quella attuale attraverso il Sito di interesse nazionale Trento nord, cioè le aree inquinate ex Sloi e Carbochimica. Si attendono ancora nuove analisi sia dei gas interstiziali, sia del terreno dove passerà la ferrovia. I lavori di bonifica delle rogge, in corso, mostrano in varie occasioni la presenza in zona di elementi

inquinanti pericolosi.

Ma con il via libera europeo a 2 milioni per la progettazione del bypass di Rovereto, entra nel vivo anche la realizzazione della nuova ferrovia nella città della Quercia. A Rovereto era stato ipotizzato in un primo momento un bypass che aggirasse la città, come a Trento, ma la linea sarebbe dovuta passare attraverso il monte Zugna e avrebbe messo a rischio la fonte dello Spino, strategica per l'approvvigionamento idrico. Ora si parla di interrimento della ferrovia. Rfi ha avanzato due ipotesi preliminari: una prevede l'interrimento profondo, a 35 metri, della linea merci sotto la statale del Brennero e il successivo interrimento a circa 10 metri della linea del traffico passeggeri sotto il sedime attuale, l'altra prevede l'interrimento della sola linea merci, a 10 metri di profondità, lasciando la linea passeggeri in superficie.

Il progetto, per ora, beneficia soltanto di un finanziamento iniziale del Ministero dell'economia di 10 milioni. I 2 milioni per la progettazione, per i quali Rfi ha presentato la proposta a Bruxelles, sono il primo contributo europeo all'opera.

Nelle opere già avviate, sono impegnati soprattutto i colossi dell'edilizia e dell'ingegneria, ma c'è un coinvolgimento anche delle aziende locali. Su tre dei cinque lotti attivi del Tunnel di base del Brennero è impegnata Webuild, capofila del raggruppamento che ha vinto la gara per il bypass ferroviario di Trento. Su uno dei lotti c'è anche la trentina Collini Lavori. Delle circa 1.000 aziende che lavorano con Webuild al Brennero, più di 200 sono trentine e altoatesine.

Nella circonvallazione di Trento Collini, che esprime come suo rappresentante **Sergio Collini** nel consiglio direttivo del Consorzio Tridentum, ha il 10% del raggruppamento di imprese. Le aziende trentine dovrebbero quindi avere almeno un decimo dell'importo dei lavori. Intanto, nella fase delle opere preliminari e della bonifica, sono già impegnate imprese locali come Misconel, la Cooperativa Lagorai e Ecoopera per la parte ambientale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA