

Grandi opere | Tunnel del Brennero

# Tratta Fortezza-Ponte Gardena: via libera ai lavori da 1,5 miliardi

Protocollo d'intesa tra Provincia, Comuni ed Rfi. I primi cantieri partiranno nel 2021

**BOLZANO** Macina tappe il tunnel di base del Brennero per presentarsi puntuale, nel 2027, alla fine dei lavori e, nel 2028, alla messa in funzione. E insieme alla galleria di 55 chilometri, si va avanti con le cosiddette tratte d'accesso, che consentiranno di migliorare e aumentare la capacità ferroviaria lungo la tratta tra Verona e Monaco di Baviera. Ieri, a palazzo Widmann, la firma del protocollo di intesa tra Provincia, Rete ferroviaria italiana e otto Comuni della val d'Isarco (Fortezza, Varna, Bressanone, Velturmo, Funes, Chiusa, Laion e Ponte Gardena) per la tratta Fortezza-Ponte Gardena. Tempi più lunghi per la tratta d'accesso della Bassa Atesina e per le circoscrizioni di Bolzano e Trento.

Questa prima tratta d'accesso, dopo aver ottenuto il via libera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) e del ministero dell'Ambiente, previsto per fine anno, vedrà ad inizio del prossimo l'indizione delle gare d'appalto e per la fine la consegna dei lavori. Le prime opere, invece, partiranno nel 2021, mentre la consegna è fissata per il 2027, in concomitanza con quella del tunnel di base. Il costo è di 1,55 miliardi, mentre il tracciato sarà di circa 24,7 chilometri, dall'interconnessione di Fortezza fino al bivio per Ponte Gardena e prevede la realizzazione di due gallerie collegate da un ponte di attraversamento sull'Isarco all'altezza di Funes. Il tunnel Scaleres, lungo circa 15 chilometri, collegherà la stazione di Fortezza all'imbocco della val di Funes, mentre la seconda galleria di sei chilometri partirà dalla fermata di Funes e ter-



In costruzione Procedono a pieno ritmo, anche sul lato italiano, i lavori per la realizzazione del tunnel

minerà a Ponte Gardena. L'intero tracciato sarà interrato, ad eccezione della stazione di Ponte Gardena, del ponte e della fermata di Funes.

«Se l'Alto Adige non è il Piemonte e per il tunnel di base del Brennero non sta accadendo quanto avvenuto per la Tav, è perché abbiamo proceduto con il metodo della partecipazione e del coinvolgimento dei territori, dei sindaci e di tutti i cittadini». A sottolinearlo è il presidente della Provincia, Arno Kompatscher, che ha ricordato come «il progetto originariamente realizzato da Rfi è stato rielaborato e ottimizzato. Dopo una serie di riunioni tecniche si è arrivati ad ottenere il

consenso dei consigli comunali della val d'Isarco. Questo modo di procedere può essere da esempio per altri grandi progetti». Kompatscher ha ringraziato l'ex commissario straordinario, Ezio Facchin, il presidente del comprensorio della val d'Isarco, Walter Baumgartner, il direttore dell'osservatorio Bbt, Martin Ausserdorfer, i collaboratori della Provincia e il direttore della ripartizione ambiente, Flavio Ruffini, oltre ai sindaci presenti.

Sulla stessa linea Vincenzo Macello, direttore investimenti di Rfi: «Il protocollo siglato — ha dichiarato — conferma la precisa volontà da parte di Rete ferroviaria italiana di avviare

55

la lunghezza, in chilometri, della galleria ferroviaria che collegherà Fortezza a Innsbruck passando sotto il Brennero

un dialogo efficace e positivo con i rappresentanti dei Comuni della Valle d'Isarco e degli enti locali, per garantire la più ampia condivisione del progetto di potenziamento della linea di accesso da sud alla Galleria di base del Brennero». Macello ha posto l'accento sul fatto che «le soluzioni tecniche individuate per il primo lotto di Fortezza - Ponte Gardena puntano a ridurre al massimo l'impatto ambientale delle attività di cantiere, nel pieno rispetto dei territori interessati dall'opera». Per il raggiungimento dell'intesa è stato necessario un lungo lavoro di preparazione. A partire dal 2015 il progetto rielaborato è stato illustrato nei dettagli durante affollati appuntamenti informativi, nei quali cittadini e responsabili dei Comuni hanno potuto esternare le loro preoccupazioni. Nel corso della progettazione tutte le osservazioni sono state discusse e valutate. «Di alcune — ha spiegato Ausserdorfer di Bbt — si è tenuto conto, di altre no».

«In questo contesto — ha aggiunto Baumgartner, che ha partecipato agli incontri tecnici in rappresentanza degli otto Comuni — abbiamo sempre cercato di vedere il progetto nella sua interezza e di non risolvere un problema in un Comune, spostando un cantiere in un altro Comune».

Soddisfatto anche l'assessore alla mobilità Daniel Alfreider «per il quale il tunnel di base del Brennero è fondamentale per trasferire il traffico dalla strada alla rotaia e migliorare la qualità di vita dei cittadini. Già stiamo lavorando a Roma e Bruxelles per ridurre il traffico privato sull'asse del Brennero».

Per quanto riguarda Bolzano, Macello di Rfi ha dato appuntamento per la metà del prossimo anno per avere un progetto più chiaro rispetto alla circoscrizione. Stessi tempi per quanto concerne la tratta d'accesso di Trento, mentre si è ancora fermi allo studio di fattibilità per la Bassa Atesina.

**Carmelo Salvo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Il retroscena

**BOLZANO** Un interporto tra la tratta di accesso di Bolzano e quella della Bassa Atesina. A rivelare l'idea è il presidente della provincia Arno Kompatscher, a margine della firma del protocollo d'intesa per la tratta d'accesso Fortezza - Ponte Gardena al tunnel di base del Brennero.

**Presidente Kompatscher si va avanti con la realizzazione dell'opera, ma qual è la situazione per Bolzano?**

«Italferr (Gruppo ferrovie, ndr), dopo il protocollo d'intesa con la Provincia, sta lavorando al progetto di massima. Numerose richieste di informazioni specifiche stanno giungendo a noi da parte loro. La pianificazione, come è logico che sia per queste grandi opere, richiede del tempo, così come è prematuro parlare di tracciato per il quale bisogna valutare i rilievi dei tecnici. Comunque credo che nel giro dei prossimi quattro, o sei, mesi capiremo progetto e innesto di questa trat-

## Per Kompatscher il futuro è intermodale: «Interporto a Bronzolo»

«Brennercorridor potrebbe realizzare le strutture»

ta».

**Lei si riferisce al collegamento con la galleria del Virgolo?**

«Non solo con quella, ma anche con la possibilità di avere tra questa tratta di Bolzano e quella di accesso della Bassa Atesina, non necessariamente oggi, ma anche un domani, comunque la possibilità di costruire un piccolo interporto per il



trasporto merci. Abbiamo fatto tutti i sondaggi sul territorio e oggi si è evidenziato che non serve. Ma per un domani, con lo sviluppo del traffico e le nuove regole per il trasporto sempre più su rotaia, è sicuramente utile prevedere già adesso la possibilità di avere questa struttura».

**E dove è previsto possa sorgere?**

«Ancora non c'è nulla di con-



**Basso impatto**  
Gli acquirenti chiedono ai produttori di frutta che le mele siano trasportate con modalità sostenibili

creto. Pensiamo alla zona di Bronzolo. Come Provincia abbiamo chiesto abbiamo chiesto di studiare questa possibilità

## L'intesa

Arno Kompatscher e Vincenzo Macello ieri a palazzo Widmann per la firma (Foto Klotz/Rensi)

perché sappiano che già oggi ci sono grandi catene commerciali che chiedono alle cooperative delle mele che i frutti siano trasportati in modo sostenibile. Questa attenzione è sempre più richiesta dai consumatori».

**Chi andrà a finanziare la costruzione di questo interporto?**

«L'interporto verrebbe costruito da Brennercorridor, come lo stiamo facendo adesso per l'interporto di Trento e il nuovo interporto di Isola della Scala. Potrebbe essere, quindi, di nuovo questa società che, in futuro, costruirà questo interporto. Brennercorridor potrebbe poi gestire queste strutture, mentre l'autostrada verrebbe gestita da A22. Adesso basta stare attenti a che non ci mettano i bastoni tra le ruote. Noi progettiamo in modo sostenibile e poi vediamo se sarà utile».

**C. S.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA