

GRANDI OPERE

LA GALLERIA DEL BRENNERO

IL LANDESHAUPTMANN TIROLESE



OTTIMISTA

«Si collabori»

Il presidente del Land Tirolo, Herwig van Staa, ritiene «verosimile e auspicabile» un modello di finanziamento del Tunnel che coniughi pubblico e privato



L'IMPREDITORE VIPITENESE



PESSIMISTA

«Tanti dubbi»

Il presidente del gruppo Leitner ha dubbi sulla capacità finanziaria dell'Italia di sostenere tante opere contemporaneamente: dal Tunnel del Brennero al ponte sullo Stretto

«Tunnel, in Italia è ancora tutto in alto mare»

Affondo di Michael Seeber sulle scelte di Rfi e governo: «Senza certezze su finanziamenti e governance i privati non parteciperanno»

INNSBRUCK — «Rete ferroviaria italiana ha completamente escluso l'Alto Adige dalla partita Tunnel e al momento non ci sono certezze su quando sarà ultimata la tratta di accesso sud del traforo del Brennero». Candidato alla carica di coordinatore di corridoio europeo, l'amministratore delegato del gruppo Leitner, Michael Seeber, non usa giri di parole per criticare le scelte fatte dal governo italiano sul Tunnel del Brennero. Intervenuto ieri ad un convegno sulle partnerships pubblico-privato a Innsbruck, Seeber ha lanciato un preciso avvertimento: «Senza accordi chiari sulle tratte d'accesso, il Tunnel rischia di rivelarsi una cattedrale nel deserto e dunque poco interessante per i privati». Intanto l'Austria discute già di modelli di finanziamento e sia il Landeshauptmann Herwig van Staa, sia l'amministratore di Strabag — società leader nella costruzione di grandi infrastrutture — Roland Jureka, hanno fatto capire che in Tirolo c'è grande attesa per un'intesa tra pubblico e privato per la costruzione e la gestione della galleria.

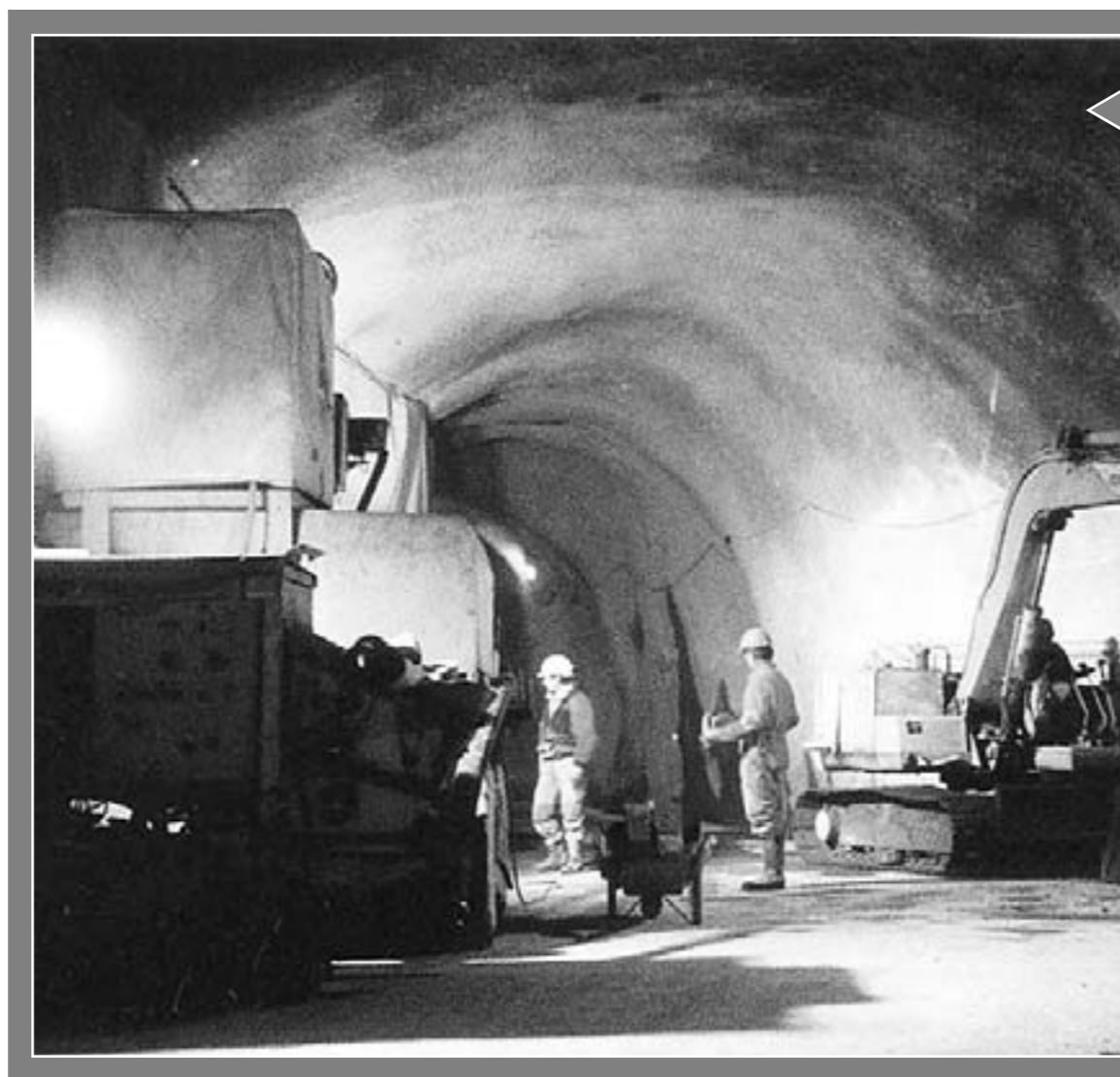
L'AFFONDO — I maggiori dubbi sollevati da Seeber riguardano il coinvolgimento degli enti locali e le tratte di accesso al Tunnel. «L'Austria — afferma Seeber — ha coinvolto il Tirolo che, oltre ad avere il 25 per cento delle quote sociali, ha ottenuto i posti chiave. L'amministratore delegato di Bbt è tirolese ed il vicepresidente del Land siede nel consiglio di sorveglianza, l'Alto Adige invece è rimasto alla finestra. Inoltre — continua — l'Austria è già molto avanti con i lavori mentre in Italia è ancora tutto in alto mare, basti pensare che tra Verona e Bologna c'è ancora il binario unico. Rfi ha cantieri ovunque, dal ponte sullo Stretto di Messina fino alla Torino-Lione, è normale chiedersi se troverà i fondi per la tratta Verona-Fortezza: senza un accesso sud efficiente la galleria diventerebbe un imbuto. Se vogliamo che entrino i privati, servono regole chiare altrimenti nessuno si farà avanti. Il rischio è troppo grande».

Il patron del gruppo Leitner: «Non ci sono soldi per la tratta di accesso sud».

La Breberbasitunnel replica: «Unico progetto dal Tirolo a Verona»

LA RISPOSTA — La replica della Bbt non si è fatta attendere e Lindenberger ha ribattuto che le tratte di accesso «verranno progettate assieme al Tunnel» e che «l'Alto Adige non starà alla finestra». Sulla questione finanziamento, Lindenberger ha spiegato che «prima di poter dire quanto costerà il traforo, bisognerà tenere in considerazione una serie di variabili come la legislazione e i contributi dell'Ue, le condizioni del credito, il finanziamento incrociato e tante altre. Gli scenari possibili sono sei, ma è probabile che verrà scelto un modello di partnership pubblico-privato che prevede la costituzione di due società distinte a capitale misto: una per la costruzione un'altra per la gestione». Per dare ulteriore credito all'ipotesi di Lindenberger è intervenuto anche il capitano del Tirolo, Erwig van Staa, che ha definito l'ipotesi di partnership pubblico-privato «verosimile e auspicabile». L'ipotesi di partnership fa gola anche al numero uno di Strabag Ag, che vorrebbe esserci «sia come costruttore sia come investitore. Inoltre — ha detto Jureka — coinvolgere i privati servirebbe anche per aumentare l'efficienza del Tunnel».

Marco Angelucci



GALLERIA PER I TRENI
INNSBRUCK-FORTEZZA
Un tracciato di 55,6 chilometri

Il Tunnel di base del Brennero prevede l'ingresso sud a Fortezza e l'ingresso nord a Innsbruck. La galleria si snoderà su due tunnel a binario semplice. Il tracciato complessivo sarà di 55,6 chilometri, di cui 32,6 in Austria e 23 in Italia. La velocità di esercizio raggiungerà i 250 km/h. Il costo dell'opera, secondo l'ultima stima, dovrebbe essere di 4,850 miliardi di euro, con uno stanziamento dell'Ue di 800 milioni. Italia e Austria dovrebbero investire 2 miliardi a testa, ma c'è ancora da capire se sarà possibile accendere un mutuo con la Bei o altre banche e che ruolo avranno i privati.

LE REAZIONI

Durnwalder: Lunardi mantenga le promesse. I Verdi: sarà un «flop»

BOLZANO — Le reazioni alle dichiarazioni di Seeber non si sono fatte attendere. Se il presidente della Provincia di Bolzano, Luis Durnwalder, pur dicendosi «fiducioso che Lunardi manterrà le promesse», lascia intendere che un maggiore coinvolgimento degli enti locali sarebbe gradito, l'eurodeputato verde Sepp Kustatscher dice di condividere appieno le parole di Seeber e avverte che «il Tunnel di base rischia di diventare un clamoroso flop».

LA PROVINCIA — «La sede della Bbt è a Innsbruck ed è lì che vengono indette le gare d'appalto, tuttavia — afferma Durnwalder — la settimana scorsa è stato pubblicato il bando per lo spostamento della stazione di Fortezza senza contattare l'Alto Adige. Avvertirci sarebbe stato un bel gesto». Pur la-

sciando intendere il proprio disappunto per lo scarso coinvolgimento, il Landeshauptmann si dice fiducioso che, a partire dal 2007, quando la sede della Bbt verrà spostata a Bolzano, le cose cambieranno. «Sono convinto che Lunardi manterrà le promesse che ci ha fatto, è solo una questione di tempo. Gli accordi — continua — prevedono l'inserimento di un altoatesino nel consiglio di sorveglianza della Bbt. Noi abbiamo proposto il sindaco di Fortezza, Johann Wild, ma crediamo che la nomina andrebbe fatta in tempi brevi, prima avviene, meglio è».

I VERDI — Da sempre contrario al tunnel, l'eurodeputato verde Sepp Kustatscher è convinto che le parole di Seeber abbiano colto nel segno. «Abbiamo più volte sollevato i nostri dubbi sulla tratta di accesso sud. Pri-

ma di bucare le montagne bisognerebbe ammodernare la ferrovia esistente. Il rischio è di creare un gigantesco collo di bottiglia. Fino a Fortezza ci saranno quattro binari, due in superficie e due sottoterra, mentre dopo Fortezza ci sarà la solita vecchia linea che tra Verona e Bologna continua a binario unico». Oltre a sottolineare l'incertezza del costo della galleria, Kustatscher si dice preoccupato anche per la questione del finanziamento. «Nel budget 2005 dell'Unione sono stati stanziati 670 milioni di euro per i 30 corridoi transeuropei, più o meno 25 milioni di euro per progetto. Per questo credo sia legittimo chiedersi da dove arriveranno i soldi per costruire il traforo che, comprese le tratte d'accesso, verrà a costare 8-9 miliardi di euro».

Ma. An.

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Ciaravolo: «Tre lotti garantiti per non rallentare i convogli»

BOLZANO — «Sulla tratta sud non ci saranno colli di bottiglia». Questa è l'assicurazione del direttore compartmentale del nodo di Verona, Antonio Ciaravolo, uno dei dirigenti di Rfi che più da vicino sta seguendo la progettazione del tunnel di base e della tratta di accesso sud.

In Austria si parla già del modello di finanziamento del tunnel ma secondo l'imprenditore Michael Seeber, la galleria rischia di diventare una cattedrale nel deserto perché non ci sono certezze sulle tratte di accesso. È vero che a sud di Fortezza ci saranno una serie di colli di bottiglia?

Assolutamente no. Il progetto preliminare prevede tre lotti prioritari che in tutto dovrebbero costare 2,5 milioni di euro: la tratta Fortezza Ponte Gardena, la circosollazione di Bolzano, ed il quadrante di Verona nord tra Pescantina e Bivio San Massimo. Questi tre lotti sono stati pensati per evitare rallentamenti lungo la linea. Non ci sono ancora i tracciati definitivi ma lo studio di fattibilità è già stato fatto.

Ma a sud di Bolzano che succederà? Il quarto lotto sarà la circosollazione di Trento

Bassa Atesina. Non sono opere prioritarie ma verranno realizzate immediatamente dopo le altre tre. Naturalmente anche il resto della linea verrà ammodernato per evitare i cosiddetti colli di bottiglia.

Ma ha senso costruire un tunnel così grande quando tra Verona e Bologna c'è ancora il binario unico?

Il lotto Verona Bologna è stato assegnato e sarà terminato nel 2008 quindi direi che il problema non si pone. Questa tratta non creerà problemi.

E per quanto riguarda i costi? Rfi ha cantieri in tutta Italia, da dove arriveranno i soldi per costruire la tratta di accesso sud? I finanziamenti arrivano dalla legge obiettivo e dall'Unione Europea che finanzia parte del corridoio transeuropeo Berlino Palermo e quindi anche il tunnel del Brennero. Per quanto riguarda la legge obiettivo i soldi per la progettazione sono già stati stanziati. Se ci saranno i soldi per realizzare le infrastrutture progettate non spetta a me dirlo, questa è una decisione politica.

Ma. An.

HELEN FIELDING
CHE PASTICCIO, BRIDGET JONES!
LA STESSA BRIDGET. UN DIARIO NUOVO.

DUE EDIZIONI IN UN GIORNO

Il romanzo del film
che sta sbancando i botteghini

HELEN FIELDING

CHE PASTICCIO, BRIDGET JONES!

LA STESSA BRIDGET. UN DIARIO NUOVO.

S
SONZOGNO EDITORE