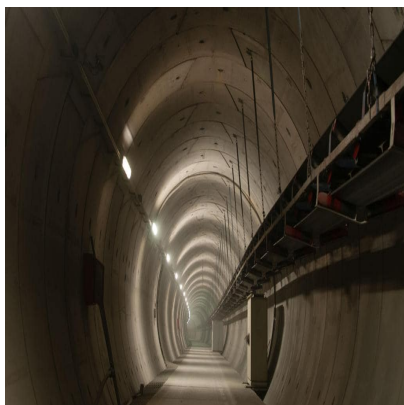




Tunnel del Brennero, una maxi gara da 1 miliardo per completare la Verona-Monaco

## Descrizione

**La nuova linea rappresenta la naturale prosecuzione sul versante italiano della galleria di base. Il traforo in costruzione sotto le Alpi tra Italia e Austria sar  decisivo per lo sviluppo del cargo ferroviario**

Passo avanti decisivo nella realizzazione della linea ferroviaria Verona-Fortezza, opera strategica approvata dal Cipe nel 2017 e collegata al nuovo tunnel di base del Brennero. Sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, Rete ferroviaria italiana (Rfi) ha pubblicato il bando di gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione del tratto di linea (di circa 22,5 chilometri) tra le stazioni di Fortezza e Ponte Gardena. Il valore delle opere supera 1,15 miliardi di euro, mentre l'investimento complessivo di circa 1,52 miliardi di euro, finanziato dal contratto di programma tra l'azienda del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e il ministero delle Infrastrutture.

Quando sar  ultimato, il traforo del Brennero con i suoi 64 chilometri sar  il tunnel ferroviario sotterraneo pi  lungo del mondo, passando al di sotto delle Alpi da Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia). Un'opera importantissima per lo sviluppo del cargo ferroviario tra l'Italia e l'Europa.

### La nuova linea

La nuova linea Fortezza-Ponte Gardena   la prosecuzione naturale sul versante italiano della galleria di base del Brennero, ai fini del complessivo potenziamento dell'asse Verona-Monaco di Baviera all'interno del corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. L'attivazione sar  contestuale all'apertura del tunnel di base del Brennero. La previsione   di concludere i lavori nel 2027, mentre l'attivazione del servizio ferroviario   prevista per il 2028.

### Un'opera europea

L'attuale linea ferroviaria del Brennero ha ormai raggiunto un forte livello di saturazione e altrettanto forte   la pressione della collettivit  e dei governi locali per trasferire su ferro il traffico pesante che

oggi si svolge prevalentemente su gomma (Tir) lungo l'autostrada del Brennero, con notevole impatto in termini di inquinamento atmosferico e acustico. Per aumentare la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria, oggi in costruzione una nuova linea per l'attraversamento del valico: la galleria di base del Brennero, a cura della società europea Bbt (Brennero Basistunnel).

### **Il tunnel di base**

La galleria di base del Brennero si svilupperà per una lunghezza di circa 55 chilometri tra le stazioni di Fortezza (Bolzano) e di Innsbruck (Austria), dove si innesterà in sotterranea nell'esistente circonvallazione, anch'essa in galleria, raggiungendo una lunghezza complessiva di 64 chilometri. Il costo a vita intera della galleria di base del Brennero è di 8,8 miliardi di euro, finanziati in egual misura da Italia e Austria e cofinanziati dall'Unione europea. Al momento, informa Bbt, sono stati scavati 130 chilometri di galleria sui 230 totali (quindi lo stato di avanzamento dei lavori è al 56%).

Chiave di volta delle nuove prestazioni sarà il radicale abbattimento della pendenza massima: nella galleria di base del Brennero sarà contenuta entro il 6,7°, nella linea Fortezza-Verona entro il 12°, laddove l'infrastruttura esistente presenta pendenze che, arrivando al 26° lungo il valico e al 22° tra Fortezza e Verona, nei tratti più tortuosi limitano entro i 60km/h la velocità dei treni.

### **I benefici attesi**

Con le nuove opere, potranno essere separati i flussi di traffico merci da quelli passeggeri e, tra questi, i servizi di lunga percorrenza da quelli locali con enormi benefici per i viaggiatori. Sul fronte merci, la specializzazione delle linee permetterà un aumento del traffico da Nord in ingresso nel nodo di Verona, con un notevole impatto anche per l'interporto Quadrante Europa di Verona, già oggi uno dei principali interporti presenti sullo scenario europeo.

### **Slitta d'ingresso di Fs in Francia**

Di investimenti, sostenibilità e sviluppo digitale parla anche Gianfranco Battisti, amministratore delegato del gruppo Fs, presente ieri al Meeting di Rimini. I progetti infrastrutturali di Fs, dice Battisti, si accordano «bene con gli indirizzi europei, come il Green new deal», per uno «sviluppo delle infrastrutture nel segno della sostenibilità e del lungo periodo». Battisti ricorda come Fs nel nuovo piano industriale 2019-2023 abbia «ordinato 2 mila nuovi mezzi di trasporto, fra treni e bus ecologicamente sostenibili, per 12 miliardi», un'operazione che stimola un «asse centrale del rilancio economico del Paese», quale è quello dei trasporti. Previsti anche 4 miliardi per la digitalizzazione. Insomma, aggiunge l'ad di Fs, «siamo assoluti protagonisti, raccogliamo la sfida Draghi, ci vuole coraggio e noi coraggio lo abbiamo». Resta l'incognita del Covid. Ammette Battisti: «Stiamo rivedendo il nostro portafoglio internazionale e alcune priorità che avevamo ante-Covid alla luce di questa emergenza: sul mercato francese contavamo di entrare già nel giugno scorso; abbiamo posticipato al momento in cui saranno mature le condizioni per poterlo fare».

(Il Sole24Ore)