

## **Brennero: compensazioni e investimenti locali**

Opera impegnativa dal punto di vista finanziario, tecnico e ambientale, il tunnel del Brennero si costruirà, nonostante forti perplessità sull'utilità: riprendendo cifre di qualche tempo fa, i cinque maggiori valichi ferroviari italiani pare siano utilizzati, secondo stime concordi, molto al di sotto delle loro potenzialità: Frejus 37%, Sempione 14%, Gottardo 60%, Brennero 33%, Tarvisio 18%. Le più rosee previsioni non riescono a ipotizzare, nel medio-lungo periodo, un esaurimento della capacità di traffico residuo disponibile. La fine dei lavori del tunnel fra Italia e Austria, parte del Ten-1 (corridoio ideale che si snoda fra Berlino e Palermo) è prevista intorno al 2025. Si cominciò nel luglio 1986: Italia, Austria e Germania siglarono il protocollo d'intesa per lo studio di un nuovo valico ferroviario del Brennero. Nel dicembre 1994, il Consiglio d'Europa si pronunciò sulla priorità del progetto di potenziamento della Berlino-Norimberga-Monaco-Verona. Nel novembre 1999 si costituì il Geie Brenner Basis Tunnel. Durante il dicembre 2004, il Cipe approvò il progetto preliminare del traforo. A nord il land del Tirolo e a sud l'Alto Adige-Südtirol (Provincia autonoma di Bolzano), la Provincia autonoma di Trento e la bassa Val d'Adige sono a favore, a livello politico, alla realizzazione dell'opera. Soprattutto i Verdi hanno avanzato riserve in merito. A tutt'oggi, la popolazione e i comuni interessati direttamente lungo il percorso fino a Verona stanno discutendo e/o proponendo alternative, ma più che a opporsi stanno lavorando per acquisire i migliori correttivi possibili dando per scontata la realizzazione dell'opera e misure di compensazione ambientale, ovvero investimenti a favore della comunità. Il lavoro si svolgerà in quattro fasi, iniziate nel 1999 con il progetto preliminare e le prospezioni in situ: la quarta e ultima, relativa alle gallerie principali, è partita nel 2011 e durerà quattordici anni, salvo ritardi tecnici e carenze di finanziamento. La lunghezza della galleria di base sotto il Brennero, fra Fortezza e Innsbruck, sarà di 55 km, la pendenza longitudinale non supererà il 12%, contro l'attuale 26% che limita velocità e carichi dei convogli merci (50 km/h e 450 T con doppia motrice). A galleria ultimata la capacità di transito giornaliera sarà di circa 400 treni, di cui 320 merci (con carico massimo di 3.000 T) e 80 passeggeri. Il punto più alto della linea si troverà a circa 800 m di quota; la velocità massima consentita sarà di 250 km/h. Secondo dati ufficiali, i costi preventivati, inclusi i rischi supposti ma non quantificabili basati su una valutazione dell'inizio 2010, ammontano alla non trascurabile cifra di 8 miliardi di euro. L'Unione europea finanzierà circa un terzo dei costi, mentre i rimanenti saranno suddivisi fra

Italia e Austria. L'autostrada del Brennero, l'A22 negli intenti dell'attuale proprietà pubblica, dovrebbe finanziare parte dell'opera con un ritorno derivante dai pedaggi. A oggi non ci sono ancora previsioni certe per l'indispensabile adeguamento prestazionale del tratto italiano, 180 km di linea fra Fortezza e Verona, anche se si ipotizza una cifra grossomodo pari a quella necessaria per la costruzione della galleria. Nonostante si sia decisa la costruzione del tunnel, nel nostro paese non c'è la benché minima previsione fattiva per il trasferimento obbligatorio del trasporto da gomma a rotaia, anche solo sul percorso del Brennero, diversamente dalla Svizzera che, dopo il referendum del 1994, ha inserito l'imposizione in un'apposita legge federale del 2008, concernente il trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci pesante attraverso le Alpi. [www.bbt-se.com](http://www.bbt-se.com)

## About Author



### [Gabriele Toneguzzi](#)

Architetto, PhD in design, è attivo in vari settori progettuali, in particolare negli allestimenti museali. Dal 2005 scrive per «Il Giornale dell'Architettura». Come contrattista ha svolto didattica a Roma (La Sapienza), Firenze, Ferrara, Padova, San Marino, Venezia (luav), ove insegna attualmente. È stato designato visiting professor and researcher semestrale in Portogallo. Ha collaborato con la Chalmers University of Technology di Göteborg

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)