

Sotto le Alpi sta nascendo il tunnel ferroviario più lungo del mondo

I lavori preliminari per la realizzazione della galleria di base del Brennero, che collegherà Innsbruck, in Austria, a Fortezza, in trentino Alto Adige, sono iniziati nel 2006, con lo scavo del cunicolo esplorativo dalla parte italiana. È un'opera titanica che, una volta completata, varrà il primato come tunnel ferroviario più lungo del mondo: con i suoi **64 chilometri totali** supererà quello del Gottardo. L'obiettivo è quello di collegare meglio l'Italia all'Austria, favorendo inoltre il trasporto ferroviario tra nord e sud dell'Europa. Il problema è che, nonostante i lavori siano iniziati da anni, le **tempistiche** per la sua realizzazione finale si allungano sempre di più.

All'avvio dei lavori, iniziati ufficialmente nel 2011 dopo la firma dei contratti tra Austria e Italia e la costituzione della società BBT SE (Brenner Basistunnel Società Europea) la data prevista per il completamento era il 2025. Nel tempo però il traguardo finale si sta spostando sempre un po' più in là: prima il 2030, poi il 2032, ora le stime indicano il 2034. Ma c'è una complicazione che potrebbe allungare il ritardo fino al **2050**.

La galleria di base del Brennero non è [un'opera a sé](#): è il cuore di un corridoio ferroviario molto più lungo, il cosiddetto **corridoio Scandinavo-Mediterraneo** della rete TEN-T europea, che punta a collegare Helsinki a La Valletta passando per Amburgo, Monaco, il Brennero, Verona, Bologna e Palermo. Il tratto critico è quello tra Innsbruck e Kufstein (al confine austro-tedesco), e poi da Kufstein fino a Rosenheim e Monaco, in territorio bavarese. Il tracciato di 50 km stabilito da tempo dalla Deutsche Bahn, la principale compagnia ferroviaria tedesca, è stato bocciato dal governo bavarese: i partiti CSU e Freie Wähler chiedono soluzioni quasi interamente sotterranee per non impattare paesaggio e abitati della valle dell'Inn. L'esame del progetto al Bundestag tedesco, previsto per la primavera, slitta quindi più avanti, portando la stampa locale a ipotizzare il 2050 come data finale di entrata in funzione di questa tratta. Il rischio è quello di un'**opera monca**: anche se la galleria che collega Italia e Austria dovesse entrare in funzione, mancherebbe il raccordo con la rete tedesca.

Nel frattempo anche i costi continuano ad aumentare. La stima originaria era di **8,8 miliardi di euro** (secondo il metodo di calcolo italiano) o 9,6 miliardi (secondo quello austriaco, che include voci di costo calcolate diversamente). Il CIPRESS, comitato del governo italiano che approva e finanzia grandi opere pubbliche e investimenti strategici nazionali, a novembre 2023 ha ricalcolato il totale portandolo a 10.535,68 milioni di euro, di cui 5.267,84 milioni di competenza italiana. Ma le stime attuali che circolano parlano già di un costo totale di 15 miliardi di euro. Con il rischio che il conto finale possa ulteriormente aumentare di pari passo con l'allungamento dei cantieri.

L'altro capitolo aperto è il **conflitto diplomatico** che dura da anni. L'Austria impone da

Sotto le Alpi sta nascendo il tunnel ferroviario più lungo del mondo

tempo restrizioni alla circolazione dei tir sul Brennero, per ragioni di inquinamento e salute delle comunità locali. L'Italia le contesta, sostenendo che danneggino le sue esportazioni verso il centro Europa, e il 21 aprile scorso ha portato Vienna davanti alla **Corte di giustizia dell'Unione europea**: la sentenza è attesa entro fine anno. Sessantasette organizzazioni ambientaliste hanno risposto con una lettera aperta chiedendo che le restrizioni vengano mantenute: finché la ferrovia non sarà in grado di assorbire il traffico merci, toglierle significherebbe solo più camion sulle strade alpine. «Se dovesse prevalere il principio secondo cui la libera circolazione delle merci ha priorità rispetto alla salute delle persone, sarebbe un duro colpo per tutta l'Europa», ha dichiarato Francesco Pastorelli, direttore di CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi) Italia. Lo stesso fronte ambientalista ha annunciato il proprio sostegno alla protesta prevista il 30 maggio a Gries am Brenner, piccolo centro della valle del Wipptal in Tirolo, dove il sindaco Karl Mühlsteiger ha ottenuto l'autorizzazione per bloccare per otto ore l'intera autostrada A13. Dal versante italiano, la reazione è stata durissima: i presidenti delle province autonome di Trento e Bolzano, Maurizio Fugatti e Arno Kompatscher, hanno chiesto un intervento diplomatico ai ministri Salvini, Piantedosi e Tajani, mentre il deputato di Fratelli d'Italia Alessandro Urzì ha definito la possibile chiusura «un atto irresponsabile».



## Mario Catania

Giornalista professionista freelance, specializzato in cannabis, ambiente e sostenibilità, alterna la scrittura a lunghe camminate nella natura.