

Ferrovie, il nuovo Brennero è già partito

Il 18 aprile si è svolta a Innsbruck (Austria) la cerimonia di avvio del cantiere per la galleria di base (55 km) del traforo ferroviario del Brennero (Bbt) che, con due tunnel paralleli pendenti circa il 6,7%-12% max nelle rampe (contro il 28% attuale), consentirà velocità fino a 250 km/h e collegherà Innsbruck con Fortezza. L'opera sarà parte del Corridoio europeo 1 (Berlino-Palermo). Il costo della sola galleria di base probabilmente ammonterà a circa 8 miliardi, ma il conto finale si attesterà almeno a 13,8 considerando i necessari lavori di sistemazione della tratta Sud, ovvero sul versante italiano, sino a Verona. I benefici attesi sono dubbi, stanti i volumi attuali di traffico e le previsioni future che non sembrano giustificare le ingenti spese. I lavori di scavo nei tunnel di esplorazione sono iniziati nel 2008. I programmi prevedono che dal 2016 sia scavata la parte centrale della galleria tra Ahrental e Trens; secondo le stime il tunnel dovrebbe essere pronto nel 2025 ma, più realisticamente, per l'ultimazione dell'intera opera il termine potrebbe slittare oltre il 2030.

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** _____