

## Tunnel Brennero, il buco dell'Austria è già di 229 milioni

di Ferruccio Snsa da *Il Fatto Quotidiano* del 14-06-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/06/14/tunnel-brennero-il-buco-dellaustria-e-gia-di-229-milioni/5254765/>

Ritardi fino a mille giorni. Aumento dei costi, per uno solo dei quattro cantieri, di 229 milioni. E poi interrogazioni a raffica sulla compatibilità dell'amministratore della parte austriaca della società realizzatrice. Dalle viscere della terra – e della politica – in Alto Adige emerge il caso del tunnel del Brennero. Una storia che riguarda il versante austriaco dell'opera e parla di centinaia di milioni di extracosti che potrebbero finire sulle spalle anche dei contribuenti italiani (l'opera è a carico dei due Stati, oltre che dell'Ue che ne finanzia il 40 per cento).

Tutto parte dalle interrogazioni di Filippo Degasperì, consigliere provinciale M5S di Trento. Materiale che oggi è all'esame della Procura di Trento (non ci sono indagati). Parliamo di una delle maggiori opere in fase di realizzazione oggi in Europa, gestita da una società mista italo-austriaca, la Bbt (Brennero Basis Tunnel): 64 chilometri di tunnel ferroviario per 230 chilometri di gallerie (102 già scavate). Costo: 8,3 miliardi. I cantieri aperti sono quattro: due in Italia e due in Austria.

Da parte italiana si tiene a precisare che i tempi sono stati rispettati e per i costi si sarebbero risparmiati 10 milioni. L'attenzione si concentra, però, sui cantieri austriaci: il Pfons-Brennero (966 milioni) e il Tulfes-Pfons (377 milioni). Dalle carte ufficiali, citate da Degasperì, risulta che sulla Tulfes-Pfons le difficoltà tecniche avrebbero fatto aumentare i costi da 377 a 605 milioni.

Ma, ricorda il consigliere, "sarebbero costi destinati a lievitare ulteriormente". Per non dire delle scadenze: si parla "di estensione dei tempi contrattuali richiesta dall'appaltatore per oltre mille giorni". Ma c'è un secondo mega-lotto da finire e ce ne sono altri da iniziare. Gli extracosti potrebbero sfuggire a ogni controllo (c'è chi teme che si giunga a mezzo miliardo).

Basta leggere i documenti ufficiali della Bbt con il carteggio tra i due amministratori, l'altoatesino Konrad Bergmeister (per la parte austriaca) e l'italiano Raffaele Zurlo. Zurlo parla di "prestazioni extracontrattuali, ordinate unilateralmente da Bergmeister in variante ai contratti esistenti". Di più: "Bergmeister – dice Zurlo in documenti societari – ha disatteso sistematicamente i richiamati divieti, eludendo il preventivo passaggio obbligatorio davanti al Consiglio di Gestione e Sorveglianza". Ecco il punto: l'Austria sostiene di aver agito perché le norme italiane – la Bbt ha sede sociale in Italia ed è soggetta al diritto nostrano – in materia di appalti sono farraginose e barocche. Ribattono gli italiani: noi le abbiamo seguite e abbiamo rispettato tempi e costi. La partita si fa dura: gli extracosti comportano interessi colossali. L'Ue finanzia solo le spese previste nei capitolati, quindi gli sforamenti sono a carico dei due Stati. Ma la questione tocca la governance della società e il potere altoatesino. La polemica si concentra intorno a Bergmeister, ingegnere di indubbe doti e figura chiave del potere Svp (la Südtiroler Volkspartei che da decenni domina la scena politica). Bergmeister, fondatore di un grande studio ingegneristico, è anche presidente della fondazione della banca Sparkasse. Ancora: è stato presidente dell'Università di Bolzano e direttore dell'autostrada del Brennero.

Il padre nobile della Svp, Luis Durnwalder, voleva Bergmeister come suo successore alla guida della Provincia di Bolzano. E pochi giorni fa è stato fatto il suo nome per i vertici dell'Autobrennero. Qui M5S e Verdi hanno presentato interrogazioni sui possibili conflitti di interesse. Scrissero in un'interrogazione Riccardo Fraccaro (oggi ministro) e Paul Köllensperger (ex M5S) che lo studio Bergmeister ha ottenuto 69 incarichi per almeno 4,1 milioni dalla ripartizione provinciale strade (la Provincia di Bolzano è tra gli azionisti dell'Autobrennero).

Ma il nodo più importante emerge in una recente interrogazione di Degasperì: "Parliamo dei lavori per lo svincolo Nord di Trento, opera da 31 milioni realizzata dalla Emaprice e progettata dallo studio Bergmeister. La stessa Emaprice è anche impegnata nel tunnel del Brennero. Abbiamo chiesto, senza avere risposta, chiarimenti sul doppio ruolo di Bergmeister". L'ingegnere nei mesi scorsi ha dichiarato di aver dismesso incarichi e quote dello studio di progettazione. Abbiamo contattato Bergmeister per chiedergli la sua versione dei fatti, ma non abbiamo avuto risposta.