

DOPO I LOTTI ISARCO E TULFES-PFONS IL GRUPPO PUNTA  
AGLI ULTIMI DUE PER COMPLETARE LA GALLERIA

# Salini in marcia sul Brennero

*Lo scorso martedì 12 luglio sono stati avviati i cantieri per il sottoattraversamento del fiume Isarco. La commessa vale 300 milioni. Nel 2025 il tunnel, con i suoi 67 chilometri, sarà la tratta ferroviaria sotterranea più lunga al mondo*

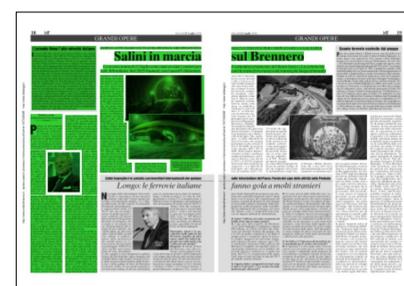
PAGINE A CURA  
DI FRANCESCO COLAMARTINO

**P**arlare di infrastrutture ferroviarie non è come parlare di architetture statiche in acciaio, cemento e pietra. Significa parlare di un apparato centrale per il tessuto di un Paese, capace di disegnarne la storia. Ancor più quando il racconto si sofferma su arterie di collegamento vitali tra nazioni come il Brennero, dove la storia può iniziare anche da un colpo di piccone. Come quello con cui martedì 12 luglio gli operai di **Salini Impregilo** hanno lasciato la firma del contractor sul lotto di sottoattraversamento del fiume Isarco della galleria del Brennero. Nel corso di una cerimonia, cui hanno preso parte autorità locali e nazionali oltre ai vertici della Brenner Basis Tunnel (la società europea che gestisce la progettazione e la realizzazione dell'intero tunnel) e ai rappresentanti delle imprese coinvolte nel progetto, ha preso il via la realizzazione della cosiddetta tratta meridionale della ferrovia sotterranea del Brennero, quella che in territorio italiano parte da Fortezza e attraversa il fiume Isarco. I 5,8 chilometri di gallerie, inseriti all'interno dei 55 chilometri previsti per l'intero tunnel del Brennero che col-

legherà Fortezza all'austriaca Innsbruck, saranno realizzati dal Consorzio Isarco, guidato da **Salini Impregilo** e del quale fanno parte anche Strabag, Collini Lavori e il Consorzio Integra. I lavori, che valgono circa 300 milioni di euro, dovrebbero concludersi entro 70 mesi, mentre l'inaugurazione dell'intero tunnel del Brennero dovrebbe arrivare nel 2025. E, secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, **Salini Impregilo** sta già scaldando i motori per partecipare ai bandi di gara che usciranno tra agosto e settembre per l'assegnazione degli ultimi due lotti di completamento della galleria in territorio austriaco, che dovrebbero avere un valore non dissimile dai lavori già aggiudicati. L'attraversamento del fiume Isarco, reso possibile da 4 gallerie di 60 metri ciascuna, sarà portato a termine ricorrendo alla tecnica del congelamento, che prevede l'utilizzo dell'azoto liquido per congelare terra, roccia e detriti tra la galleria di scavo e il letto del fiume, rendendo così il suolo impermeabile all'acqua. Per far sì che l'opera sia il meno possibile impattante sull'ambiente circostante, il gruppo guidato da **Pietro Salini** ha previsto, tra gli interventi accessori, la costruzione di un'apposita uscita dall'autostrada del Brennero in modo che tutto il trasporto dei mate-

riali possa transitare per questa arteria senza condizionare la viabilità locale.

Attraverso il tunnel del Brennero transiteranno sia i treni passeggeri a una velocità massima di 250 chilometri all'ora (rispetto ai 130-140 di oggi) che i treni merci, dando così nuova linfa agli scambi commerciali tra l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione europea. Una volta terminata e collegata al corridoio sotterraneo di Innsbruck, l'opera da 13,8 miliardi raggiungerà la lunghezza di 67 chilometri al buio, aggiudicandosi il primato di tunnel ferroviario più lungo del mondo. Il passante è strategico anche perché rientra nel colossale progetto europeo che mira a unire con un asse ferroviario Verona a Monaco. Il collegamento fa parte della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) ed è a sua volta una tratta della direttrice da 2.200 chilometri che, nei piani comunitari, dovrebbe mettere in collegamento Berlino con Palermo. Ma quello sul fiume Isarco è per **Salini Impregilo** una sorta di ritorno a casa. Il gruppo, sempre insieme all'impresa Strabag, si è



infatti aggiudicato anche la realizzazione dell'ultima tratta a nord (lotto Tulfes-Pfons), quella che conduce fino a Innsbruck e che consiste in altri 37 chilometri di gallerie, per una commessa da 377 milioni. Nel gennaio del 2014 l'Unione europea ha lanciato una nuova politica sulle infrastrutture di trasporto per aiutare l'economia del Continente non solo a uscire dalla crisi, ma a rinascere. Un budget di oltre 24 miliardi è stato stanziato dalla Connecting Europe Facility da qui al 2020. Alla base c'è un piano che mira a collegare aree diverse del Continente da est a ovest, da nord a sud, e fa leva su alcuni corridoi strategici che concorrono insieme a formare il cuore del network europeo dei trasporti, conosciuto appunto come Ten-T. Questi corridoi mettono insieme ferrovie, strade, rotte aeree, vie nautiche e snodi per le merci di tutto il continente, con un network centrale formato dai 94 principali porti europei (con collegamenti ferroviari e stradali), 38 aeroporti collegati alle principali città attraverso linee ferroviarie e 35 progetti transfrontalieri per ridurre i colli di bottiglia. Ma, soprattutto, 15 mila chilometri di linee ferroviarie che saranno trasformate in alta velocità. Il Ten-T dovrebbe far crescere il pil europeo dell'1,8% al 2030. Tutto questo mentre i cittadini europei sembrano sempre più propensi a utilizzare la ferrovia, visto che tra il 2013 e il 2014 il trasporto ferroviario del continente ha raggiunto i 6,4 miliardi di passeggeri per chilometro, con un aumento dell'1,5%. Un trend che rappresenta un grande beneficio per l'am-

biente, dal momento che la riduzione delle emissioni di anidride carbonica per passeggero prodotte prendendo un treno invece che un aereo può arrivare addirittura al 90%. Proprio per questo un grup-

po come [Salini Impregilo](#) ha deciso di puntare sempre di più sul comparto ferroviario (e metropolitano) negli Usa, in Europa e Medio Oriente, tanto che a fine 2015 circa metà del portafoglio lavori del contractor si concentrava proprio in questo settore. Secondo [Salini Impregilo](#), il settore ferrovie e metropolitane potrebbe rappresentare, da solo, oltre il 50% degli investimenti previsti nei prossimi anni nel campo dei trasporti. Soprattutto nei Paesi o nelle zone a più ampia densità abitativa, dove è ormai assodato che la mobilità urbana deve poter prescindere dall'automobile come mezzo di trasporto principale sia per problemi di inquinamento che di consumo energetico, ma anche legati all'efficienza nell'uso del tempo, alla sicurezza dei cittadini e alla qualità della vita. Stesso discorso per gli spostamenti tra grandi centri urbani in Italia, come Milano, Bologna, Torino, Firenze e Napoli.

In questo frangente storico di ristrettezze finanziarie pubbliche, l'interesse degli investitori privati per il settore infrastrutturale in Italia non manca. Il problema è il quadro normativo incerto, a cui si unisce la mancata certezza del rispetto delle regole (sia nel breve che nel lungo termine), che non assicura un'equa ripartizione del rischio, tale da rendere competitivo un investimento in infrastrutture rispetto ad altri tipi di investimenti. L'investimento in infrastrutture, nella fase iniziale di sviluppo green field, presenta un rischio costruzione da un lato e un rischio regole dall'altro,

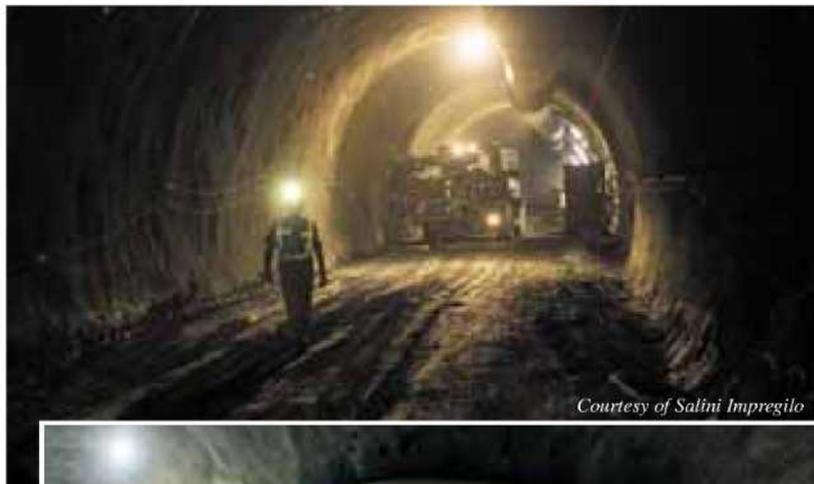
nonché una sostanziale illiquidità dell'investimento, sancita persino dal quadro regolatorio di alcuni contratti di concessione. In fase di esercizio commerciale delle infrastrutture in concessione si sono spesso verificati cambiamenti legislativi o di contesto nel mondo, che hanno minato sia la liquidità degli investimenti sia la sostenibilità delle concessioni, ma anche il valore dei capitali investiti, generando precedenti che il mercato non ha dimenticato. Tra questi mutamenti di contesto c'è oggi la Brexit. Nell'ultimo piano strategico di [Salini Impregilo](#), la Gran Bretagna viene presentata come uno dei mercati più interessanti per l'espansione dell'attività del contractor. Dopo la Brexit il gruppo assicura che le cose non cambieranno, anzi, intravede addirittura una possibile opportunità nell'uscita del Regno Unito dall'Unione europea. Questo perché il Paese, isolato dall'Europa, potrebbe scegliere di massimizzare la propria competitività dando maggior vigore al processo di modernizzazione infrastrutturale già programmato sinora. Basti pensare che poco prima del referendum sul Leave or Remain il governo britannico ha lanciato un piano quinquennale destinato a quasi raddoppiare il precedente stanziamento governativo dedicato al miglioramento del settore infrastrutturale. Si tratta del National Infrastructure Delivery Plan 2016-2021 e prevede 600 progetti per un investimento complessivo di 483 miliardi di sterline, con stanziamenti che saranno sostenuti in parte (circa 100 miliardi di sterline) dal governo inglese e per il resto da soggetti privati. Solo al comparto ferroviario, che ogni anno genera un valore aggiunto pari a 10 miliardi di sterline (con i passeggeri che aumentano a un ritmo annuo del 4%), andranno 46,2 miliardi di sterline. La partita è solo all'inizio. (riproduzione riservata)

## L'azienda firma l'alta velocità italiana

Il sistema dell'alta velocità ferroviaria in Italia è una creatura di [Salini Impregilo](#). Dal 1996 al 2010 il general contractor ha realizzato l'alta velocità tra Bologna e Firenze, tra il 2002 e il 2009 quella da Torino a Milano e dal 2012 sta seguendo i lavori del Terzo Valico dei Giovi da Genova a Milano. Per dimensioni dell'opera, sfide ingegneristiche ed entità della manodopera coinvolta la realizzazione dell'alta velocità in Italia rappresenta uno dei più importanti progetti in Europa e ha l'obiettivo di rendere più efficiente tutto il sistema dei trasporti del Paese. Dall'inizio degli anni Novanta l'Italia ha avviato un imponente programma di investimenti nel settore ferroviario per poter diventare un importante tassello della rete TransEuropean Networks-Transport (Ten-T), migliorando così il sistema ferroviario nazionale e i collegamenti con le reti dei Paesi confinanti. Il Terzo Valico, opera da 4,6 miliardi (di cui 2,97 spettanti a [Salini Impregilo](#)), con i suoi 53 chilometri di lunghezza (di cui 37 in galleria) si inserisce nel Corridoio Reno-Alpi. La nuova infrastruttura punta a migliorare i collegamenti ferroviari fra il sistema portuale ligure, i porti dell'alto Tirreno e il nord Italia, nonché con il centro e il nord dell'Europa, cioè Rotterdam e Anversa. In più, grazie anche agli interventi di potenziamento del nodo di Genova, permetterà di sviluppare una rete per i flussi del traffico metropolitano nell'area genovese. (riproduzione riservata)

## Quante ferrovie costruite dal gruppo

Fuori dai confini italiani è difficile trovare zone del globo il cui sistema ferroviario non porti la firma di [Salini Impregilo](#). La prima firma è stata apposta nel 1933, quando l'allora [Impregilo](#) ha dato il via ai lavori per la ferrovia Transiraniana, che con i suoi 1.392 chilometri è la più lunga dell'Iran e, proprio per questo, è stata definita uno dei più importanti progetti del XX secolo. Una trentina d'anni più in là, tra il 1964 e il 1987, il gruppo ha costruito i 900 chilometri della ferrovia Transcamerunense, che ha rappresentato il perno dello sviluppo politico, sociale ed economico del Camerun. Sempre in Africa l'azienda ha realizzato la ferrovia Transgabonense e in Europa ha lavorato sulla linea Marsiglia-Ventimiglia e sui lotti Bodio e Faido della galleria di base del San Gottardo. Tra i lavori in corso di [Salini Impregilo](#) in ambito ferroviario ci sono tre linee in Venezuela, la Chaguaramas-Las Mercedes-Cabruta da 201 chilometri (valore 1,06 miliardi, quota parte di [Salini](#) 356 milioni), la Puerto Cabello-la Encrucijada da 110 chilometri (valore 6,03 miliardi, quota parte di [Salini](#) 2,01 miliardi) e la San Juan de Los Morros-Dos Caminos-Calabozo-San Fernando de Apure da 252 chilometri, per un valore di 2,31 miliardi di cui 772 milioni spettanti al contractor. Infine la Turchia, dove il gruppo sta ricostruendo il tratto ferroviario Köseköy-Gebze da 56 chilometri e 146,8 milioni di valore, che fa parte della linea ad alta velocità che collega Ankara ad Istanbul. (riproduzione riservata)



In foto i lavori di sottoattraversamento del fiume Isarco relativi alla galleria di base del Brennero

