Il Sole 24 ORE
Dir. Resp.: Guido Gentili
16-GEN-2018
da pag. 11
foglio 1 / 3
www.datastampa.it
Tiratura: 141860 - Diffusione: 187721 - Lettori: 803000: da enti certificatori o autocertificati

REPORTAGE

Il tunnel italiano che ripulirà Washington

Marco Valsania ▸ pagina 11

Il tunnel italiano salverà le acque di Washington

Il fiume Anacostia ripulito con il progetto di Salini Impregilo

Chilometri. Nel sottosuolo di Washington la Tunnel boring machine (Tbm) ha scavato grandi canali destinati a gestire le acque di scarico: sette metri di diametro e 3,8 chilometri di lunghezza

3,8

Il mercato Usa. La spesa del comparto è in calo del 9,5% sul 2016 ma manti stradali e strade ferrate ormai vetusti esigono interventi

LA NUOVA REALTÀ

Molte aziende europee leader nelle infrastrutture si candidano a ridisegnare il sistema nevralgico Usa: quasi un Piano Marshall al contrario

di **Marco Valsania**

WASHINGTON. Dal nostro inviato

La Man Cage, la gabbia di metallo che funziona da improvvisato ascensore appeso a una gru, ci solleva fino a scorgere in lontananza gli inconfondibili contorni di Capital Hill. Poi ci cala sotto. Nelle viscere della terra, dove una macchina che agli sprovveduti può ricordare un gigantesco lombrico preistorico - una speciale Tunnel boring machine (Tbm) - ha scavato grandi canali destinati a gestire acque di scarico. Quanto grandi? Grandi abbastanza, sette metri di diametro e 3,8 chilometri di lunghezza, per salvare un sistema di fognature centenario che ha perso la battaglia con le acque reflue in eccesso e inquinato il corso d'acqua che lambisce Washington.

È un fiume "sporco", l'Anacostia - nulla a che vedere con la politica che scorre poco distante e tutto con un'altra crisi, quella delle infrastrutture. Un fiume che adesso verrà ripulito grazie a un progetto in grado di recepire, trattenere e convogliare il loro "carico" verso impianti di depurazione. Il tratto dell'Anacostia River Tunnel giunto ai ritocchi finali gestisce il cosiddetto Cso (*Combined sewage overflow*), parte di un piano Fiumi puliti per il quale le autorità locali hanno stanziato 2,6 miliardi destinati a 29 chilometri di canali sotterranei. Al completamento, nel 2028, ridurrà del 96% l'inquinamento da inondazioni.

Progetto d'avanguardia

È, anche, un progetto d'avanguardia che vede protagonista Salini Impregilo e la sua Lane Construction, da un anno controllata americana. Marchio trasformato da tradizionale impresa familiare, specializzata in strade, a gruppo impegnato in gare per grandi opere a tutto campo. Come questa. «Bastava poca pioggia per la contaminazione - spiega il responsabile del progetto, Shane Yanagisawa -. Ora invece di 94 volte l'anno accadrà forse quattro volte».

Salini-Lane, ultimato il primo atto sull'Anacostia da 253 milioni, si è aggiudicato il secondo: il collegato Northeast Boundary Tunnel, 580 milioni per otto chilometri di perforazioni, supervisionato dal manager Daniele Nebbia. Spiega che una nuova Tbm per scavi in formazioni sabbiose difficili, la Earth pressure balance machine, richiede un anno per la messa a punto ed è in preparazione in Germania. Un altro contratto per acque reflue è stato vinto in Indiana, il Three Rivers Protection & Overflow Tunnel da 188 milioni. E l'azienda è reduce da un progetto simile da 180 milioni a Cleveland e dal completamento di tunnel a profondità da record a Lake Mead per fornire acqua potabile a Las Vegas.

Il ruolo di Salini evidenzia una nuova realtà industriale: aziende europee leader nei progetti infrastrutturali stanno aumentando la loro presenza oltreoceano, candidandosi da sole o in partnership a rilanciare il "sistema nevralgico" di un'economia da 18mila miliardi. Un Piano Marshall rovesciato, almeno nel know how, dove colossi del vecchio continente ricostruiscono il nuovo. La concorrenza, accanto tutt'oggi a gruppi americani quali Fluor, Kiewit, Granite, Walsh, vede avanzare le spagnole Dragados, OHL, Acciona e la svedese Skanska. Nel caso di Salini gli Usa presto conteranno per il 30% del business, da quasi nulla pochi anni or sono.

Il progetto Anacostia River, che a Salini è

data stampa
dal 1980 monitoraggio media

valso a Parigi il premio Ita-Aites come Iniziativa dell'anno per la sostenibilità, è emblematico di una domanda infrastrutturale da soddisfare che va ben al di là di vasti sistemi di gestione e trattamento delle acque. I dati parlano chiaro: la spesa nell'intero comparto è tuttora in calo del 9,5% rispetto all'anno scorso, con 34 Stati sotto i livelli di dieci anni or sono. In percentuale al Pil è ai minimi dell'1,4 per cento. Concretamente: il manto stradale ha un'età media vicina ai trent'anni contro i 23 del 2000. E se trasporti e strade rappresentano un terzo della spesa totale, la loro principale fonte di finanziamenti resta la tassa federale sulla benzina, ferma dal 1993 a 18,4 centesimi al gallone. Le ferrovie pubbliche Amtrak, già orfane di alta velocità, soffrono di costanti incidenti, a volte tragici. E i casi di degrado annoverano centinaia di ponti e il 17% di 15.500 dighe. Débâcle improvvise hanno afflitto lo stesso cuore finanziario del Paese, New York: il governatore Andrew Cuomo, con tunnel della metropolitana che si sbriciolano e segnaletica degli anni Trenta, è stato costretto a una manovra straordinaria da 800 milioni. Il conto nazionale dell'emergenza è ormai salito a 4.700 miliardi.

Nuove opportunità

Ma se gli investimenti presenti e futuri appaiono ancora carenti - compreso, se decollerà, il piano di Donald Trump per mobilitare mille miliardi facendo leva su 200 di incentivi federali - gli impegni locali, prima che nazionali, cominciano a creare inedite opportunità. La traiettoria di Lane è indicativa. Oggi vanta un business "verticalmente integrato" dalla produzione di asfalto - 45 impianti, sotto l'egida del COO Kirk Junco - alle soluzioni hi-tech per dighe, tunnel e ferrovie. A chi sottovalutasse l'asfalto Junco spiega che spesso riguarda un decimo dei progetti stradali. «È un vantaggio competitivo e un'attività stabile», dice d'un segmento portato in dote a Salini da Lane e che comprende pavimentazioni di piste aeroportuali.

Prossime iniziative

Lane è reduce dall'ennesimo contratto: 134,6 milioni per un tratto della Suncoast Parkway 2 in Florida, dove è già impegnata nella I-4 Ultimate a Orlando per 2,3 miliardi. Tra i progetti più innovativi e ambiziosi considerati ecco invece una ferrovia ad alta velocità in Texas tra Dallas e Houston - la prima interamente privata, spiega Mike Cote, responsabile del Business Development di Lane che valuta criteri di fattibilità. Un deal che potrebbe valere 15 miliardi e richiedere sei anni, apripista di ulteriori progetti high-speed allo studio in California.

Quando sento Giuseppe Quarta, oggi responsabile dei grandi progetti di Lane e in passato per Salini dell'apertura del nuovo Canale di Panama, è appena atterrato a Dallas, dove ha preso visione del progetto. «Le due coste del Paese e il Texas la fanno da padroni in simili iniziative», spiega. Un'affermazione confermata dai budget statali, il 69% della spesa in infrastrutture. Solo per i trasporti nel 2018 il Texas vanta 30 miliardi, la California 18, New York 15,9, la Florida 10,8 solo per i trasporti nel 2018. La classifica elenca i medesimi nomi per l'insieme delle infrastrutture nel più lungo termine: 100 miliardi in cinque anni a New York, 50 in Florida, 48 in Texas, 40 in California. Quarta è anche incaricato di esplorare nuove formule quali i progetti P3, le public-private partnership sempre più diffuse nel settore.

In California, uno degli Stati dove svettano sia domanda che risorse, Lane ha appena partecipato alla gara per un complesso tunnel da 13 miglia, il Pacheco Pass.

Ha in cantiere un tunnel fognario sottomarino da 600 milioni a Los Angeles e il People mover, una metropolitana leggera, nell'aeroporto Lax. A New York, mercato grande e difficile, i primi progetti al via comprendono il ponte Unionport Bridge. E all'orizzonte è in gioco il Gateway, tunnel ferroviario da 10 miliardi tra Penn Station e il New Jersey. Competenze e esperienza contano anche in presenza degli interventi più "scomodi", quali quelli nei pressi di basi militari. Un delicato snodo stradale è in rifacimento non distante proprio dall'Anacostia River, lungo la I-395 che costeggia installazioni del Pentagono. Il responsabile del progetto da 336 milioni, Jason Tracy, deve ottenere permessi di sicurezza e incorporare fibre ottiche e sistemi informatici. Ma aggiunge senza esitazioni che «il lavoro sarà completato nel 2019».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Negli Stati Uniti

30%

La percentuale Usa sui conti di Salini
Presto gli Usa conteranno per il 30% del business di Salini, da quasi nulla anni fa

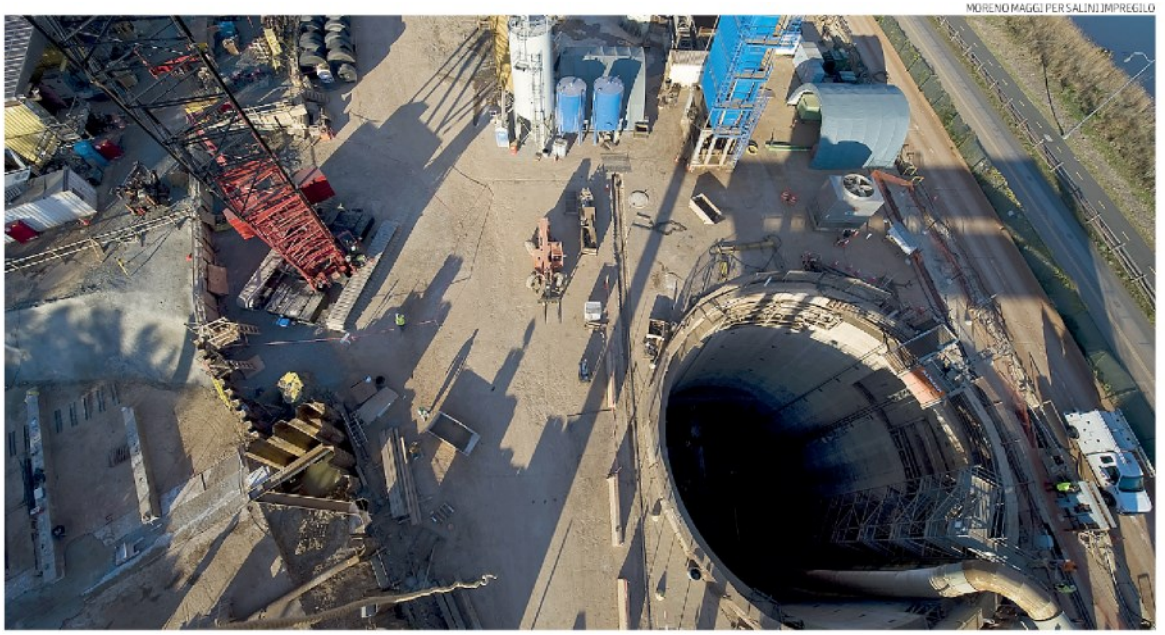
4.700 miliardi $

Il valore dell'emergenza
Il conto Usa dell'emergenza infrastrutturale è salito a 4.700 miliardi di dollari

30 miliardi $

Budget 2018 del Texas per i trasporti
Molti Stati Usa stanziano risorse: 30 miliardi $ in Texas, 18 in California, 15,9 a New York

data stampa
dal 1980 monitoraggio media



MORENO MAGGI PER SALINI IMPREGILO

Nelle viscere di Washington. Con la Man Cage si scende fino ai canali, costruiti da Salini Impregilo con la sua Lane Construction e destinati a convogliare le acque reflue verso impianti di depurazione, così da salvare il fiume Anacostia. Per il piano Fiumi puliti sono stati stanziati 2,6 miliardi

data stampa
dal 1980 monitoraggio media