



Il tunnel del Brennero accelera, mille imprese italiane al lavoro

Marco Morino
Infrastrutture

In prima linea eccellenze produttive specializzate nei settori più disparati

La galleria ferroviaria più lunga del mondo ha un costo di 8-9 miliardi

Il maxi cantiere sotto le Alpi, dove si lavora senza sosta alla costruzione della galleria ferroviaria più lunga del mondo, cioè il tunnel di base del Brennero tra Austria e Italia (Innsbruck-Fortezza), è un modello di innovazione e sostenibilità che vede impegnate, al fianco di Webuild (ex Salini Impregilo), circa mille imprese, il 97% delle quali italiane. La gran parte delle imprese ha sede nel Nord Italia, nelle regioni più vicine al cantiere. La regione maggiormente rappresentata è il Trentino-Alto Adige, da cui provengono 287 aziende, il 32,1% dei fornitori dell'opera, seguita dalla Lombardia. Ma sono presenti anche 43 imprese del Mezzogiorno.

Il maxi tunnel rappresenta un'opera unica, che ha richiesto il ricorso a tecniche complesse usate solo in pochi cantieri. A oggi il gruppo Webuild è impegnato in tre dei cinque lotti della nuova galleria del Brennero: Mules 2-3; sottoattraversamento Isarco; Gola del Sill-Pfons (sul versante austriaco del tunnel, i cui scavi sono iniziati lo scorso 12 luglio), per un valore complessivo di quasi 2 miliardi di lavori, avendo già completato il lotto Tulfes-Pfons, sempre sul versante austriaco. Webuild è inoltre impegnata nel potenziamento della linea ferroviaria di accesso al Brennero, Fortezza-Ponte Gardena, lungo l'asse Monaco-Verona. Per i tre lotti in costruzione è previsto l'impiego di circa 1.700 lavoratori e il coinvolgimento di una filiera che,

solo per i lotti Mules e Isarco sul versante italiano, si compone di quasi mille fornitori diretti, per un valore di circa 1,2 miliardi di euro di contratti. Al momento, lo stato di avanzamento complessivo dell'opera è intorno al 65 per cento. Il tunnel ferroviario del Brennero è un progetto di interesse europeo: è finanziato in parti uguali da Italia e Austria e co-finanziato dalla Ue (il costo complessivo è compreso tra gli 8 e i 9 miliardi di euro).

Quando la nuova galleria ferroviaria entrerà in funzione, tra circa 10 anni, i treni passeggeri potranno circolare con una velocità superiore ai 200 km/h. Grazie all'eliminazione delle grandi pendenze, sarà possibile far superare questo tratto a treni merci più lunghi, più pesanti e in numero più elevato, favorendo lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. Il nuovo tunnel contribuirà a decongestionare l'autostrada del Brennero, una delle arterie stradali più trafficate d'Europa. Per il traffico passeggeri, il nuovo sistema di gallerie, lungo complessivamente 64 chilometri, significa che la tratta Innsbruck-Fortezza potrà essere percorsa in soli 25 minuti. Attualmente, il tempo di percorrenza sulla linea storica è di 80 minuti.

La galleria del Brennero è un'occasione per creare lavoro e mettere in moto le eccellenze della filiera produttiva. In generale, si tratta di eccellenze produttive italiane, specializzate nei settori più disparati. Qualche esempio. La Geo-Inspector, incaricata del monitoraggio delle temperature in fase di congelamento; la Stonex, specializzata nella strumentazione geodetica di precisione per sistemi di controllo macchine operatrici e sistemi di puntamento e posizionamento in galleria per le perforazioni; la Costruzioni Meccaniche Romane (Cmr), coinvolta nello studio e fornitura di tecnologia applicata alle attività di consolidamento sotto falda necessarie per met-

tere in sicurezza il terreno e prepararlo per lo scavo. In questo cantiere, i fornitori offrono la loro esperienza per attività altamente specialistiche. La Clivio, ad esempio, ha messo a disposizione del cantiere due nuovi brevetti, due tecniche per gestire il consolidamento del terreno in presenza di falde acquifere, evitando che il cemento iniettato venga dilavato dalla falda acquifera presente nel tunnel. E veniamo al lotto più recente: Gola del Sill-Pfons, in terra austriaca. Tutta la logistica dei cantieri è stata impostata per ridurre il tempo di viaggio necessario per il trasporto dei materiali. Allo stesso modo è prevista l'adozione di una serie di tecniche innovative che permettono di ridurre l'impatto acustico dei lavori, così come la produzione delle polveri. Anche l'acqua utilizzata dal cantiere sarà poi trattata prima di essere restituita all'ambiente circostante. Tutto questo per completare la realizzazione di un'altra tratta della galleria alla quale prenderanno parte 400 persone in forma diretta e circa mille impiegate nell'indotto.

LA SOCIETÀ DI PROGETTO

La europea Bbt Se

Bbt Se (Brenner basistunnel) è una società per azioni europea finalizzata alla realizzazione di una galleria ferroviaria tra Italia e Austria, ovvero la Galleria di base del Brennero. "Se" sta a significare "Societas Europaea". L'opera è progettata e realizzata su incarico di Italia, Austria e Ue. Le azioni della Bbt Se sono ripartite al 50% tra Italia e Austria. La parte italiana vede la quota di maggioranza in capo a Rfi (89,857%). Seguono: Provincia di Bolzano per il 6,377%, la Provincia di Trento per il 3,446% e la Provincia di Verona per lo 0,320%

L'OBIETTIVO
Costruire una linea veloce che promuova il trasporto delle merci su rotaia, liberando l'autostrada del Brennero dalla morsa dei Tir

LA FILIERA
Il valore complessivo dei contratti assicurati dal gruppo Webuild ai fornitori è pari a circa 1,2 miliardi di euro

Data: 26.07.2022 Pag.: 15
Size: 507 cm2 AVE: € 66417.00
Tiratura: 91744
Diffusione: 138603
Lettori: 713000



Galleria ferroviaria del Brennero.

Lotto Tulfes-Pfons: armatura della sovrastruttura nella galleria di interconnessione. La galleria di base del Brennero (8,7 miliardi) viene cofinanziata dalla Ue e, in parti uguali, da Italia e Austria

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile