

THE ITALIAN MAGAZINE FOR VERTICAL AND HORIZONTAL DRILLING, SPECIAL FOUNDATIONS, GROUND
ENGINEERING, WELL DRILLING, ENVIRONMENTAL DRILLING, TUNNELLING, QUARRYING AND MINING

Anno 10 - Novembre/Gennaio 2025

Perforare®

Fondazioni | Perforazione Pozzi | Gallerie | Geotecnica | Industria Estrattiva-Mineraria

International Exhibition

GEO 25th

FLUID

Drilling & Foundations

7th - 10th October 2026
Piacenza, Italy
www.geofluid.it



Nel cuore delle

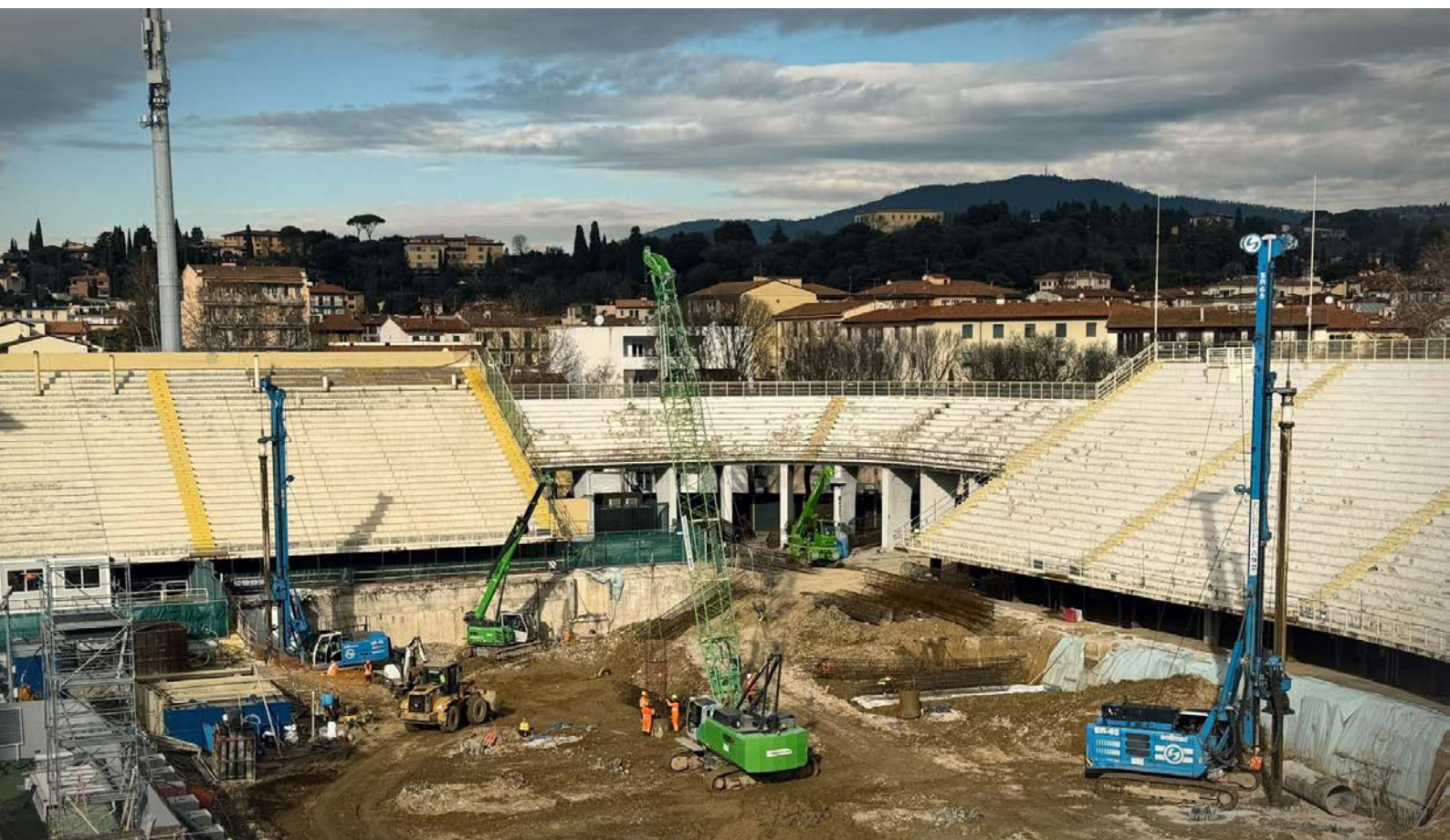
Due cantieri d'eccellenza
per modelli d'eccellenza.
Il costruttore cesenate declina il meglio
del proprio parco macchine a Firenze
e nella città partenopea, rispettivamente
per la ristrutturazione dello stadio
Artemio Franchi e
per l'Alta Velocità Napoli-Bari



opere

I lavori di ristrutturazione dello stadio Artemio Franchi procedono senza sosta per garantire la consegna del nuovo impianto a Firenze, ai tifosi e alla squadra nel più breve tempo possibile. Progettato dall'ingegnere Pier Luigi Nervi nel 1930 e realizzato tra il 1930 e il 1932, lo stadio rappresenta una delle architetture più innovative nel panorama delle strutture sportive nazionali dell'epoca e rappresenta una delle più significative applicazioni del calcestruzzo per opere civili nell'architettura pubblica italiana. Lo stadio, inizialmente - denominato "G. Berta" e in seguito "Comunale" prima di diventare "Artemio Franchi" - è un esempio della ricerca di un equilibrio tra programma funzionale, calcolo strutturale e invenzione architettonica. La combinazione di questi tre elementi ha dato origine a un'architettura che, grazie alle sue notevoli innovazioni tecniche e soluzioni estetiche, ha contribuito al rinnovamento della cultura progettuale degli anni Venti in Italia e nel mondo. La parte dei lavori di riqualificazione finanziata con fondi pubblici del PNRR dovrà concludersi entro il 31 ottobre 2026, data scelta con cura perché entro la







fine di ottobre gli ispettori UEFA avranno ultimato le ispezioni degli impianti candidati a ospitare le partite di Euro 2032. I lavori coinvolgono attualmente le migliori macchine da fondazione speciale di Soiltec e sono attualmente concentrati nel settore della curva di Fiesole, con opere di palificazione che supporteranno la costruzione della nuova tribuna, il cui inizio è previsto tra fine aprile e inizio maggio 2025. In queste settimane sono operative nell'area della curva di Fiesole due per-



foratrici in particolare - una SR-65 e una SR-35, - parte, rispettivamente, delle flotte di impresa Europea 92 e Taras Pali, subappaltatori del consorzio Nuovo Stadio Franchi (creato tra COBAR S.p.a. e SAC s.p.a.), che si è aggiudicato l'appalto dal Comune di Firenze, proprietario dell'impianto. L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di una sottofondazione costituita da 135 pali trivellati del diametro di 1.200 mm, con una profondità variabile tra 22 e 29 metri.

Alta velocità a Sud

Altre quattro perforatrici Soilmec sono impegnate in uno dei progetti infrastrutturali più importanti e strategici del Sud Italia, il collegamento ad Alta Velocità Napoli-Bari, un progetto che ridurrà notevolmente i tempi di percorrenza tra Napoli e Bari. Con un investimento complessivo di 5,8 miliardi di euro, il percorso di 145 km attraverserà il Paese da est a ovest, affrontando complesse sfide ingegneristiche tra gal-

lerie e viadotti. La tratta Apice-Hirpinia, in particolare, richiede soluzioni innovative per superare le difficoltà geomorfologiche del terreno. In questo contesto, le perforatrici Soilmec sono protagoniste indiscusse. La flotta in cantiere - composta da una SR-45, due SR-65 e una SR-75 - è impegnata nella realizzazione di circa 60.000 metri di pali trivellati e gettati in opera, con diametri fino a 1.500 mm. Queste macchine, potenti ma agili, sono essenziali per affrontare le sfide logistiche e tecniche del sito. ♦

Jobsite heart



The renovation work on the Artemio Franchi stadium is progressing without interruption to ensure the delivery of the new facility to Florence, fans, and team as quickly as possible. Designed by engineer Pier Luigi Nervi in 1930 and built between 1930 and 1932, the stadium was one of the most innovative architectures on the national scene at the time and represents one of the most significant applications of reinforced concrete in Italian public architecture.

The stadium, initially called "G. Berta" and later "Comunale" before becoming "Artemio Franchi," is an example of the search for a balance between functional program, structural calculation, and architectural invention. The combination of these three elements has given rise to an architecture that, thanks to its remarkable technical innovations and aesthetic solutions, has contributed to the renewal of design culture from the 1920s in Italy and worldwide. The part of the redevelopment work funded by the public funds of the PNRR

must be completed by October 31, 2026, a date carefully chosen because by the end of October, UEFA inspectors will have completed inspections of the facilities nominated to host the Euro 2032 matches.

The work involving Soilmec machinery is currently concentrated in the Fiesole curve sector, with piling work that will support the construction of the new grandstand, which is scheduled to begin between the end of April and the beginning of May 2025. Two Soilmec drilling rigs are operational in the Fiesole curve area these weeks: an SR-65 and an SR-35, belonging respectively to Europea 92 and Taras Pali, subcontractors of the Nuovo Stadio Franchi consortium (created between COBAR S.p.a. and SAC s.p.a.), which won the contract from the Municipality of Florence, the owner of the facility. The current work involves the construction of a sub-foundation consisting of 135 bored piles with a diameter of 1200 mm, with a depth varying between 22 and 29 meters.

Naples-Bari, a fascinating engineering challenge

Four Soilmec drilling rigs are working on one of the most important and strategic infrastructure projects in Southern Italy, the High-Speed Naples-Bari connection, a project that will significantly reduce travel times between Naples and Bari. With a total investment of 5.8 billion euros, the 145 km route will cross the country from east to west, facing complex engineering challenges among tunnels and viaducts. The Apice-Hirpinia section, in particular, requires innovative solutions to overcome the geomorphological difficulties of the terrain.

In this context, Soilmec machines are the undisputed protagonists. The fleet, consisting of an SR-45, two SR-65s, and an SR-75, is engaged in the construction of approximately 60,000 meters of bored and cast-in-place piles, with diameters up to 1,500 mm. These machines, powerful yet agile, are essential for tackling the logistical and technical challenges of the site.