



Ferrovie.it

da **Brevi ferroviarie** del 18 dicembre 2023

Torino-Lione. Parte a Chiomonte il cantiere del tunnel di base

Comunicato stampa TELT

È stato il ministro delle Infrastrutture e vicepremier, Matteo Salvini, a dare il via ufficiale questa mattina in Val di Susa, al cantiere per lo scavo del tratto italiano del tunnel di base del Moncenisio, parte della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Il raggruppamento binazionale UXT, composto da Itinera (mandataria), Ghella e Spie Batignolles, che si è aggiudicato il miliardo di lavori in Italia, dovrà realizzare i due tubi della galleria ferroviaria fino a Susa per cui è previsto l'impiego di due frese e circa 700 lavoratori.

Davanti ai rappresentanti di istituzioni, associazioni datoriali e sindacali, il raggruppamento ha presentato i lavori e sottoscritto il Patto di integrità e sostenibilità delle imprese della Torino-Lione e la Carta Mission-S, il programma per la sicurezza sul lavoro nei cantieri dell'opera.

Due documenti contrattuali attraverso i quali TELT, la società binazionale incaricata dai governi italiano e francese di gestire la realizzazione dell'opera, vincola tutta la filiera dei fornitori al rispetto dei principi fondamentali di sviluppo sostenibile indicati dal Global Compact delle Nazioni Unite.

Il tunnel di base del Moncenisio, lungo 57,5 km, è già in costruzione sul versante francese a partire dall'imbocco a Saint-Julien-Montdenis. Si estende per 45 km in Francia e 12,5 km in Italia.



Foto TELT

1

1. Foto TELT

"Stiamo costruendo un pezzo d'Europa - ha detto il direttore generale di TELT, Maurizio Bufalini - e per chi ha vissuto la nascita di questo cantiere oggi è una grande emozione: l'avvio anche in Italia dei lavori per lo scavo del tunnel in cui passeranno i treni è un traguardo che non era scontato. È il risultato del lavoro incessante di progettisti, imprese e funzionari pubblici locali, regionali e nazionali senza il cui sforzo e determinazione oggi non saremmo qui. Voglio ringraziare quindi i miei colleghi di TELT, le istituzioni italiane, francesi ed europee, i lavoratori, i sindacati e le associazioni datoriali, ma anche i molti cittadini che più volte ci hanno spronato, soprattutto nei momenti più difficili. Faccio al nuovo raggruppamento i migliori auguri per un lavoro che, sono certo, resterà nella storia europea: completare il tunnel ferroviario più lungo al mondo".

Gianni Luciani, Presidente di Itinera, capofila del Raggruppamento di imprese UXT, ha dichiarato: "Le imprese del Raggruppamento rappresentano una eccellenza nel settore delle grandi opere infrastrutturali, in particolare in sotterraneo. Siamo orgogliosi di far parte di questo progetto internazionale che sarà realizzato impegnando le migliori professionalità e tecnologie e valorizzando il territorio e tutte le sue realtà in un'ottica di crescita e sviluppo".

Le nuove imprese sono subentrate al cantiere di Chiomonte dopo che a novembre è terminato il contratto per la realizzazione delle nicchie all'interno della galleria Maddalena 1, necessarie per la logistica dei mezzi che devono raggiungere la quota a cui si scaveranno le due canne del tunnel di base.

Le attività in programma

I lavori, realizzati a partire dal cantiere già attivo nell'area della Maddalena di Chiomonte, prevedono l'impiego al picco delle attività di oltre 700 persone. Nei primi mesi le imprese allestiranno il cantiere e avvieranno le attività necessarie a preparare il sito per gli scavi: montaggio delle strutture di cantiere e installazione delle attrezzature e dei materiali, attuazione del progetto esecutivo per le lavorazioni previste e per ordinare le due frese che dovranno scavare fino all'imbocco di Susa.

Sono previsti un totale di circa 30 km di scavi: oltre alle due canne del tunnel di base si devono realizzare anche la galleria Maddalena 2, da dove partiranno le frese, i rami di collegamento tra le due canne, il sito di sicurezza di Clarea e la galleria artificiale all'imbocco est di Susa. Per lo scavo a partire dal sito di sicurezza di Clarea fino a Susa è previsto l'utilizzo di due frese dual mode, in grado cioè di cambiare le proprie modalità di avanzamento a seconda della tipologia di terreno che devono

affrontare.

Queste TBM, infatti, sono macchine dotate di una testa con cutters rotanti che possono scavare in roccia dura o modificarsi per procedere in un terreno "morbido" (costituito cioè da sabbia o ghiaia). In presenza di questo terreno più friabile la fresa viene quindi configurata per contrastare il fronte esercitando una contropressione che le consente di avanzare in sicurezza. Questo è previsto avvenga in un tratto di circa 1,5 km nel sottoattraversamento della Val Cenischia.

L'impegno per la decarbonizzazione

Oltre alle azioni per la tutela e il controllo ambientale nel corso dei lavori, il Raggruppamento si è impegnato a rendere quello di Chiomonte un cantiere a "emissioni zero". Per farlo, mette in campo una strategia che prevede da un lato la minimizzazione delle emissioni attraverso l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, sistemi tecnologici per il basso consumo energetico e veicoli, anche elettrici, a basse emissioni. Dall'altro, l'impegno a compensare le emissioni residue attraverso interventi derivanti da progetti certificati.



2

2. Foto TELT

Comunicato stampa TELT - 18 dicembre 2023

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003