

da **Brevi ferroviarie** del 31 gennaio 2024

## Suite Rapide 2024: si parte da Limoges

### Comunicato stampa GCF

Due mesi di lavoro per il primo cantiere Suite Rapide dell'anno. Epicentro Limoges, capoluogo del dipartimento dell'Alta Vienne, in Nuova Aquitania, città natale di Renoir, famosa fin dal medioevo per le sue preggiate porcellane. Qui GCF-Transalp ha debuttato lunedì 29 con il convoglio di rinnovamento ferroviario.

Lungo la linea 590 000 Les Aubrais à Montauban la Suite Rapide provvederà al rinnovamento completo (traverse, rotaie e ballast) di 9.284 mt di linea e al rinnovamento in modalità RB + RT (Rinnovamento Ballast + Traversine, mantenendo le rotaie attuali) di ulteriori 30.229 mt di binario.

I lavori, di notte in regime di sospensione simultaneo del traffico ferroviario, riguarderanno porzioni di entrambi i binari che costituiscono la linea 590 000, in particolare il binario 1 tra le progressive chilometriche 377 + 501 e 399+281, e il binario 2 tra le progressive 363+361 e 417+747.

Due, di conseguenza, le sezioni in cui è stato organizzato il cantiere: una sezione Nord compresa tra le stazioni di Limoges Bénédictine quella di La Souterraine e una sezione Sud ricompresa tra le stazioni di Limoges Bénédictine e quella di Pierre Buffière.



1

Su entrambi i tronconi i lavori - adottando opportune misure di sicurezza - si svolgeranno anche nelle 7 gallerie presenti lungo la linea per un'estesa complessiva di circa 3.098 mt (880 mt la più lunga) e i numerosi passaggi a livello presenti soprattutto nella zona sud. Adeguate misure di mitigazione del rischio sono state adottate - come di consueto - per la tratta che, a Nord, si snoda per 500 metri lungo il confine dello stabilimento Primagaz, considerato "sito Seveso", ossia ad alto rischio di incidente rilevante per la presenza di sostanze pericolose.

Mentre almeno 6 piccole stazioni ferroviarie presenti lungo il tracciato in lavorazione offriranno ricovero a macchinari minori, i due maggiori piazzali di stoccaggio sono stati allestiti a Limoges Montjovis - adibito anche allo stoccaggio del nuovo ballast - e, il maggiore, Limoges Puy Imbert per la manutenzione dei treni di rinnovamento P95 e del treno di risanamento C75-2C e per lo stoccaggio delle rotaie, delle traversine vecchie e nuove, del ballast.

#### Le misure per la sicurezza

"Molte sono le misure adottate - spiega dalla Direzione di GCF France Sabino Carbone - per la gestione del rischio di esposizione alle polveri di silice, presente in tutti i cantieri Suite Rapide, che si origina non solo dalla movimentazione del ballast ma anche dal maneggio e taglio delle vecchie traverse di cemento come le bi-clock. In quest'ultimo caso, ad esempio, agli operatori che usano le troncatrici sono fornite speciali maschere respiratorie dotate di filtri e ventilatore in grado di proteggere dalle polveri".

In relazione alla movimentazione del ballast, invece, gli accorgimenti vanno dalle misure individuali - come l'impiego obbligatorio di mascherine FFP3 - agli accorgimenti "strutturali" che riguardano attrezzature e procedure stesse di lavorazione.

"Per esempio - prosegue Sabino Carbone - nelle zone di stoccaggio dei piazzali appositi irrigatori provvedono a lavare il ballast nuovo, abbattendone le polveri, e le stesse tramogge cariche di ballast, devono transitare sotto idonee "docce" prima di lasciare il piazzale. Lungo il binario, inoltre, durante le lavorazioni sui carri sono presenti apposite cisterne d'acqua che sono collegate tramite tubi ad irrigatori disposti sulla catena di guida della risanatrice e sulla tavola di posa delle traverse di cemento del P95".

Le stesse tramogge EXBT e EXBR impiegate per scaricare il pietrisco sono concepite per un lavoro quanto più "di precisione" in grado di limitare fortemente la diffusione di polveri oltre il binario in lavorazione.

La conclusione dei lavori del cantiere di Limoges è prevista per il 26 marzo.



2

#### Dagli altri cantieri francesi

Per quanto riguarda il cantiere di Bordeaux avviato ad agosto - 75.553 mt di binario rinnovato e 68.735 mt di binario risanato nel corso delle 5 fasi previste - la sua conclusione, lunedì 15 gennaio, con ben tre giorni di anticipo rispetto alla programmazione ha guadagnato a GCF-Transalp il commento di pubblico compiacimento da parte del committente: "Fine del risanamento... Che bel

successo questo cantiere! - ha chiosato Vincent Floch, ingegnere della direzione SNCF per la Nuova Aquitania - Il 107% del programma è stato realizzato e ben realizzato, nei tempi previsti, con pochi episodi di sicurezza e un minimo impatto sulla regolarità! BRAVO a tutte e a tutti voi per il vostro impegno quotidiano!"

"Missione speciale", infine, per la risanatrice C75 GCF-Transalp che, con relativi addetti alla manutenzione e tre vagoni di supporto è stata chiamata da ETF a supporto di lavori urgenti nel cantiere " Zone Dense di Saint Florentin". Da Montluçon il convoglio è partito alla volta del piazzale di Saint Florentin, nei pressi di Auxerre, dove affiancherà il treno cantiere P95 di ETF fino a metà marzo quando, terminato l'intervento, potrà raggiungere Besançon, base del prossimo cantiere Hors Suite des Horlogers.

**Comunicato stampa GCF - 31 gennaio 2024**

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**