OSSERVATORIO PER L'ASSE FERROVIARIO TORINO–LIONE
NEWSLETTER

Numero 3
Settembre 2023

Verso nuove sfide

Torneremo presto a riunirci, in un periodo che preannuncia numerose novità e che fa registrare un grande fermento e attenzione sull'opera Torino-Lione, da parte dei territori, delle parti sociali e della politica.
Ma permettetemi di usare questo spazio per alcuni temi che mi stanno a cuore: in primo luogo voglio condividere un ricordo di Mario Virano, Direttore Generale di TELT che è scomparso il 30 giugno. Mi legava a lui un sentimento di profonda e sincera amicizia coltivato nel corso di molti anni e rafforzato nell'ultimo periodo nel corso del quale ho potuto apprezzare la sua gentilezza, la sua determinazione e la spiccata capacità di dialogo, caratteristiche a cui ho cercato di ispirarmi.

In secondo luogo, vorrei felicitarmi con l'ing. Bufalini, nuovo Direttore Generale del promotore pubblico che gestirà la Società in questa nuova fase, all'indomani dell'affidamento dell'appalto per il tunnel di base su territorio italiano. Sono fatti importanti che danno il segno del cambiamento nella continuità, mantenendo fermo l'obiettivo di avanzamento dei lavori.

Ma soprattutto vorrei esprimere un ringraziamento a tutti voi per l'approccio fattivo e costruttivo con cui stiamo interpretando il lavoro dell'Osservatorio che deve accompagnare la realizzazione della Torino-Lione, lavoro nel quale mi dedicherò con rinnovato impegno nel mio ruolo di Presidente dell'Osservatorio, confermato ad aprile.
Infine, vorrei tracciare un bilancio di questo mio primo anno con voi, accennando a quanto è stato seminato e che vedrà svolgimento nei prossimi mesi: le istruttorie avanzate su alcune criticità, il rapporto diretto con i sindaci che ospitano i cantieri, la collaborazione diretta con tutti gli attori a diverso titolo coinvolti sull'opera e che porta a nuovi percorsi.

In Italia, i tempi sono maturi per grandi svolte: il lancio della gara per l'attrezzaggio tecnologico della tratta transfrontaliera e l'avanzamento della progettazione della tratta nazionale sono solo la punta dell'iceberg di un gran lavoro che coinvolge tecnici di diversi ambiti ad altissimo livello, che mettono a disposizione competenze.
Ecco, credo che questa sia una nuova sfida che affronteremo nei prossimi mesi: l'aspetto umano che riguarda i territori, con la necessaria definizione dei progetti per le opere compensative, o meglio di accompagnamento.

Buona lettura e buon lavoro a tutti!

Calogero Mauceri

L'ultima seduta dell'Osservatorio

Si è svolta il 19 giugno l''ultima riunione dell'Osservatorio, alla presenza dell'Assessore alle Infrastrutture e Trasporti della Regione Piemonte, Marco Gabusi, del Prefetto di Torino, Raffaele Ruberto, dei Sindaci del territorio, dei vertici delle università torinesi dei Presidenti delle Unioni montane della Val di Susa, di Telt, dei rappresentanti di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), delle categorie produttive e dei Sindacati.

Durante l'incontro è stato portato un aggiornamento dello stato di attività, sia sulla tratta internazionale sia su quella nazionale, e soprattutto è stato affrontato il tema delle opere di accompagnamento, già finanziate e per le quali è necessario declinare progetti.

Su questo aspetto diventano importanti i tempisti che il Presidente Mauceri vorrebbe contenere entro la fine dell'anno, partendo da un dato acquisto agli atti: 16 milioni già destinati ad interventi individuati in puntuali prescrizioni del CIPE nella delibera 39 del 2018.

Il Presidente ha proposto ai membri dell'Osservatorio una prossima convocazione nella seconda metà di settembre, per avviare il lavoro di definizione del progetto delle opere compensative, a partire dalle indicazioni che verranno dai Comuni e dagli enti territoriali. Nella stessa occasione si potranno esaminare, con il raggruppamento che risulterà aggiudicatario, gli aspetti operativi del lotto italiano della tratta internazionale.

Nella stessa seduta – è stato l'auspicio del Presidente - potranno essere presentati il progetto definitivo della tratta nazionale e le attività operative dei cantieri sulla linea storica, dando concreto avvio ai tavoli tematici come richiesto dai Sindaci.

Focus Susa

Al centro della seduta del 19 giugno, il Protocollo d'Intenti tra Regione Piemonte, Comune di Susa, RFI e TELT per ottimizzare la cantierizzazione dell'intervento di innalzamento della linea ferroviaria Susa – Bussoleno, al fine di permettere l'incrocio con la nuova linea ad Alta Velocità.
Dopo la presentazione del protocollo in sessione e l'intervento del Sindaco di Susa, Piero Genovese, è stata richiamata l'attenzione dell'assemblea sulla qualità della soluzione apportata.

Grazie al costruttivo dialogo con tutti gli attori firmatari del protocollo di intenti – che il Presidente Mauceri ha sottolineato come valore - si è convenuta un'ottimizzazione che permette di ridurre le fasi del cantiere ed evitare la realizzazione della deviazione provvisoria, con la possibilità di limitare l'impronta dell'area di cantiere e le movimentazioni dei materiali della deviata e successivo smantellamento.
La soluzione concordata è di realizzare, al posto della deviazione, un servizio sostitutivo di mobilità.

Dalla sezione transfrontaliera

Avanzano i lavori su 10 cantieri

Tra Francia e Italia, oltre 3 miliardi di lavori in corso, 10 siti di lavoro, 11 fronti di scavo e un totale di oltre 2200 persone coinvolte segnano l'avanzamento della sezione transfrontaliera dell'opera. In Francia sono operativi 7 cantieri, tra cui appunto quelli dei lavori definitivi affidati con la gara per 3,2 miliardi di euro nel 2021.
In Italia, sono attivi 3 cantieri, con lavorazioni diverse.

ASSEGNATO L'APPALTO PER IL TUNNEL DI BASE SU TERRITORIO ITALIANO
Il Cda di TELT ha dato il via libera alla firma del contratto per la realizzazione del tunnel di base del Moncenisio in Italia. L'appalto del valore di 1 miliardo di euro è stato assegnato al raggruppamento composto da XXX (mandataria) e XXX. Si completa in questo modo l'assegnazione di tutti i lavori per lo scavo dei 57,5 km del tunnel ferroviario sotto le Alpi cofinanziato da Europa, Francia e Italia.
I lavori sono realizzati in Val di Susa (Piemonte) a partire dal cantiere già attivo nell'area della Maddalena di Chiomonte con l'impiego, al picco delle attività, di oltre 700 lavoratori. Le imprese, che si insedieranno nei prossimi mesi, realizzeranno il tratto di tunnel fino all'imbocco di Susa, oltre alle gallerie tecniche connesse.

Sono previsti 91 mesi di lavori per un totale di 28,5 km di scavi: oltre alle due canne del tunnel di base si devono realizzare anche la galleria Maddalena 2, da dove scenderanno le frese, le gallerie di connessione, i rami di collegamento tra le due canne, il sito di sicurezza di Clarea e la galleria artificiale all'imbocco est di Susa. Nel corso dei lavori saranno estratti 2,3 milioni di metricubi di materiali che saranno riutilizzati fino al 60% all'interno del "cantiere unico" della sezione internazionale.

«Un traguardo storico per gli attraversamenti alpini – ha detto Maurizio Bufalini, direttore generale di TELT, in occasione della presentazione -. Un risultato che non era scontato fino a qualche anno fa, che è stato raggiunto grazie all'impegno dei tecnici, al sostegno delle istituzioni e delle parti sociali italiane e francesi, e al grande supporto dell'Europa. Come per i cantieri in Francia, questo affidamento si tradurrà rapidamente in lavoro, generando già durante la fase di costruzione importanti opportunità per il territorio".

www.telt-sas.com

San Didero

È il cantiere per il nuovo autoporto, su un'area di circa 68.000 mq tra la A32 e la S.S. 25 del Moncenisio. È infatti necessario rilocalizzare l'attuale autoporto di Susa, aree su cui sono previste strutture della stazione internazionale.
Il 20 maggio 2022, TELT ha consegnato le aree di cantiere a SITAF e l'8 luglio 2022, SITAF ha sottoscritto il contratto con SITALFA.
La durata prevista del cantiere è di 30 mesi e, ad alcuni mesi dall'inizio dei lavori, comincia a prendere forma il cantiere: in corso la realizzazione delle rampe di collegamento all'autostrada e dei nuovi fabbricati.

Salbertrand

Terminata la rimozione dei rifiuti presenti sull'area A, la più vicina alla stazione ferroviaria della Linea Storica, è in fase di avvio la rimozione dei rifiuti sulle aree residue. Sull'area a valle del viadotto dell'Autostrada A32 è al lavoro il raggruppamento Petroltecnica – Cavit. La durata del cantiere sarà di 16 mesi
Le operazioni sono necessarie per preparare le aree alla funzione finale: la trasformazione dei materiali di scavo, provenienti da Chiomonte, in conci per il rivestimento della galleria.

Dalla tratta nazionale

Proseguono come da cronoprogramma le attività progettuali della tratta nazionale, ad opera di Rete Ferroviaria Italiana.

Sulla linea storica, sono all'esame la progettazione esecutiva del rinnovo delle stazioni di Sant'Ambrogio, Borgone e Bruzolo, lavori affidati tramite appalto integrato da parte di RFI.

Sulla tratta Avigliana-Orbassano sono state completate le attività di sondaggio geologico-geognostico e procede l'elaborazione della progettazione definitiva.

In autunno è previsto anche un confronto con il territorio anche in merito alla viabilità interferite dall'opera e interferenze con il reticolo idrico.

www.rfi.it