

Torino-Lione, maxi appalto da 3 miliardi sul lato francese

Grandi opere

Assegnati i lavori per 57 chilometri di galleria, ruolo chiave di Webuild

Sul fronte italiano in arrivo la gara per l'inizio degli scavi del tunnel da Chiomonte

Filomena Greco

Torino

Si chiude il cerchio sul principale cantiere per lo scavo del Tunnel di base della Torino-Lione. Telt ha affidato i lavori per tre miliardi a conclusione della gara indetta per selezionare le imprese che realizzeranno lo scavo sul lato francese. In campo ci sono tre raggruppamenti di nazionalità svizzera, francese e italiana, al lavoro su tre lotti per realizzare i 57 chilometri di galleria, in sostanza l'80% dell'intero progetto. I tempi stimati per la realizzazione arrivano a 72 mesi, con l'operatività della linea che dovrebbe slittare di un anno, dal 2030 al 2031, per i ritardi generati dalla pandemia.

L'assegnazione dei contratti rappresenta, come sottolinea Hubert du Mesnil, presidente di Telt, «un passo decisivo nella costruzione del tunnel di base della nuova linea ferroviaria Torino-Lione», progetto che «si inserisce a pieno titolo negli obiettivi di promozione del trasporto ferroviario, sostenuti dall'Ue, e che contribuisce alle politiche promosse dai due Paesi, Francia

e Italia, per la **transizione** ecologica e la ripresa economica». Degli 8,6 miliardi di valore, l'Ue garantisce il 40% con l'impegno a salire al 50.

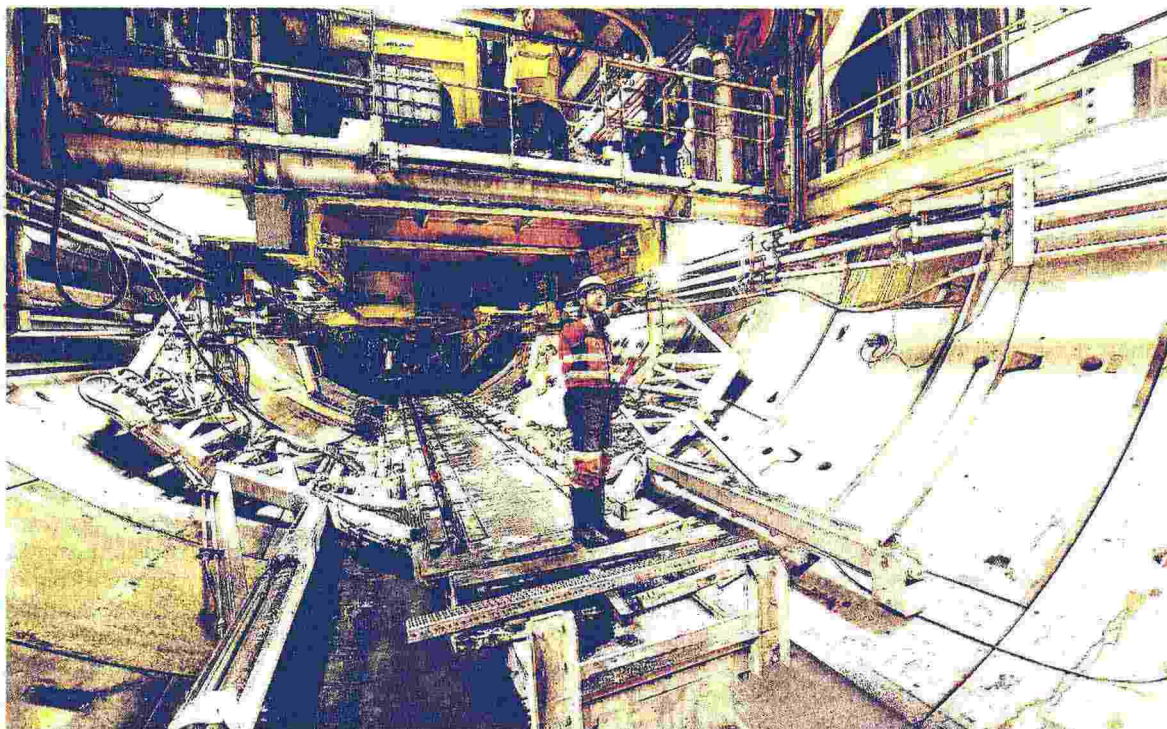
A regime, quando entro qualche mese si concluderà anche l'iter per i lavori di scavo sul lato italiano (1 miliardo), saranno sette le frese a lavoro nel cuore della montagna, con circa seimila addetti nei diversi cantieri e un modello, definito dal Démarche Grand Chantier, che prova a massimizzare le ricadute sui territori escludendo i campi base ma puntando sullo sviluppo di servizi, dall'accoglienza alla ristorazione, destinati alle maestranze. «Oggi è un giorno speciale» ha ricordato Iveta Radičová, coordinatrice europea del Corridoio Mediterraneo di cui la Torino-Lione fa parte. Radičová ha ricordato la lunga gestazione del progetto e ha sottolineato come «le critiche e le osservazioni sono state importanti per migliorare l'opera verso una maggiore sostenibilità ed efficienza». L'assegnazione della gara, ricorda il direttore di Telt Mario Virano, «arriva dopo mesi di lavoro, reso complesso dalla pandemia: un team di 70 persone ha lavorato per lo svolgimento della procedura di selezione e poi assegnazione, facendo i conti con le limitazioni imposte dal Covid». Quali le prossime tappe? Anzitutto la conclusione della procedura di gara per affidare anche lo scavo dei 12 chilometri di tunnel di base sul lato italiano, a partire dal cantiere di Chiomonte. Poi, come ricorda Virano, sarà tempo di concentrarsi sulle tecnologie destinate all'attrezzaggio delle gallerie – due, una per ogni senso di marcia, che scorrono in parallelo ma tra loro interconnesse da 200 bypass. «Si tratta in questo caso – spiega il direttore di Telt – di lavori per

2 miliardi di grande rilevanza perché si tratterà di selezionare varie tipologie di soluzioni tecnologiche, con gli standard più evoluti, da quelle ferroviarie al sistema di alimentazione elettrica, fino a segnalamento, sicurezza e sensoristica, con una attenzione particolare alle future attività di manutenzione».

I tempi di realizzazione di questa che risulta tra le principali opere in costruzione in Europa resta un tema importante. «Dovremo tener conto e gestire i possibili imprevisti – dice Virano – e dobbiamo poi augurarci che la parte burocratica collegata agli iter autorizzativi e di finanziamento, in capo all'Unione europea e ai due Stati, non crei ritardi». Parte dei 3 mila chilometri che attraverseranno, su ferro, l'Europa a Ovest a Est, la tratta internazionale della Torino-Lione – 67 chilometri tra le due stazioni di Saint Jean de Maurienne e Susa – dovrà poi fare i conti con il problema degli accessi sia in Italia che in Francia. Si tratta delle rispettive tratte nazionali – più corta quella italiana, fino a Torino, in attesa della nomina di un commissario, ben più complessa quella francese fino a Lione, per ora affidata alle capacità di coordinamento del prefetto della città – che dovranno essere progettate, realizzate o comunque adattate per garantire migliori prestazioni complessive. Il presidente du Mesnil ricorda che «la vecchia linea continuerà a funzionare e non sarà dismessa», ma in questo ambito, come è evidente, la partita è tutta da giocare per essere pronti a sfruttare al massimo il tunnel di base quando sarà operativo.

Infine una nota ricorda che Webuild e i suoi partner in joint-venture si sono aggiudicati un contratto del valore di 1,43 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Torino-Lione. Il lavori per la realizzazione della linea ad alta velocità



MARIO VIRANO
Architetto,
direttore generale
di Telt, al suo
secondo mandato
per la società
italo- francese
che realizzerà
l'alta velocità tra
Torino e Lione

IN CANTIERE

3 lotti

I vincitori

Il lotto 1 - 22 km di tunnel tra Villarduin-Bourget/Modane e l'Italia - è stato aggiudicato al raggruppamento Eiffage Génie Civil (mandataria) con Spie Batignolles, Ghella e Cogeis. Lo scavo (valore 1,47 miliardi) avverrà in 72 mesi. Il lotto 2 - 23 km tra Saint-Martin-la-Porte/La Praz e Modane - è stato assegnato al raggruppamento Vinci Construction Grands Projets con DodinCampenon Bernard e l'italiana WeBuild. Si prosegue lo scavo di oltre 10 km di tunnel già realizzati a Saint-Martin-la-Porte, per 65 mesi di lavori e un valore di 1,43 miliardi. Il terzo lotto, 3 km tra Saint-Julien-Montdenis e Saint-Martin-la-Porte - va a Implenia Suisse con Nge, Itinera e Rizzani de Eccher. Vale 228 milioni

