

COMUNICATO STAMPA

IN ARRIVO 3 MILIARDI DI GARE PER LA NUOVA FASE DELLA TORINO-LIONE

TELT presenta alle imprese le prossime missioni per attrezzare e gestire la sezione internazionale della futura ferrovia

Bruxelles, 20 aprile 2023 – Sono in arrivo **gare per un valore stimato di 3 miliardi** per trasformare il **tunnel di base del Moncenisio**, in costruzione sotto le Alpi tra Francia e Italia, in un'infrastruttura ferroviaria pienamente interoperabile.

Oltre 230 professionisti in rappresentanza di 86 imprese internazionali hanno partecipato oggi, nella cornice del Train World a Bruxelles, alla presentazione di TELT delle missioni operative che si prepara ad affrontare per passare da costruttore a gestore della nuova linea lunga 65 km tra Saint-Jean-de-Maurienne e Susa, di cui 57,5 km all'interno tunnel di base a doppia canna più lungo al mondo.

La mattina è stata chiusa dalla Coordinatrice Ue del Corridoio Mediterraneo, Iveta Radičová.

Nel pomeriggio, le imprese hanno potuto partecipare a due workshop tematici per approfondire con i professionisti di TELT gli aspetti tecnici, amministrativi e giuridici delle procedure legate alla sezione internazionale della Torino-Lione.

Il Cantiere operativo CO12 e le prossime missioni di TELT

Dopo aver contrattualizzato tutto il tunnel di base in Francia e, prossimamente, il restante 20% in Italia, TELT ha lavorato alla definizione delle specifiche funzionali e tecniche dei sistemi ferroviari e non ferroviari per attrezzare la nuova linea merci e passeggeri. In particolare, sono previsti 140 km di binari e catenarie, due centri di comando e controllo posti alle estremità dell'infrastruttura per gestire i sistemi del tunnel e la circolazione con un monitoraggio H/24 grazie a un sistema di oltre 900 telecamere e sensori installati lungo tutto il tracciato. Tre sottostazioni elettriche indipendenti permetteranno di alimentare la trazione dei treni. Cinque aree di sicurezza, di cui tre in sotterraneo, dotate di sale di accoglienza con ricambio d'aria esterna dedicato, sono in grado di accogliere fino a 1.200 persone ciascuna.

L'areazione nel tunnel sarà assicurata da cinque centrali di ventilazione che sfruttano le quattro discenderie già realizzate, oltre ai pozzi a doppio flusso di Avrieux che, in caso di incendio, consentono contemporaneamente di estrarre il fumo e introdurre aria pulita nelle aree di sicurezza. Per far fronte a eventuali incendi o altri incidenti sono previsti 2 treni di soccorso e 6 mezzi bimodali (su gomma-rotai). Le aree sotterranee dovranno essere dotate di sistemi di estinzione incendi tramite diffusione di nebulizzazione d'acqua (brumizzazione) collegati da cavi fibrolaser termosensibili che consentono l'immediata individuazione del luogo esatto di un trasmettendo l'informazione all'operatore nella sala di controllo che può quindi attivare la brumizzazione per spegnere il fuoco direttamente sul punto interessato.

Per la sicurezza lungo il tunnel sono previsti 180 bypass tra le due canne (uno ogni 333 m) e 360 porte di evacuazione, oltre a otto stazioni antincendio con serbatoi d'acqua in grado di garantire un'autonomia per più di 10 ore.

TELT ha definito tre missioni principali che accompagnano il CO12:



- **L'Assistenza tecnica alla committenza**, che garantirà il supporto ingegneristico durante la progettazione e successivamente durante la messa in opera degli impianti ferroviari e tecnici della nuova linea e delle sue 2 connessioni con la linea storica;
- oltre l'attrezzaggio, TELT si prepara alla transizione della fase di costruzione a quella di gestione, per quasi un secolo, dell'opera grazie al supporto di uno **Shadow operator**, il servizio che affiancherà TELT fino alla messa in esercizio dell'opera su diversi assi: organizzazione e formazione dei team, gestione operativa del traffico, della sicurezza, degli asset e loro manutenzione, definizione della strategia di commercializzazione delle tracce e gestione delle 2 stazioni internazionali;
- **il Servizio di manutenzione**, che permetterà di mantenere alta l'efficienza e la sicurezza della nuova infrastruttura dopo la sua messa in funzione, per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità su cui si basa il progetto della Torino-Lione nel quadro del Green deal europeo.

La sezione internazionale della Torino-Lione

Tra la Val Susa e la Val Maurienne sono attivi dieci cantieri con oltre 1.400 persone al lavoro che arriveranno a 4.000 diretti e 4.000 indiretti al picco dei lavori nei prossimi anni. Dopo i 10,5 km di tunnel di base completati ad aprile 2022, proseguono gli scavi in Francia, mentre la gara per la realizzazione del tratto italiano della galleria è alle fasi finali e sarà affidata dopo l'estate. Parallelamente procedono nei due Paesi anche diverse opere all'aperto connesse alla nuova infrastruttura.

La sezione internazionale della nuova linea tra Torino-Lione è l'anello centrale del Corridoio Mediterraneo, una delle nove reti TEN-T impostate dalla Ue per trasportare in modo veloce, pulito economico e sicuro merci e passeggeri attraverso il Continente. Nel quadro del Green Deal europeo, la nuova linea ha l'obiettivo di togliere un milione di mezzi pesanti dalle strade tra Italia e Francia, contribuendo a una riduzione della CO2 sull'arco alpino. Il tunnel storico del Frejus, realizzato nel 1871, non risponde più agli standard internazionali perché dispone di una sola canna per entrambi i binari, pertanto, la circolazione è fortemente limitata a causa dei vincoli di sicurezza. Il tunnel di base del Moncenisio consente di superare le Alpi alla quota di pianura, con un risparmio energetico fino al 40% e velocità dei treni più elevate (100-120 km/h per le merci e 220 km/h per i passeggeri). La nuova linea, spostando merci e passeggeri a lunga percorrenza nel tunnel di base, libera il traffico sulla linea storica che resta a disposizione dei trasporti regionali tra la Val di Susa e la Val Maurienne.

Formazione, partnership e tecnologie per creare nuove competenze

Nel corso della giornata, in occasione dell'anno europeo delle competenze, TELT ha organizzato una tavola rotonda in cui Michael Benedikt vicedirettore del CERN di Ginevra, Sergio Orlandi, a capo del Dipartimento Ingegneria e costruzione dell'impianto ITER, e il direttore generale di TELT, Mario Virano, hanno dialogato con Emanuela Girardi, membro del board di ADRA, associazione internazionale accreditata presso la UE che si occupa dell'intelligenza artificiale, dei big data e della robotica, sulle sfide europee dell'innovazione e le competenze per rispondere alle necessità operative con proposte all'avanguardia.

Contatti Stampa:

Davide Fuschi – Vice direttore Comunicazioni e Relazioni esterne - TELT

+39 342 33 55 352 davide.fuschi@telt-sas.com

Sara Settembrino - Responsabile Relazioni con i media Italia - TELT

+39 3346219234 – sara.settembrino@telt-sas.com