

Mentre in Italia si è fermi a Chiomonte, in Francia proseguono a tappe serrate i lavori di costruzione a partire dalla discenderia di Saint-Martin-la-Porte. E uno stabilimento di betonaggio appositamente realizzato produrrà 6000 conci per rivestire le gallerie.



C'è una Torino-Lione che marcia spedita a dispetto del dibattito pro o contro qui in Italia, appeso a storiche contestazioni e al filo sottile dell'analisi governativa costi-benefici. È il cantiere in piena attività in terra francese. Proprio in questi giorni, la **fresa "Federica" ha superato il 60% di avanzamento dei lavori**

(circa 5,4 chilometri) nel sito di Saint-Martin-la-Porte, dove è in corso lo scavo. Formalmente si tratta di un tunnel geognostico (così come viene definito quello italiano di Chiomonte), ma in realtà è molto di più, perché questi nove chilometri vengono scavati nell'asse e nel diametro della canna sud del tunnel di base del Moncenisio.

Completamente scavati e rivestiti, una volta ultimati i lavori, questi nove chilometri **rappresentano la tratta centrale della galleria di base**

che sarà lunga 57,5 chilometri. Quindi, mentre in Italia siamo alle fasi preliminari, in Francia si fa sul serio. E questo è stato possibile grazie a una sorta di escamotage: i lavori sono stati avviati nel 2014 da Ltf (Lyon Turin Ferroviaire) la società incaricata dello studio progettuale e dei sondaggi geognostici che in teoria non avrebbe potuto appaltare lavori di costruzione vera e propria del tunnel, in attesa che se ne occupasse una nuova società paritetica Italia-Francia, promotore della sezione transfrontaliera, Telt (Tunnel Euralpin Lyon-Turin) successivamente costituita.

In pratica è stato sufficiente classificare questi lavori come preparatori per far partire a tutto regime la talpa in direzione dell'Italia. La discenderia di Saint-Martin-la-Porte diventa così **il più importante cantiere operativo lungo la linea**

(e si affianca alle altre due discenderie già realizzate in Francia): per raggiungerla occorre percorrere 2400 metri già a suo tempo scavati e ulteriormente potenziati con un tratto complementare di 1,8 chilometri. Qui opera Federica, una grande fresa di 11,6 metri di

diametro. Come se questo non bastasse, a dimostrazione che in Francia non si è ancora a livello di proposte, a pochi chilometri di distanza dal cantiere è stato realizzato uno stabilimento di betonaggio per realizzare i conci in calcestruzzo per rivestire le gallerie una volta scavate (è la stessa fresa a completare l'opera mano a mano che avanza). Lo stabilimento produce 90 conci al giorno, utilizzando come inerti buona parte del materiale di risulta dagli scavi. In totale in questi quasi nove chilometri di galleria ne saranno impiegati poco meno di seimila.

La sezione transfrontaliera della nuova linea Torino-Lione (NLTL), impropriamente chiamata Tav, prevede lo **scavo di 162 chilometri**, tra gallerie principali, di servizio e di connessione: dopo il record di "Federica" in totale sono stati realizzati 15 chilometri. E in Italia? Tra le opere già ultimate c'è il cunicolo geognostico di Chiomonte di 7020 metri, in val di Susa che ora verrà adeguato e ulteriormente potenziato per farne il maggior punto di attacco dei lavori sul lato italiano in modo da concentrare in un'unica zona l'impatto ambientale dei cantieri.

Piermario Curti Sacchi

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: [redazione@trasportoeuropa.it](mailto:redazione@trasportoeuropa.it)

---

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? [Iscriviti alla nostra Newsletter](#) con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!