

RFI, AVVIATE TRE TALPE MECCANICHE (TBM) TRA CAMPANIA, PUGLIA E SICILIA

Napoli, 23 luglio 2024 - Continuano a pieno ritmo i lavori di Rete Ferroviaria Italiana (Società Capofila del Polo Infrastrutture del Gruppo FS) per le grandi opere del Sud Italia. Oggi sono state avviate tre talpe meccaniche (Tunnel Boring Machine) in Campania, Puglia e Sicilia *Futura, Marina e Lucia*, le prime operative sull'itinerario AV/AC Napoli-Bari e l'ultima sull'itinerario della Palermo-Catania-Messina.

All'evento tenutosi presso il cantiere di Apice (Benevento) hanno partecipato **Matteo Salvini**, Vicepresidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **Gianpiero Strisciuglio**, Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI e **Pietro Salini**, Amministratore Delegato di Webuild.

La nuova linea Napoli – Bari e la Palermo-Catania-Messina sono inserite nel progetto **Cantieri Parlanti**, realizzato dal Gruppo FS in collaborazione con il MIT, per raccontare in maniera trasparente le attività e i benefici delle nuove infrastrutture attraverso iniziative pubbliche, infopoint e una pagina web dedicata alle [opere strategiche](#).

Sulla tratta Apice-Hirpinia, la TBM **Futura** scaverà la galleria Rocchetta, lunga circa 6,4 chilometri. *Futura* è costituita da una testa rotante del diametro di 12 metri spinta da 18 motori che generano una potenza complessiva di 3Mw. Lavorerà 24h, sette giorni su sette, e vedrà impiegate oltre 100 persone altamente specializzate. Durante le fasi avanzamento, la talpa meccanica realizzerà anche il rivestimento impermeabile della galleria. È la seconda TBM avviata sulla stessa tratta dopo *Aurora* che ha già scavato circa il 90% della galleria Grottaminarda.

I lavori della tratta Apice-Hirpinia, con un investimento di circa 628 milioni di euro, sono stati affidati da RFI al Consorzio Hirpinia AV (Webuild), sotto la Direzione Lavori di Italferr.

Sulla tratta Orsara – Bovino, la TBM **Marina** scaverà la prima delle due canne della galleria di Orsara, lunga circa dieci chilometri. *Marina* è costituita da una testa rotante del diametro di 9 metri, spinta da 11 motori che generano una potenza di 3 MW. Lavorerà 24h, sette giorni su sette, con una forza lavoro di circa 100 persone altamente specializzate. Durante le fasi avanzamento dello scavo, la talpa meccanica realizzerà il rivestimento impermeabile della galleria.

I lavori della tratta Orsara-Bovino, con un investimento di circa 562 milioni di euro, sono stati affidati da RFI al Consorzio Orsara-Bovino AV (Webuild e Pizzarotti), sotto la Direzione Lavori di Italferr.

Il raddoppio della tratta Apice-Orsara e quello della Orsara - Bovino si sviluppano completamente in variante rispetto alla linea esistente. In particolare, il raddoppio della tratta Apice – Orsara si estende per circa 47 chilometri, di cui l'80% in galleria, e prevede la realizzazione di una nuova stazione a servizio dell'Irpinia, oltre a due fermate, e la soppressione di quindici passaggi a livello, mentre il raddoppio della tratta Orsara – Bovino, si sviluppa per circa 12 chilometri, di cui l'80% in galleria, con la soppressione di quattro passaggi a livello.

La nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli – Bari è parte integrante del Corridoio ferroviario europeo TEN-T Scandinavia – Mediterraneo e finanziata anche con fondi PNRR. Con l’attivazione della tratta Cancellò – Frasso prevista nel 2025, sarà possibile viaggiare direttamente da Bari a Napoli in 2h 40’; al completamento dell’intera opera, entro il 2028, sarà possibile spostarsi da Bari a Napoli in due ore, fino a Roma in tre ore e da Lecce e Taranto verso la Capitale in quattro ore. L’opera costituisce già oggi un volano di sviluppo per il territorio e per la creazione di posti di lavoro: l’intera opera vede impegnate circa 7mila persone tra ingegneri, tecnici e operai, oltre a una filiera di 2mila imprese tra fornitori e subfornitori.

La TBM **Lucia**, che si aggiunge alla talpa Igea già operativa da aprile 2024, è la seconda delle cinque talpe complessivamente previste nel progetto di raddoppio della tratta Giampilieri-Fiumefreddo lungo l’itinerario della Palermo-Catania-Messina e sarà impegnata nello scavo della Galleria Taormina, lunga oltre 6 chilometri, a doppia canna. Il progetto rientra negli interventi di potenziamento del collegamento Palermo-Catania-Messina e completerà il raddoppio della linea ferroviaria fra Messina e Catania, attraverso la realizzazione di 42 chilometri di nuovo doppio binario, di cui circa 37 in sotterranea e in variante rispetto all’attuale linea.

Due i lotti in cui si divide il progetto del completamento del raddoppio della Messina- Catania, il primo, da Fiumefreddo a Taormina, si sviluppa lungo un tracciato di circa 14 chilometri con due viadotti, tre gallerie, per un totale di circa 11 chilometri, una galleria artificiale di un chilometro, la nuova stazione di Taormina e le due fermate Fiumefreddo-Calatabiano e Alcantara-Giardini Naxos. Il secondo lotto prevede 28 chilometri di nuova linea a doppio binario, con sei viadotti per circa due chilometri, otto gallerie, per circa 25 chilometri in sotterraneo, due stazioni e due fermate.

Gli interventi di velocizzazione dell’itinerario Messina-Catania-Palermo, progetto di RFI con la direzione lavori di Italferr, del valore di circa 12 miliardi di euro, nel complesso, garantiranno il rispetto dei requisiti d’interoperabilità e consentiranno una significativa crescita della competitività del trasporto viaggiatori su ferro, rispondendo alle esigenze di mobilità in termini di riduzione dei tempi di percorrenza, regolarità e frequenza.

Al momento sono in corso gli interventi su tutti i lotti del nuovo itinerario Palermo-Catania, per una lunghezza complessiva di 179 chilometri.

Tutti interventi, questi, funzionali a rendere la rete ferroviaria del sud Italia sempre più competitiva, agendo su più livelli per dare luogo a un sistema di trasporti integrato, efficiente e sostenibile, in grado di sostenere la crescente domanda turistica le esigenze dei cittadini e del traffico merci.