



COMUNICATO STAMPA

COMINCIATO LO SCAVO DELLE GALLERIE DELLA LINEA C

La prima TBM ha iniziato oggi lo scavo delle gallerie della linea C procedendo dal pozzo di introduzione Giardinetti verso il centro città. A giorni comincerà a scavare un tunnel parallelo anche una seconda talpa meccanica. È stato l'Assessore alla Mobilità ed ai trasporti, On. Sergio Marchi, a mettere in moto la grande macchina robotizzata pigiando il tasto d'avvio nella "sala regia" della TBM. Alla cerimonia erano presenti i vertici di Roma Metropolitane e del General Contractor Metro C che realizza la linea, insieme ai rappresentanti dei soci della società: Astaldi, Vianini Lavori, CMB, Ansaldo TSF e Consorzio Cooperative Costruzioni.

Con l'avvio degli scavi inizia un'altra fase importante della realizzazione della linea C. Tecnologicamente avanzata sarà la prima grande infrastruttura di trasporto pubblico in Italia (metropolitana pesante) guidata e controllata a distanza da un sistema ad automazione integrale. 30 treni driverless (senza guidatore) potranno trasportare sino a 600mila persone al giorno.

I lavori procedono per tratte. Attualmente sul percorso Pantano – San Giovanni sono aperti 16 cantieri. L'entrata in esercizio della prima tratta (Pantano – Centocelle) è prevista entro la seconda metà del 2011, il prolungamento a piazza Lodi nel secondo semestre 2012.

Roma, 3 luglio 2008





NOTA INFORMATIVA

LE TBM DELLA LINEA C

Per gli scavi della linea C vengono utilizzate macchine TBM (Tunnel Boring Machines) chiamate comunemente Talpe Meccaniche. Sono costruite a Bassano del Grappa dalla società tedesca Herrenknecht nello stabilimento di una consociata italiana. Le prime due cominciano a scavare affiancate dal pozzo Giardinetti in direzione centro. Altre due saranno varate a fine anno nel pozzo Malatesta.

Le TBM, sono veri e propri cantieri mobili che avanzano nel sottosuolo, portando con sé tutte le attrezzature necessarie allo scavo, allo smaltimento dei detriti e alla realizzazione del rivestimento della galleria. Questo metodo costruttivo garantisce inoltre la massima sicurezza del personale impegnato nella costruzione, nonché degli edifici sovrastanti le gallerie.

Le due Talpe Meccaniche della Linea C hanno una testa fresante circolare (la parte che scava la roccia) di 6,71 m di diametro protetta da uno scudo e munita di artigli d'acciaio e dischi rotanti per frantumare il terreno. Ogni TBM complessivamente pesa 750 tonnellate ed è lunga 100 metri compreso il back up (la struttura servizi nella quale sono collocate la cabina di guida, i cablaggi degli impianti e il nastro che porterà la terra di scavo negli appositi vagoncini). Dentro allo scudo un braccio meccanico installa il rivestimento definitivo costituito da conci, elementi prefabbricati in calcestruzzo sagomati ad arco, che assemblati fra loro formano gli anelli di sostegno della galleria.

Le TBM sono macchine complesse, totalmente automatiche e guidate dal computer. Una "sala regia" terrà costantemente sotto controllo il lavoro della talpa e le fondamenta dei palazzi limitrofi. Sugli spigoli dei palazzi dell'area di scavo saranno infatti collocati degli **strumenti di misura** che segnalano in tempo reale eventuali movimenti (anche impercettibili dall'uomo).

La "**Talpa**", avanza di circa **8/12 metri al giorno** con punte di 20 metri e lavorerà **24 ore su 24** per sette giorni alla settimana. Dopo il suo passaggio la galleria è sostanzialmente finita, completa del suo rivestimento e pronta per essere attrezzata con i binari e tutti gli impianti tecnologici indispensabili per il controllo e la gestione della metropolitana. Ogni TBM viene assistita da una squadra di circa 15 persone in sotterraneo e ulteriori 10 in superficie per ogni turno.

Roma, 3 luglio 2008





