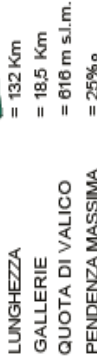

LINEA "PORRETTANA" (1864), LINEA "DIRETTISSIMA" (1934), LINEA "ALTA VELOCITÀ/CAPACITÀ" (1996)



Le creusement du tunnel de Tartaiguille a été très difficile, en raison notamment de convergences inattendues du terrain, qui ont nécessité un changement de méthode en cours de chantier: un ingénieur italien a convaincu la SNCF de travailler à la pelle en pleine section dans les argiles, en boulonnant le front sur 24 m”

Lorsqu’elle en prend les moyens, l’Italie peut réaliser des travaux à faire pâlir les entreprises françaises”

(Le Moniteur, février-août 1998)