

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. INGEGNERIA DELLE INFRASTRUTTURE

PROGETTO PRELIMINARE L.O. N.443/01

**NUOVA LINEA TORINO LIONE
TRATTA NAZIONALE**

DOSSIER SOTTOSERVIZI

SCALA:

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA / DISCIPLINA PROGR. REV.

D040 00 R 08 RG S I 0 000 001 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Date
A	Emissione esecutiva	S.CECCIA <i>sc</i>	Giugno 2010	L. BERARDI <i>lberardi</i>	Giugno 2010	M. DELLA VEDOVA <i>mdella</i>	Giugno 2010	

ITALFERR S.p.A.
U.O. UFFICIO CIVILE
ING. DANIELE EVANGELISTA
Dott. Ing. DANIELE EVANGELISTA
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma
n. 23189

File: D040 00 R 08 RG-SI0000 001 A.doc n. Elab.:



Questo progetto è cofinanziato dalla Comunità Europea

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DESCRIZIONE DEL TRACCIATO	4
3	INTERFERENZE TRACCIATO	7
3.1	GASDOTTI-METANODOTTI	7
3.2	LINEE ELETTRICHE	7
3.3	OLEODOTTI	8
4	PLANIMETRIE INTERFERENZE	9

1 PREMESSA

Il presente elaborato descrive i principali sottoservizi che vengono interferiti con il tracciato della Nuova Linea Torino Lione, rilevati dalla cartografia esistente.

Si riporta nel seguito una breve descrizione del tracciato per poi analizzare le singole interferenze.

	NUOVA LINEA TORINO LIONE TRATTA NAZIONALE					
DOSSIER SOTTOSERVIZI	PROGETTO D040	LOTTO 00	CODIFICA R 08 RG	DOCUMENTO SI0000 001	REV A	FOGLIO 4 di 15

2 DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Nuova Linea Torino Lione (NLTL) consta di tre tratte: la parte francese, totalmente in territorio della Francia, dall'agglomerato urbano di Lione a Saint-Jean-de-Maurienne, affidata a Réseau Ferré de France (RFF), la Parte Comune italo-francese che termina in corrispondenza del Sito di Sicurezza di Chiusa S. Michele di competenza della Lyon Turin Ferroviaire (LTF) e la Tratta Nazionale, di competenza di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che prosegue fino all'allaccio con la linea AV/AC TO-MI in prossimità di Settimo Torinese.

Il tracciato della Tratta Nazionale si sviluppa in un tratto iniziale di galleria artificiale di lunghezza circa 1 km quindi di ulteriori circa 15 km in galleria naturale, superando S. Ambrogio e ponendosi all'esterno dell'edificato sotto l'area agricola tra il Fiume Dora e la Linea Storica (LS).

Prosegue in galleria riportandosi sotto il sedime della LS prima di Avigliana; tra Avigliana e il Comune di Buttigliera Alta si realizza un'interconnessione con la LS tramite due tratti in galleria che si diramano in direzione Est-Ovest dalle canne principali della NLTL, salgono in superficie verso Ovest ed escono allo scoperto oltre la frazione di Ferriera verso Avigliana, affiancandosi al sedime della LS.

La galleria naturale di circa 15 km procede nel Comune di Rosta e Rivoli; quindi, per i successivi circa 3 km verso Orbassano, la NLTL si sviluppa in galleria artificiale con basse coperture nel solco del possibile corridoio infrastrutturale della "Tangenziale di Rivoli" e della "Circonvallazione di Rivalta" come dalle ipotesi di unico corridoio infrastrutturale proposto dalla Provincia di Torino.

La linea risale oltre il piano campagna accanto all'abitato di Rivalta e attraversa l'area del futuro Parco del Sangone per circa 2 km nei quali si prevede il ricoprimento della struttura scatolare ferroviaria con l'utilizzo in loco del materiale di scavo della collina morenica. Con il ricoprimento della linea e la sistemazione a parco della nuova altimetria, la NLTL esce allo scoperto soltanto in prossimità dell'esistenti aste di manovra, estremità Sud dello scalo di Orbassano. Il nuovo assetto volumetrico del

terreno è in grado di ospitare una sovrastante viabilità pedonale (con belvedere), una viabilità ciclabile o veicolare a bassa velocità per la fruizione del parco, con connessione diretta alla stazione ipogea “San Luigi” della linea FM5.

Per i successivi circa 5 km la linea rimane in superficie per consentire la realizzazione del sistema dei collegamenti ferroviari con lo scalo di Orbassano. Le aree dello scalo vengono riqualificate nell’ottica di perseguire un miglioramento continuo delle performance energetiche, sociali e paesaggistiche.

La NLTL si eleva a quota superiore al piano campagna all’interno dello scalo per consentire la movimentazione dei treni dal Fascio Sosta al Fascio Appoggio dello scalo senza alcuna interferenza con la circolazione della NLTL. Successivamente si realizza un’ulteriore opera di scavalco per consentire il passaggio dei binari metropolitani. È prevista la realizzazione di un modesto viadotto in corrispondenza dell’attraversamento della tangenziale di Torino, che sarà quindi superata su diversi livelli altimetrici.

All’uscita dello scalo in corrispondenza della S.P. del Gerbido la linea NLTL (treni merci) si immerge sotto la superficie con galleria artificiale per circa 2 km. La LS invece procede in superficie e i treni passeggeri a Bivio Pronda/San Paolo si collegano alla LS del nodo di Torino, dove poi entreranno nel “passante ferroviario”.

Dopo l’interramento della NLTL, dalla LS si diramano due bracci di interconnessione che si interrano e si conetteranno in sotterraneo alla NLTL, che collegano lo scalo (per i treni merci che vi hanno fatto operato) con la Gronda.

La gronda merci quindi continua in sotterraneo inserendosi sotto Corso Marche e realizzando un unico corridoio infrastrutturale col Nuovo Asse Stradale di Corso Marche (Progetto SITI) in galleria naturale profonda. Tale galleria ha sviluppo di circa 15 km fino a Settimo Torinese.

La linea supera in sotterraneo il fiume Dora Riparia ponendosi sotto la direttrice della Tangenziale e sottoattraversando anche il torrente Stura di Lanzo, emergendo dopo circa 1 km di galleria artificiale per innestarsi in superficie per un tratto di 1 km con la linea AV/AC Torino Milano in prossimità di Settimo Torinese dove termina

l'intervento relativamente all'infrastruttura e agli impianti. A valle sulla linea AV/AC Torino Milano è stato posizionato il marciapiede del Posto di Soccorso.

La lunghezza totale della Tratta Nazionale, in termini infrastrutturali e impiantistici, è di circa 45 km, di cui circa 39 km in galleria e circa 6 km allo scoperto. Dei 39 km di galleria circa 30 km sono in galleria naturale (a foro cieco, scavate con TBM) e circa 9 km in galleria artificiale (realizzate col Metodo Milano e struttura a paratie e solettoni).

3 INTERFERENZE TRACCIATO

Dalla cartografia di base si individuano principalmente le seguenti interferenze:

- Gasdotti – metanodotti;
- Linee elettriche;
- Oleodotti.

Tutte le interferenze rilevate sono riportate nelle schede allegate con planimetrie in scala 1:5000, nelle quali è possibile avere una visione d'insieme dei sottoservizi e la cui descrizione è riportata nei seguenti paragrafi.

3.1 GASDOTTI-METANODOTTI

Il tracciato attraversa un gasdotto/metanodotto interrato in corrispondenza di Strada del Portone, all'uscita dello Scalo di Orbassano, dove la linea è allo scoperto. Questa interferenza viene individuata come interferenza 4.

Dopo l'attraversamento del fiume Dora Riparia in galleria profonda, in corrispondenza dell'intersezione con Corso Regina Margherita il tracciato interferisce con un gasdotto/metanodotto interrato che corre parallelo a Via Pianezza ed è stato individuato come interferenza 7.

3.2 LINEE ELETTRICHE

Tra il km 0 e il km 1 il tracciato, in galleria artificiale, interseca la linea elettrica ENEL e due cabine elettriche in superficie. Si individua facilmente nelle planimetrie con il nome di Interferenza 1.

La seconda interferenza con le linee elettriche è individuata come interferenza 2, nei pressi dell'ingresso allo scalo di Orbassano, quando il tracciato è in galleria artificiale ricoperta.

In corrispondenza della tangenziale, all'interno dell'attraversamento dello scalo di Orbassano, in viadotto si interferisce con una ulteriore linea elettrica dell'ENEL, che si individua come interferenza 3.

Al termine dell'attraversamento di corso Allamano, nel tratto iniziale di galleria artificiale si individua l'interferenza 6, rappresentata dalla linea elettrica ENEL.

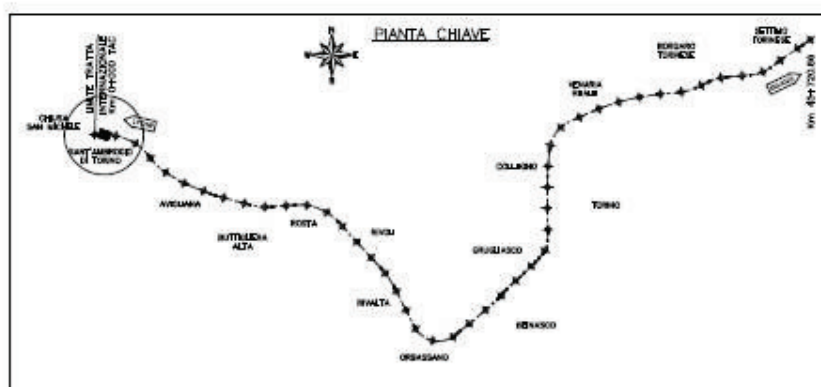
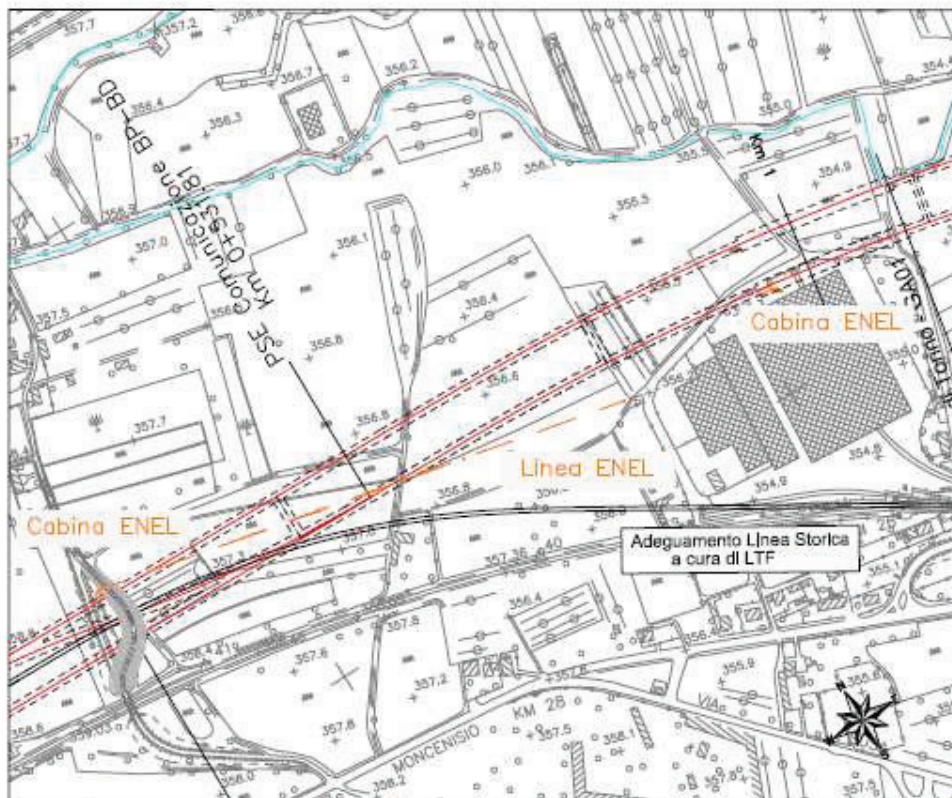
In corrispondenza del tratto finale a Settimo Torinese, quando la linea risale in galleria artificiale si interferisce con una linea elettrica ENEL e un traliccio, classificate come interferenza 8.

3.3 OLEODOTTI

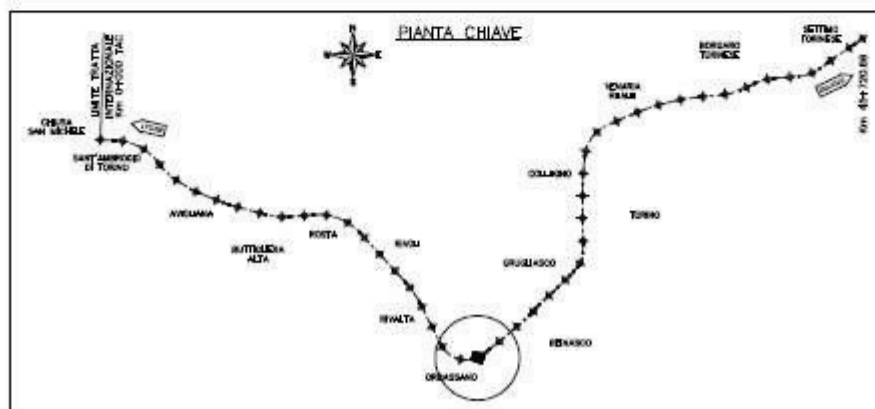
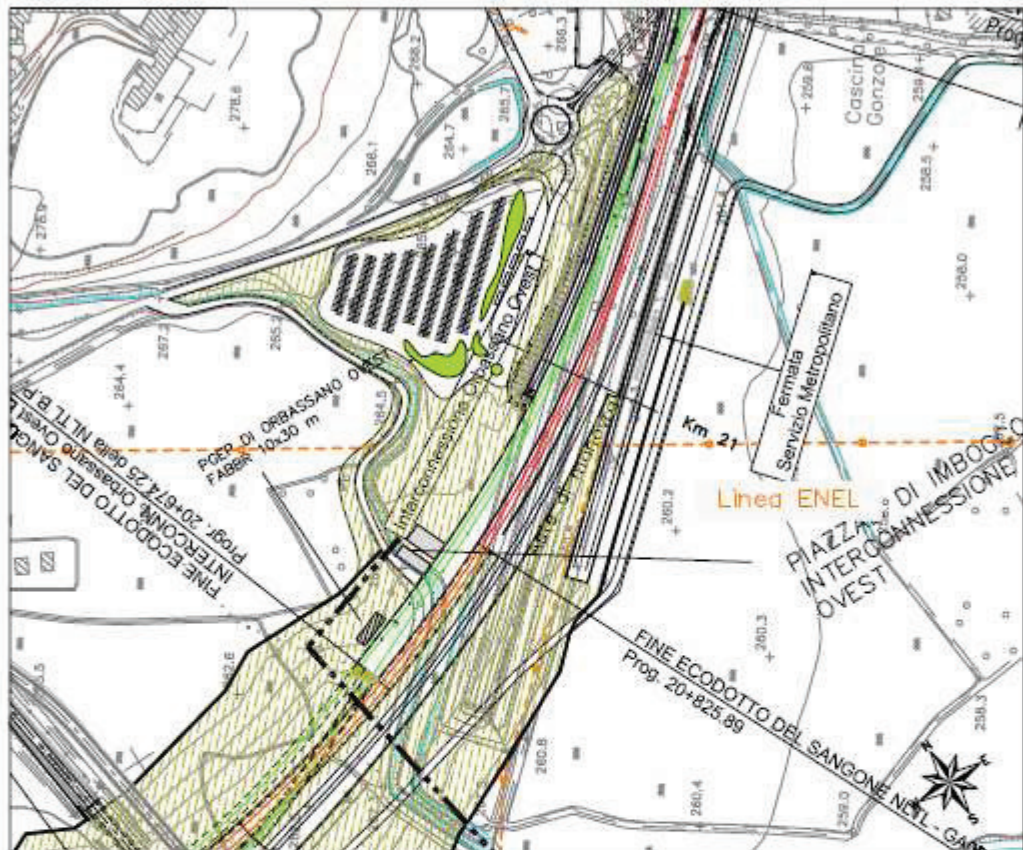
In corrispondenza di corso Allamano il tracciato interferisce con l'Oleodotto Siberiano, individuato come interferenza 5.

4 PLANIMETRIE INTERFERENZE

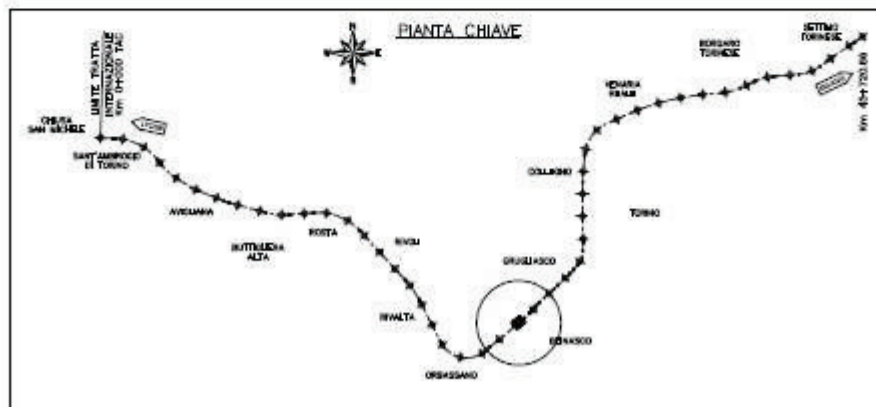
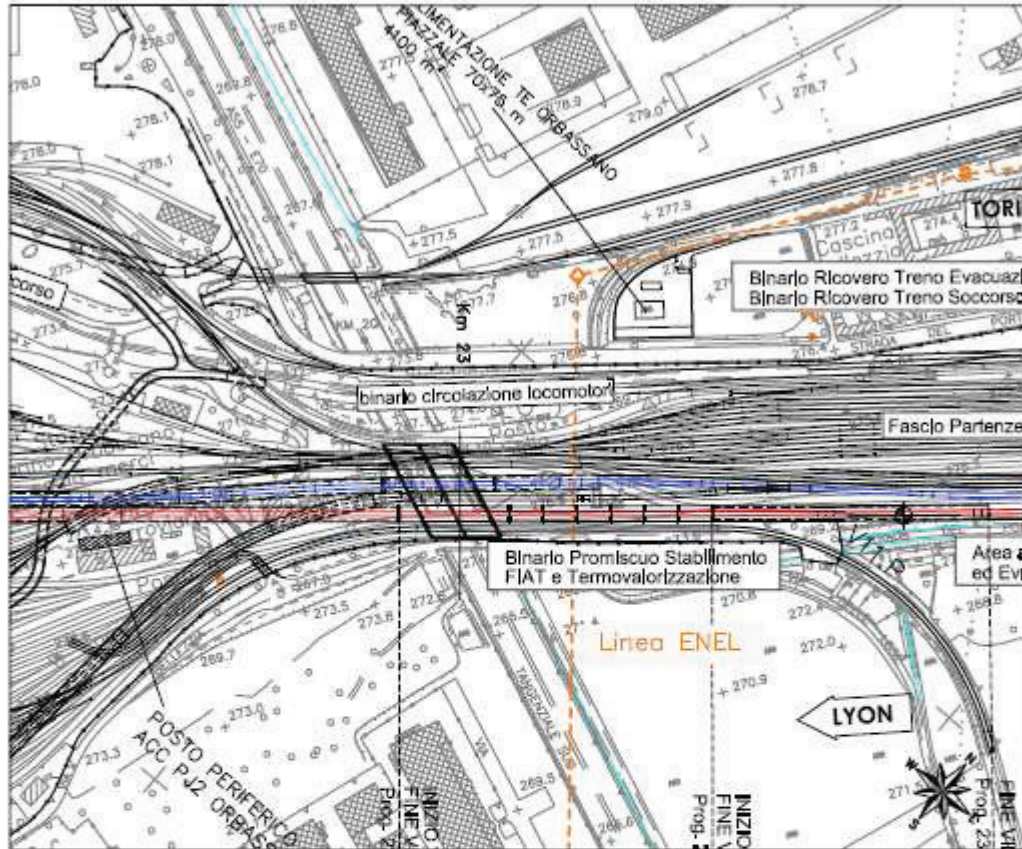
INTERFERENZA 1: Linea e cabine ENEL



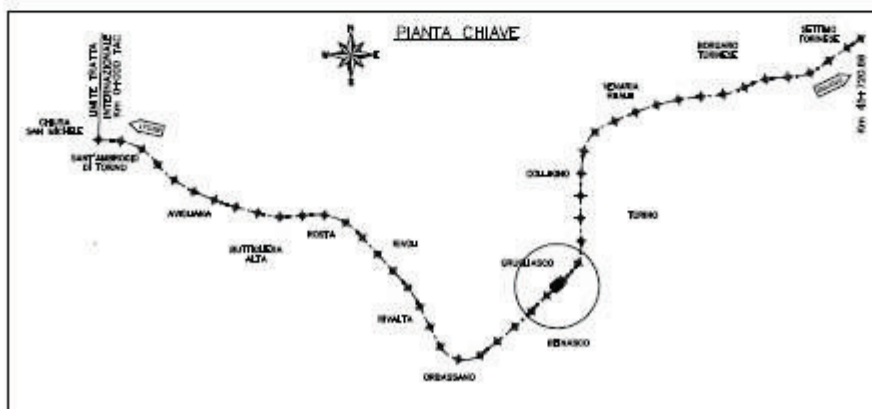
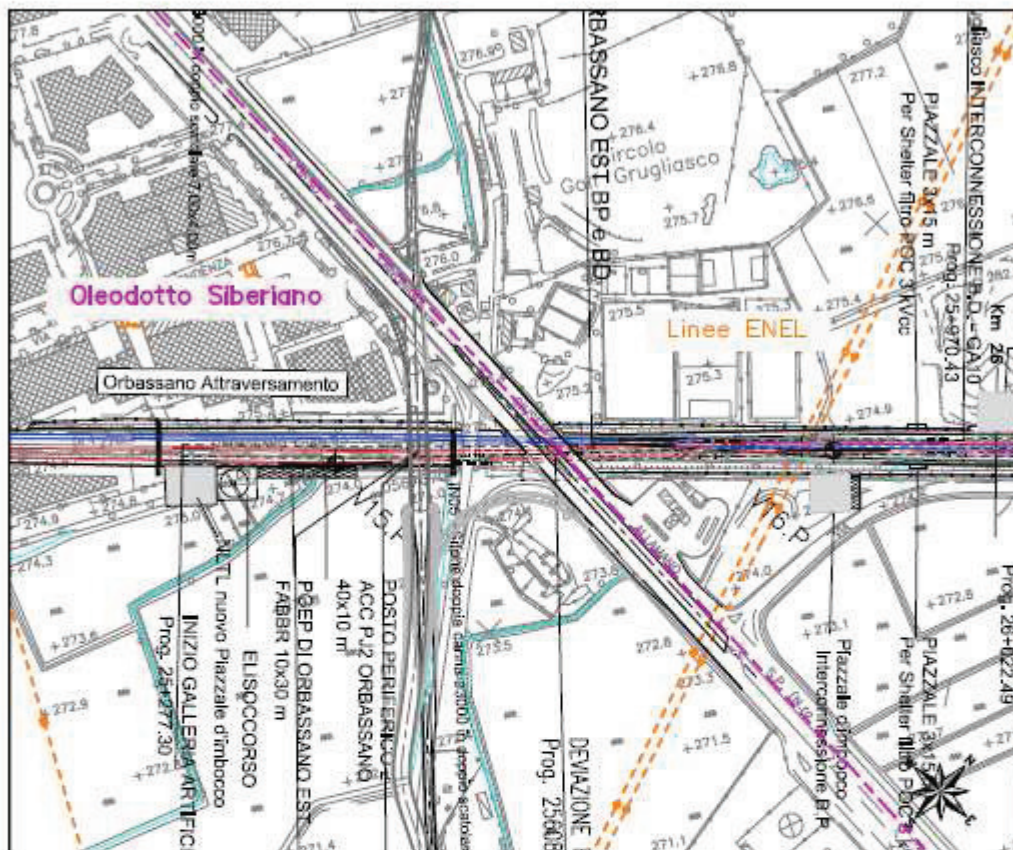
INTERFERENZA 2: Linea ENEL



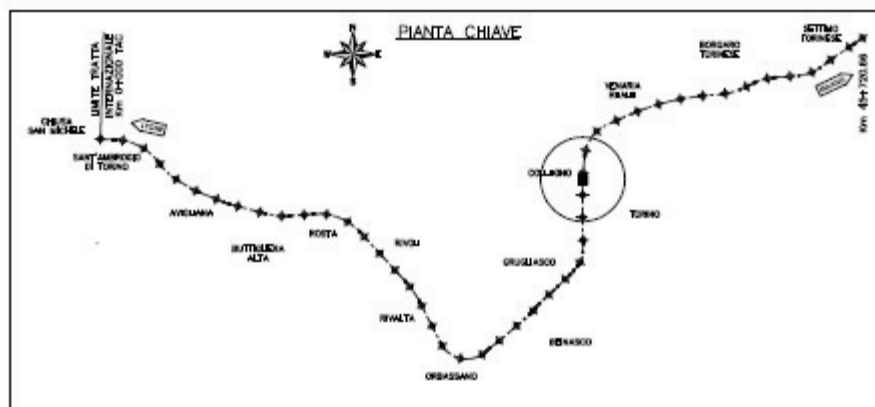
INTERFERENZA 3: Linea ENEL



INTERFERENZE 5 E 6: Oleodotto Siberiano e Linee ENEL



INTERFERENZE 7: Gasdotto-Metanodotto interrato



INTERFERENZA 8: Linea ENEL

