



**Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione
tratta Settimo - San Didero
(Gronda merci di Torino)**

**Prescrizioni al progetto preliminare RFI
(L. 443/01 e D.L. 190/02)**

6 marzo 2003

2) Il nuovo tratto ferroviario Settimo-S.Didero, comprendente la Gronda Merci di Torino, collegherà la linea AC Milano-Torino, in corso di costruzione, alla futura linea Torino-Lione.

A giudizio della Regione Piemonte nella sua realizzazione devono essere perseguiti i seguenti obiettivi:

OBIETTIVI

- 1) Rendere possibile l'intensificazione del servizio regionale e metropolitano sulla linea storica;
- 2) valorizzare lo scalo e il polo logistico di Torino Orbassano;
- 3) inserire la stazione di Torino Stura nel sistema AC Lione-Torino-Milano;
- 4) ridurre l'inquinamento acustico e ambientale, in particolare quello prodotto dai treni sulla linea storica;
- 5) rendere minimo l'impatto sul territorio.

LA REGIONE PIEMONTE

- a conclusione del tavolo tecnico-politico che ha coinvolto dal 15 maggio 2002 tutti gli Enti e i soggetti interessati,
- intende introdurre nel progetto preliminare presentato da RFI le seguenti prescrizioni al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati.

PRESCRIZIONE n° 1

1) Dedicare la linea storica al solo traffico passeggeri regionale e metropolitano.

2) Utilizzare la Gronda per il traffico merci, l'Autostrada Ferroviaria e il traffico passeggeri a lunga distanza.

PRESCRIZIONE n° 2

Eliminare l'interconnessione con la linea storica prevista da RFI nella zona di Caprie e sostituirla con altra, più ad ovest e più breve, nell'ambito delle interconnessioni del tratto internazionale della linea Lione-Torino previste da LTF.

La variante ha i seguenti scopi:

- evitare il forte impatto dell'interconnessione sul territorio dei comuni di Caprie e Condove;
- evitare, nella prima fase, l'inoltro di tutti i treni della Gronda Merci sulla linea storica fra Condove e Bussoleno con aggravamento delle condizioni di inquinamento.

PRESCRIZIONE n° 3

- **Spostare il tracciato della nuova linea in territorio di Pianezza verso Nord;**
- **Proteggere la sede ferroviaria in quel tratto con adeguate barriere antirumore.**

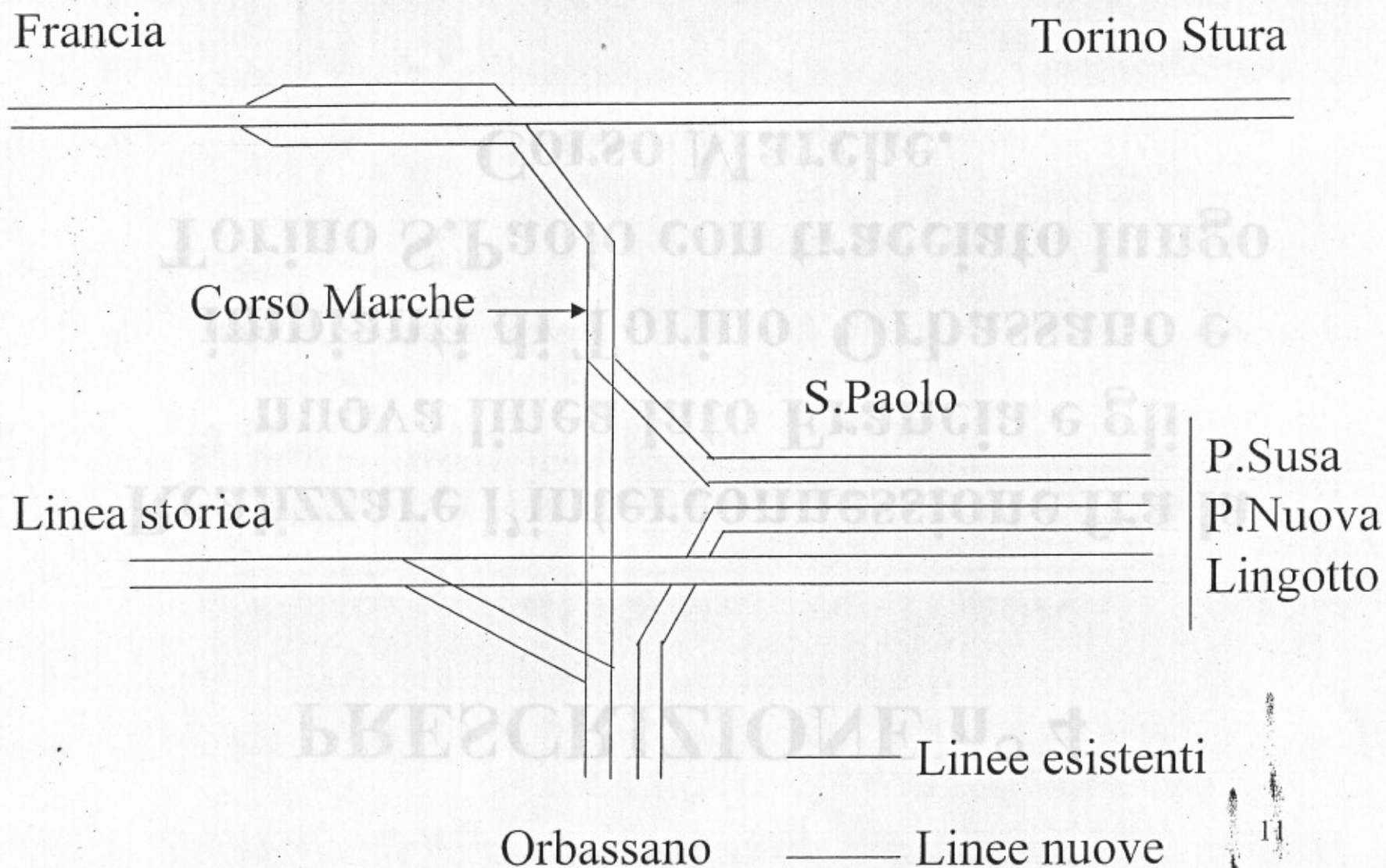
La prescrizione deriva:

- **dall'esigenza di consentire lo sviluppo della zona residenziale di Pianezza;**
- **dall'esigenza di contenere l'impatto ambientale sul centro abitato.**

PRESCRIZIONE n° 4

**Realizzare l'interconnessione fra la
nuova linea lato Francia e gli
impianti di Torino Orbassano e
Torino S.Paolo con tracciato lungo
Corso Marche.**

Schema funzionale Corso Marche



La prescrizione ha i seguenti scopi:

- **permettere l'inoltro da/per la Francia dei treni merci e dell'Autostrada Ferroviaria dell'area torinese senza interessare la linea storica;**
- **permettere l'inoltro su Torino Porta Susa dei treni passeggeri a lungo percorso tra la Francia e Milano senza interferire con la circolazione della linea storica Bussoleno-Porta Nuova;**
- **permettere l'inoltro diretto dei treni merci tra la Francia e le stazioni del sud Piemonte (Candiolo, Trofarello, Fossano, Villanova d'Asti, ecc.).**

INDICAZIONE n° 1

da trasformare in prescrizione n° 5 con

l'accordo delle parti interessate

Deviazione del tracciato della Gronda

Merci in galleria profonda lungo

l'asse di Corso Grosseto e suo

collegamento alla stazione di Torino

Stura.

Il tracciato lungo Corso Grosseto, essendo in galleria profonda:

- **non interferisce con la sopraelevata di Corso Grosseto-Corso Potenza;**
- **non interferisce col sottopasso delle Alpi;**
- **non interferisce - se non in fase di cantiere all'estremità di Corso Grosseto lato Rebaudengo - con la viabilità del corso stesso;**
- **in pratica arrecherà disagi minimi ai residenti.**

Vantaggi del tracciato di Corso Grosseto:

- inserisce la stazione di Torino Stura nel circuito AC Lione-Torino-Milano e rende possibili futuri sviluppi della stazione stessa (polo logistico, distripark, ecc);
- permette, attraverso gli scambi della stazione di Stura, l'instradamento dei treni merci della Gronda sulla linea storica e quindi sulla Chivasso-Casale-Alessandria;
- permette, al manifestarsi di esigenze di circolazione, la sosta dei treni merci sui binari della stazione di Stura;
- permette un tracciato migliore a Pianezza (prescrizione n° 3);
- riduce di circa 2,5 km la lunghezza della linea di Gronda;
- evita le gravi interferenze con la viabilità della soluzione RFI;
- nelle analisi multicriteria risulta la migliore fra le tre soluzioni esaminate (tracciati RFI, Provincia e Corso Grosseto).

Confronto tracciati

	RFI	Provincia	C.Grosseto
A cielo aperto km	6	5	2,7
Galleria artificiale km	8	6	3,5
Galleria naturale km	0	0	5,3
Lunghezza totale km	14	11	11,5

Interferenze stradali

	RFI	Provincia	C.Grosseto
Autostrada TO-MI	si	no	no
S.P.Torino-Volpiano	si	no	no
Svincolo TO-MI con TO-AO	si	no	no
Tangenziale nord	si	no	no
Svincolo S.S. TO-Leinì	si	no	no
S.S.TO-Castellamonte	si	no	no
Autostrada TO-Caselle	si	si	si
S.C.Castello S.Cristina	si	no	no
S.C.Basse di Stura	si	no	no
Svincolo tangenziale nord	si	no	no

continua

interferenze stradali

	RFI	Provincia	C.Grosseto
Svincolo tangenziale nord	si	no	no
S.P. TO-Caselle	si	si	no
Strada antica di Altessano	si	si	no
Via Amati	si	si	no
Ferrovia TO-Ceres	si	si	no
S.P. della Mandria	si	si	no
Svincolo tangenziale nord	si	si	no
S.P. TO-Druento	si	si	no
S.P. Villa Cristina-Savonera	si	si	no
Tangenziale Nord	no	si	si

RISULTATI

analisi multicriteria n° 1

- Soluzione RFI : penalizzazione punti **8,8**
- Soluzione Provincia: penalizzazione punti **5,15**
- Corso Grosseto : penalizzazione punti **4,675**

- Rapporto Provincia/Corso Grosseto : **1,10**
- Rapporto RFI/Corso Grosseto : **1,88**

Confronto tracciati gronda

		RFI	Provincia	Regione
Lunghezza allo scoperto	Km	6	5	2,7
Galleria artificiale	Km	8	6	3,5
Galleria naturale	Km	0	0	5,3
Lunghezza totale	Km	14	11	11,5
Costi	milioni di €	360	280	500

Analisi multicriteria n° 1

Valori: min 0, max 10

		RFI	Provincia	Regione
Fattori permanenti				
Costi di esercizio		10	8	8,5
Costi di manutenzione		8	6	10
Totale parziale contribuito al 15%		2,7	2,1	2,775
Inquinamento permanente				
Contributo al 25%		10	8	2
		2,5	2	0,5
Costi di costruzione				
Contributo al 25%		7,2	5,6	10
		1,8	1,4	2,5
Cantieristica				
Interferenze		10	5	1
Impatto cantieri		10	6	5
Totale parziale contribuito al 15%		3	1,65	0,9
Totale di tutti i contributi		10	7,15	6,675
Funzionalità a dedurre		6	10	10
Contributo del 20%		1,2	2	2
Totale		8,8	5,15	4,675

Rapporto soluzione Provincia/soluzione Regione	1,101604278
Rapporto soluzione RFI/soluzione Regione	1,882352941

RISULTATI

analisi multicriteria n° 2

- Soluzione RFI : penalizzazione punti **2930**
- Soluzione Provincia: penalizzazione punti **1980**
- Corso Grosseto : penalizzazione punti **1093**

- Rapporto Provincia/Corso Grosseto : **1,81**
- Rapporto RFI/Corso Grosseto : **2,68**

ANALISI MULTICRITERIA N° 2

	PROVINCIA		RFI		REGIONE	
	m²	totale	n°	totale	n°	totale
INTERFERENZE S TRADALI E FERROVIARIE min 0 / max 100						
banchinate e sottostade	50	150	6	300	1	50
strade statali / regionali	80	0	2	80	0	0
strade provinciali	60	120	6	160	0	0
strade urbane	20	40	3	60	0	0
ferrovie	50	50	1	50	0	0
INCIDENZA COMPLESSIVA		300		670		50
INTERFERENZE IDROLOGICHE						
fiumi	100	100	1	100	0	0
canali	60	180	3	180	3	180
rivi e corsi minori	30	60	2	60	2	60
INCIDENZA COMPLESSIVA		300		340		240
INTERFERENZE URBANE min 0 / max 100						
residenze ricettive sensibili	60	60	60	60	20	20
sottosedi	60	60	60	60	20	20
INCIDENZA COMPLESSIVA		120		150		40
INTERFERENZE CON OPERE PROGETTATE 0/50						
stradali	30	0	0	0	0	0
ferrovie	50	50	1	50	0	0
INCIDENZA COMPLESSIVA		50		50		0
COSTI GIACITURA						
rivestito	20	100	6	120	2,7	54
trincea	20	0	0	0	0	0
viadotto	30	60	2	60	0	0
galleria artificiale	30	120	4	240	3,5	105
galleria profonda	40	0	0	0	5,3	212
INCIDENZA COMPLESSIVA		280	14	360	11,5	371
IMPATTO AMBIENTALE CANTIERI						
acustico - rilevato e viadotto	20	140	6	120	2,7	54
acustico - galleria artificiale	20	80	4	80	3,5	70
acustico - galleria profonda	10	0	0	0	5,3	53
polveri - costruzione cielo aperto	10	220	14	280	4,7	84
polveri - galleria profonda	10	0	0	0	5,3	53
trasporto materiale - superficie	20	220	14	280	4,7	84
rapporto marino - profondità	10	0	0	0	5,3	53
totale		660		860		471
IMPATTO AMBIENTALE ESERCIZIO						
acustico - rilevato	30	150	6	180	2,7	81
acustico - viadotto	40	80	2	80	0	0
acustico - trincea	20	0	0	0	0	0
acustico - galleria artificiale	10	80	0	80	3,5	70
acustico - galleria profonda	10	0	0	0	5,3	53
vibrazioni - rilevato	20	100	6	120	2,7	54
vibrazioni - viadotto	30	60	2	60	0	0
vibrazioni - trincea	20	0	0	0	0	0
vibrazioni - galleria artificiale	20	80	4	80	3,5	70
vibrazioni - galleria profonda	10	0	0	0	5,3	53
totale		550		670		381
TOTALE		2360		3030		1553
COLLEGAMENTO ALLA RETE						
Passante ferroviario (Stura)	-100	-100		-100		-100
Torino - Caselle	-100	-100		-100		-100
Caselle-Torino-Malpensa	-80	0		0		-80
Linea storica	-80	-80		0		-80
Flessibilità sistemica	-100	-100		0		-100
totale		-340		-100		-480
Totale complessivo		1930		2930		1013
Rapporto soluzione Provincia/soluzione Regione:		1,91127905				
Rapporto soluzione RFI/soluzione Regione:		2,640595334				

INDICAZIONE n° 2 (CANTIERISTICA)
da trasformare in prescrizione n° 6 con
l'accordo delle parti interessate

- La Regione Piemonte si riserva di esprimere le proprie valutazioni sul progetto della cantieristica che sarà presentato da RFI e LTF.
- In ogni caso propone l'attivazione di uno specifico tavolo di verifica e confronto con i soggetti interessati.