



NODO FERROVIARIO DI TORINO

**COLLEGAMENTO DELLA LINEA FERROVIA TORINO–CERES CON LA RETE RFI
(PASSANTE FERROVIARIO) LUNGO LA DIRETTRICE DI CORSO GROSSETO**

Relazione tecnico illustrativa del contesto

DESCRIZIONE INTERVENTO

INQUADRAMENTO GENERALE

In passato, la ferrovia Torino-Ceres, che collega il capoluogo piemontese con l'aeroporto di Caselle Torinese e le Valli di Lanzo, si immetteva sul passante ferroviario FS (ora RFI) di Torino in corrispondenza della Stazione Dora.

Tale collegamento consentiva di far proseguire alcuni convogli provenienti da Germagnano e Ciriè fino a Porta Susa, permettendo di attestare la linea ferroviaria in una zona centrale della città.

I lavori connessi con il quadruplicamento del passante ferroviario di Torino, realizzati ad opera di RFI su progetto Italferr, stante la soluzione che ha previsto di far passare la linea ferroviaria sotto il fiume Dora Riparia con il conseguente abbassamento del piano del ferro a circa 20 metri dal piano campagna, hanno precluso la possibilità di mantenere il predetto proseguimento della ferrovia Torino-Ceres sul passante ferroviario, a meno di radicali interventi sulla ferrovia medesima.

Infatti, in corrispondenza della Stazione Dora, dove avveniva l'immissione della ferrovia Torino-Ceres nel passante di Torino, le due ferrovie si trovano attualmente ad una differenza di quota di circa 18 metri.

Il problema da risolvere, pertanto, è stato quello di trovare la soluzione più razionale per ricongiungere le due ferrovie recuperando i metri di dislivello che ne impediscono il collegamento.

In considerazione a quanto sopra esposto e alle indicazioni degli enti competenti si è sviluppata la soluzione che ha previsto di deviare il percorso della ferrovia Torino-Ceres in corrispondenza di Largo Grosseto, nelle immediate vicinanze della Stazione Madonna di Campagna.

In questo punto della città, ovvero in Largo Grosseto, la ferrovia Torino-Ceres è già totalmente interrata in virtù dei lavori effettuati all'inizio degli anni '90, che avevano consentito di abbassare la linea ferroviaria a partire dalla zona dello Stadio delle Alpi fino alla Stazione Dora. L'opera di cui trattasi è costituita da una galleria artificiale che si sviluppa in rettilineo lungo la direttrice di Corso Grosseto, tra Largo Grosseto e Parco Sempione, raccordata con curve di raggio 180÷190 metri circa ai tratti esistenti delle due ferrovie da collegare, quello ad ovest, appartenente alla ferrovia Torino-Ceres, proveniente, a livello interrato, dalla Via Confalonieri,

e quello ad est, appartenente al passante ferroviario di Torino, che immette direttamente nella Stazione Rebaudengo.

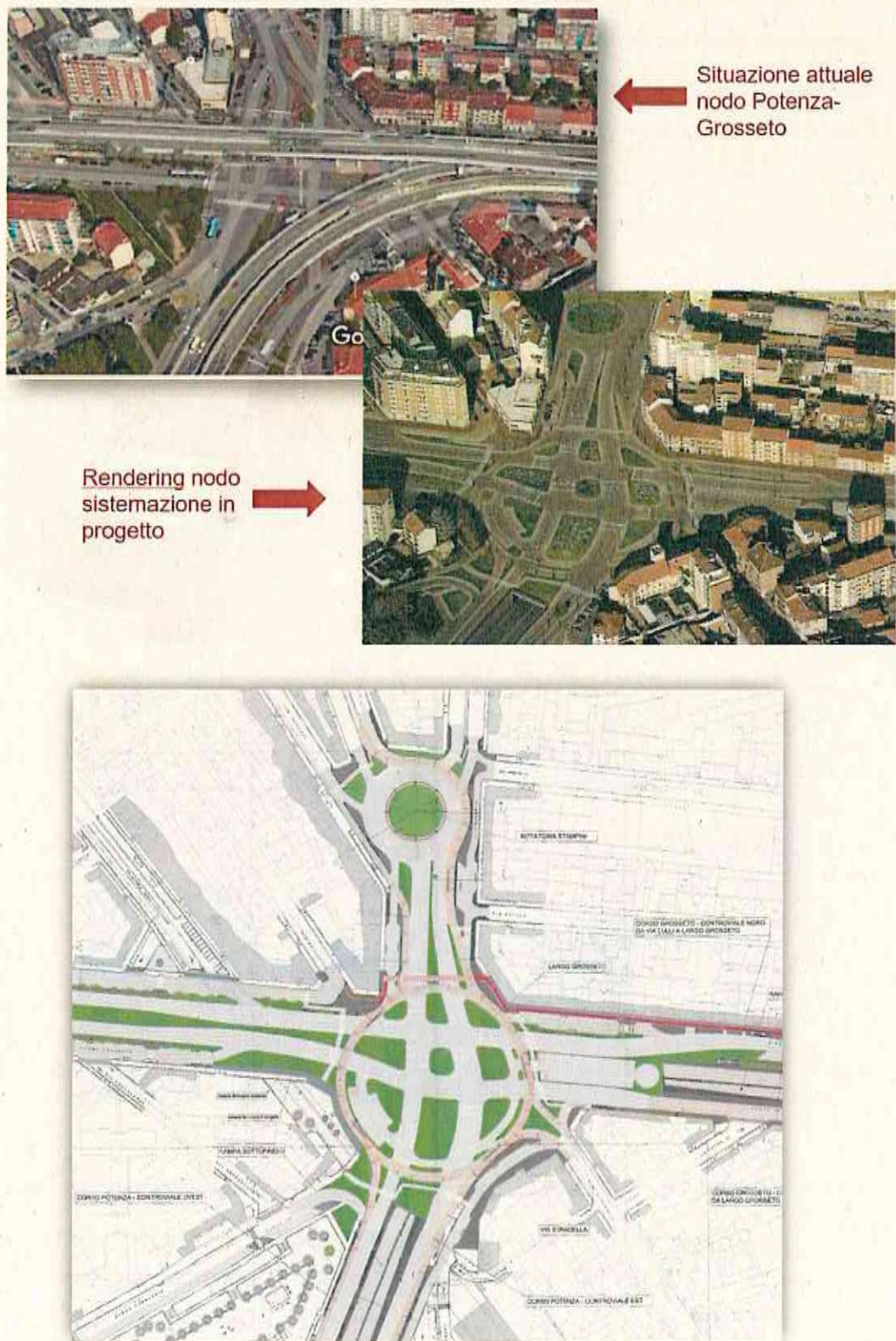
Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una fermata sotterranea, in prossimità di Largo Grosseto, che andrà a sostituire l'attuale Stazione di Madonna di Campagna che la futura configurazione del percorso escluderà dalla linea ferroviaria.

La galleria ferroviaria, la cui sezione è idonea ad ospitare il doppio binario, è stata studiata per essere realizzata con la tipologia operativa del cosiddetto "Metodo Milano", che prevede la realizzazione di due piedritti laterali, sormontati alla loro sommità, previa l'esecuzione di cordoli di coronamento, da una soletta in CA che esercita il necessario contrasto alla spinta dei terreni per poter eseguire l'abbassamento del piano di scavo e l'asportazione del terreno fino alla quota di fondo scavo.



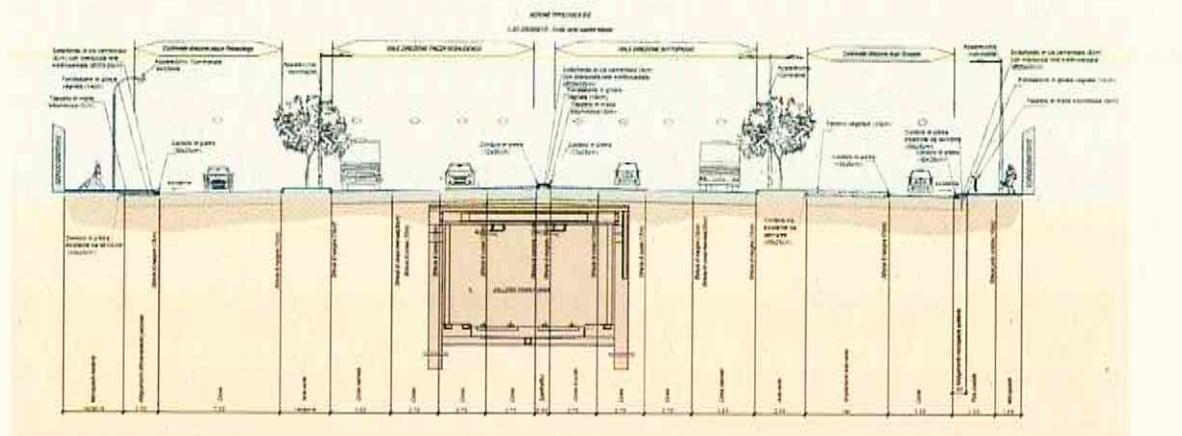
Di particolare importanza e criticità sarà la demolizione del cavalcavia necessaria per la realizzazione della galleria ferroviaria, la cui funzionalità verrà sostituita da una nuova viabilità nel nodo di Largo Grosseto indirizzata prioritariamente allo smaltimento del flusso di traffico sulla direttrice prevalente Corso Grosseto - Corso Potenza, con la realizzazione di un sottopasso

veicolare a due corsie per ogni senso di marcia, ed allo smistamento dei flussi veicolari delle arterie che confluiscano nel Largo Grosseto, con la realizzazione di un incrocio semaforizzato.



Gli ingombri che l'opera ferroviaria produrrà in superficie nel suo assetto definitivo, sono rappresentate dai corpi emergenti in corrispondenza della nuova Fermata Grosseto e della Stazione Rebaudengo e dalle uscite di sicurezza, situate alla distanza di circa 700 m una dall'altra, che, attraverso la realizzazione di cunicoli trasversali all'asse della galleria, consentiranno lo sbarco delle rampe in corrispondenza delle aiuole di separazione tra corso e controviali.

NUOVA SISTEMAZIONE SUPERFICIALE



NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO SOTTERRANEO

