

RFI, TORINO: DAL 9 DICEMBRE IL PASSANTE COMPLETAMENTE OPERATIVO

- **completato il quadruplicamento tra Porta Susa e Stura**
- **attivazione del Servizio Ferroviario Metropolitano**
- **operativa la fermata sotterranea di Rebaudengo**
- **investimento complessivo 1.400 milioni di euro**

Torino, 4 dicembre 2012

Completamente operativo, dal 9 dicembre, il Passante ferroviario di Torino.

L'attivazione degli altri due binari del quadruplicamento **tra Porta Susa e Stura** (in galleria) consentirà di separare i flussi di traffico a lunga percorrenza da quelli regionali rendendo possibile un forte incremento dell'offerta di trasporto. Il nuovo assetto ferroviario, infatti, è in grado di gestire fino a 500 treni al giorno, oltre il doppio rispetto a quanto precedentemente consentito. Questo permetterà l'attivazione del Sistema Ferroviario Metropolitano con orario cadenzato. Contestualmente sarà aperta al servizio viaggiatori la **stazione sotterranea di Rebaudengo** dove è prevista l'interconnessione con la linea GTT (Gruppo Torinese Trasporti) per Caselle, Lanzo e Ceres.

I due nuovi binari rappresentano la tappa conclusiva dei lavori di realizzazione del Passante che si sviluppa per 12 km – di cui oltre 8 in galleria - dentro la città tra Lingotto e Stura.

L'investimento complessivo è stato di oltre 1.400 milioni di euro.

La prima tratta, tra **Lingotto** e **Porta Susa**, è stata attivata nel settembre 1999.

I BINARI DALLA SUPERFICIE SI SPOSTANO IN SOTTERRANEA

Con l'attivazione della prima galleria del quadruplicamento Porta Susa – Stura (ottobre 2009) e il conseguente trasferimento del traffico ferroviario in sotterranea, è stato possibile procedere alla dismissione ed al successivo smantellamento della linea ferroviaria in superficie. Al suo posto sono state avviate le lavorazioni per la realizzazione della seconda galleria. Le caratteristiche di entrambe sono simili: ospitano due binari ciascuna e si sviluppano per 4 chilometri dalla stazione di Porta Susa fino alla periferia Nord della città (Corso Grosseto).

La nuova galleria è stata realizzata in adiacenza alla prima, con modalità realizzative analoghe: per prime sono state costruite le paratie laterali esterne in cemento armato. In una seconda fase sono state posate le travi di copertura ed, infine, si è proceduto con i



lavori in sotterranea svuotando la galleria mediante rimozione del terreno naturale e procedendo infine ai completamenti e all'attrezzaggio finale. Nel tratto più profondo, in corrispondenza del fiume Dora, i binari sono a circa 20 metri sotto il piano stradale di Corso Principe Oddone ed a circa 10 metri sotto l'alveo del fiume. In questo tratto, la pendenza massima della linea è del 14 per mille e la velocità consentita è di 140 km/h.

A Torino Stura, dove è in corso la realizzazione della nuova stazione, è presente anche l'interconnessione per il collegamento con la linea AV/AC Torino - Milano.

La circolazione dei treni nel Passante è regolata da un Apparato centrale di ultima generazione, in grado di gestire anche il posto di comunicazione, in galleria, della stazione di Torino Rebaudengo.

L'ultimazione della copertura della sede ferroviaria consentirà il prolungamento fino a Corso Grosseto del viale della "Spina" già ultimato da Largo Orbassano a Corso Vittorio Emanuele II, portando così a compimento l'asse stradale di 8 chilometri, attorno al quale, secondo il Piano Regolatore cittadino, si sta progressivamente disegnando la Torino del futuro.



**LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'OPERA**

Lunghezza	12 km di cui 8 in galleria
Velocità	140 km/h
Pendenza	14 per mille
Stazioni/Fermate	6
Interramento massimo rispetto al piano stradale	20 metri
Copertura complessiva delle trincee ferroviarie	260.000 m ²
Lunghezza del nuovo viale alberato da Corso Turati a Corso Grosseto	8 km
Massima larghezza del nuovo viale alberato	90 metri
Calcestruzzo impiegato	1.600.000 m ³
Acciaio impiegato	200.000 tonnellate
Scavi all'aperto	2.100.000 m ³