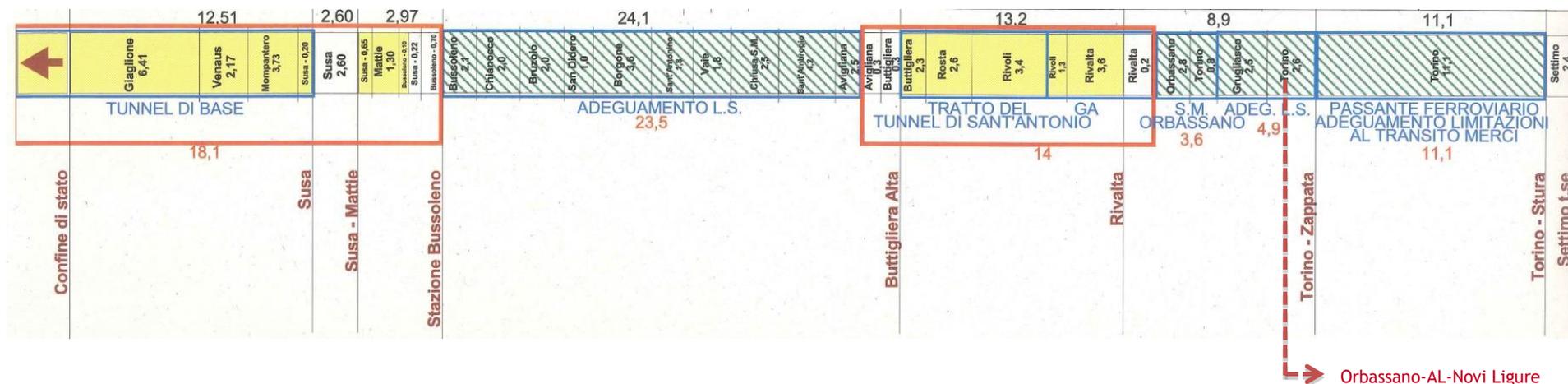


4. TAPPA 1 - SCENARIO 2030 Lato Italia - Sezione transfrontaliera e tratte di adduzione

Il nuovo progetto della linea Torino-Lione allo scenario 2030 costituisce una revisione della progettazione preliminare del 2011, sia per la tratta internazionale (tratta comune Italo Francese) che per le tratte di adduzione di competenza nazionale (RFI).



TELT - 2011 - 18,1 km	RFI - ITALFERR 2011 - 57,1 km		
	ADEGUAMENTO ESISTENTE 23,5 km	NUOVA LINEA 14,0 km	ADEGUAMENTO ESISTENTE 19,6 km

Tunnel di base – lato IT	12,5 km	Adeguamento Bussoleno-Avigliana (A+B)	23,5 km	200 M €
Piana di Susa – Stazione, Aree Tecniche	2,6 km	Tunnel di Sant'Antonio	8,3 km	1.500 M €
Tunnel e interconnessione L.S.	2,9 km	Galleria Artificiale Rivalta - Duna	4,9 km	
		Area S.M. Orbassano	3,9 km	
		Adeguamento Grugliasco – Torino San Paolo	4,9 km	
		Completamento Nodo di Torino	11,1 km	200 M €
COSTO ITALIA	2.600 M €	COSTO ADEGUAMENTO LINEE ADDUZIONE		1.900 M €

5. Conclusioni

5.1. Confronto tra “Tappa 1 - Scenario 2030” ed il Progetto Preliminare

La revisione del progetto allo scenario 2030, valutato in sede di Osservatorio Tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione, nel 2010 propone per la parte italiana la realizzazione in nuova sede di 31,2 km di linea, e il riutilizzo del sedime ferroviario già esistente per 44 km, così suddivisi.

- la **Tratta Comune** (lato Italia) dove si realizza la **"sezione transfrontaliera"**, lunga 18,1 km e composta da:
 - a) 14,6 km di galleria: 12,5 km del Tunnel di Base (parte Italiana) e 2,1 km per la galleria di interconnessione alla Linea Storica;
 - b) 3,6 km in superficie: 2,6 km nella Piana di Susa, con Stazione e Aree Tecniche e di Sicurezza, e 1 km circa sull'attuale sedime ferroviario, dal Ponte sulla Dora alla stazione di Bussoleno.
- la **Tratta nazionale di adduzione** di **57,1 km**, che nel progetto di fasaggio in corso di elaborazione **utilizzerà in gran parte il sedime ferroviario esistente**:
 - a) nella tratta tra la stazione di Bussoleno al Comune di Buttigliera Alta per 23,5 km con adeguamento della linea ferroviaria esistente in parte finanziata dall'Accordo Italia Francia 2012 – L. 71/2014;

- b) nella tratta che, attraverso lo Scalo Merci di Orbassano e l'attuale linea ferroviaria, collega lo scalo San Paolo di Torino;
- c) nel Passante Ferroviario di Torino (da adeguare e completare);
- d) nella tratta tra lo Scalo San Paolo - Trofarello - Alessandria - Novi Ligure con adeguamento di sagoma e di modulo.

La parte in nuova sede è limitata alla tratta Buttigliera Alta - Scalo Merci di Orbassano, dove, per garantire le tracce necessarie al transito delle merci dovrà essere realizzata una nuova galleria naturale di circa 9 km ed una galleria artificiale di circa 5 km. La realizzazione della nuova Gronda Merci di Torino è prevista nella tappa successiva (a seguito della verifica dei transiti).

Con questa soluzione il costo complessivo di realizzazione dell'opera passa da circa 9 mld € del Progetto Preliminare a circa 4,5 mld € del progetto Tappa 1 – Scenario 2030.

La soluzione progettuale sarà oggetto da parte dell'Osservatorio Tecnico per l'asse ferroviario Torino-Lione di ulteriori approfondimenti e analisi che potranno comportare ulteriori miglioramenti e riduzione di costo.