



La nuova linea veloce TORINO - MILANO



Il tracciato



Interconnessione Vercellese - Vercelli

La nuova linea, lunga circa 125 km, inizia in prossimità della stazione di Torino Stura e finisce poco prima della stazione di Milano Certosa. Il tracciato si sviluppa in stretto affiancamento a sud dell'autostrada A4 Torino-Milano fino al comune di Sedriano. Da qui la linea scavalca l'A4 per porsi in affiancamento a nord per circa 3 km fino al comune di Rho. In seguito la linea devia decisamente verso nord-est distaccandosi dall'autostrada e, dopo un'ampia curva verso sud-est, si ricollega alla linea ferroviaria esistente Torino-Milano, per entrare nel nodo di Milano.

La conformazione prevalentemente pianeggiante del territorio attraversato comporta molte interferenze con la viabilità esistente, con conseguente demolizione e ricostruzione di quasi tutte le attuali opere di scavalcamento

dell'autostrada (sovrappassi, svincoli). Il tracciato corre in rilevato per la maggior parte del suo sviluppo. La fascia di territorio interessato presenta caratteristiche orografiche tali da consentire l'inserimento della nuova linea senza particolari problemi. Il tracciato infatti, sfruttando la morfologia pianeggiante del terreno e l'affiancamento all'autostrada, minimizza l'impatto ambientale senza provocare ulteriori tagli al territorio.

La scelta di inserire la nuova linea all'interno di un corridoio già densamente infrastrutturato, ha comportato la necessità di risolvere numerose interferenze della nuova linea con la rete viaria e autostradale, così come con la rete irrigua. Gli interventi contribuiranno al potenziamento e alla riqualificazione della dotazione infrastrutturale di un'area del Paese a intenso traffico produttivo. Gli interventi previsti riguardano: la rete stradale (svincoli autostradali, sovrappassi, caselli a pedaggio, aree di servizio), la rete irrigua (realizzazione di sottoattraversamenti idraulici, ottimizzazione rete connessa) e la riqualificazione del corridoio (mitigazioni ambientali, allungamento viadotti nelle aree di attraversamento dei fiumi per garantire il massimo passaggio delle acque in caso di piena, realizzazione di strade per protezione civile ecc). L'integrazione strutturale con la linea ferroviaria esistente avverrà attraverso **cinque interconnessioni: due terminali a Settimo Torinese e a Milano Certosa e tre intermedie a Santhià (Vercellese ovest), Novara ovest e Novara est**. Le interconnessioni sono funzionali all'instradamento dei treni passeggeri sulla linea storica e dei treni merci su altri itinerari.

Le opere principali

Il progetto prevede la realizzazione di 285 opere principali tra cui 28 viadotti e 30 gallerie artificiali. Tra le opere principali:

- *l'interconnessione di Settimo/Stura* nella quale si incontrano sei binari: due per la nuova linea veloce, due per la linea esistente e due per il nuovo passante ferroviario;
- *la galleria artificiale di Rondissone*: di 1.435 metri è la galleria artificiale più lunga della tratta. L'opera ha una grande valenza paesaggistica in quanto permettere di non interrompere la continuità del territorio attraversato in prossimità della Dora Baltea;



Interconnessione Santhià - Vercelli

- *il viadotto Dora*: di 1.410 metri è il viadotto su fiume più lungo della tratta. E' costituito da 39 campate, di cui 35 realizzate con impalcato a bicassone in cemento armato e due realizzate in acciaio - calcestruzzo con luce di 75 metri l'una, poste nell'alveo del fiume;
- *il viadotto Chivasso-Aosta*: lungo 980 metri e costituito da 28 campate di 35 metri l'una, permette alla nuova linea veloce di scavalcare la strada provinciale per Montanaro e la linea esistente Chivasso-Aosta;
- *il viadotto Santhià*: di 3.782 metri è il più lungo della tratta. Formato da 152 campate lunghe circa 25 metri, permette di scavalcare il nodo autostradale A4 - raccordo A5 del Monte Bianco;
- *il viadotto Ticino*: lungo 1.178 metri, per lo scavalco del fiume omonimo, sarà costruito in acciaio e calcestruzzo a 10 campate per evitare restringimenti di sezione dell'alveo;
- *la galleria artificiale/naturale di sottopasso dell'autostrada A4*: con i suoi 1,5 km, è la più lunga di tutta la linea. Sarà costruita con una struttura in cemento armato.

I 41 comuni attraversati

Provincia di Torino: Settimo Torinese, Volpiano, Brandizzo, Chivasso, Verolengo, Rondissone, Torrazza Piemonte.

Provincia di Vercelli: Saluggia, Cigliano, Livorno Ferraris, Bianzè, Moncrivello, Borgo d'Ale, Alice Castello, Tronzano Vercellese, Santhià, Carisio, Formigliana, Balocco, Villarboit, Greggio.

Provincia di Novara: Recetto, Biandrate, Vicolungo, Casaleggio Novara, S. Pietro Mosezzo, Novara, Galliate, Romentino.

Provincia di Milano: Bernate Ticino, Marcallo con Casone, Mesero, Ossona, S. Stefano Ticino, Arluno, Sedriano, Pregnana Milanese, Cornaredo, Rho, Pero, Milano.



Viadotto Sesia - Vercelli

Le caratteristiche tecniche

Lunghezza	125 km
Trincee e rilevati	99,5 km
Viadotti e ponti	21,5 km
Gallerie	4,4 km
Velocità	300 km/h
Pendenza massima	15 ‰
Raggio di curvatura minimo	5.450 m
Alimentazione	25KV c.a. 50 Hz
Interconnessioni	17,1 km

Tempo di percorrenza

Attuale:	1h 30'
Futuro:	50'

In copertina

Viadotto Dora Baltea - Torino

RFI
DIREZIONE COMUNICAZIONE DI MERCATO
Piazza della Croce Rossa, 1 • 00161 Roma

telefono 06 44104402
fax 06 44103726
www.rfi.it
dircomu@rfi.it

TAV
RELAZIONI ESTERNE
Via Mantova, 24 • 00198 Roma

telefono 06 852581
fax 06 85258324
www.tav.it
relazioniesterne@tav.it

10/2005