

MODELLO ESERCIZIO INTERCONNESSIONE BRUZOLO

**INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE
DEFINITE DALLA
LEGGE OBIETTIVO N. 443/01
NODO URBANO DI TORINO
POTENZIAMENTO LINEA BUSSOLENO-TORINO E
CINTURA MERCI
IMPIANTO DI BRUZOLO ANALISI
DI FUNZIONALITA'**

PROGETTO LOTTO CODIFICA DOCUMENTO REV. Pag.
L161 00 R 16 RG ES0001 003 A 2 di 17

1 FUNZIONALITÀ DELL'IMPIANTO DI BRUZOLO IN PRIMA E SECONDA FASE

La nuova configurazione progettuale complessiva della linea Torino – Lione conseguente alla soppressione dell'interconnessione di Caprie comporta una revisione profonda dell'impianto di Bruzolo a livello:

- di funzionalità previste, essendo necessario prevedere anche l'inserimento di una ulteriore interconnessione nell'impianto in sostituzione di quella di Caprie;
- di tempistica degli interventi: infatti con la soppressione dell'interconnessione di Caprie la fase 0 (attivazione della linea Bussoleno – Torino) comprende anche l'impianto di Bruzolo.

Scopo del presente paragrafo è la definizione dei lay-out funzionali sulla base dei modelli di esercizio agli scenari:

Le macrofasi definibili sono:

- Attivazione della linea di gronda (2012);
- Attivazione tunnel di base (2015)

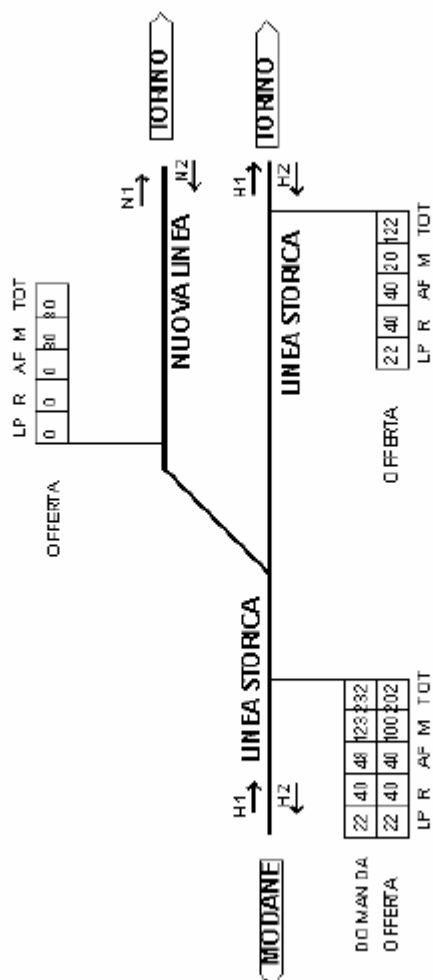
PRIMA FASE- SENZA TUNNEL DI BASE

2.3 Modello di esercizio

In tale fase funzionale i treni merci che non hanno origine e destinazione nel nodo di Torino vengono istradati sulla linea di Gronda.

- 22 treni viaggiatori a lunga percorrenza che percorrono la linea storica;
- 40 treni regionali che percorrono la linea storica
- 40 treni AF di tipo Modalohr che percorrono la linea storica diretti ad Orbassano;
- 20 treni merci regionali che percorrono la linea storica diretti ad Orbassano;
- fino a 103 merci tradizionali istradati sulla nuova linea

PRIMA FASE



SECONDA FASE - CON TUNNEL DI BASE

3 SECONDA FASE - ATTIVAZIONE DEL TUNNEL DI BASE

3.1 Caratteristiche dell'impianto di Bruzolo

In tale fase viene completato l'impianto di Bruzolo secondo la configurazione a regime, che prevede il completamento del PM e la realizzazione della seconda interconnessione. Al fine di consentire il maggior sviluppo dell'interconnessione (che deve essere di lunghezza pari a 2050 m. in modo da garantire la possibilità di passaggio di sistema di alimentazione e segnalamento senza limitazioni al modello di esercizio) e sfruttando il passaggio a doppio livello già previsto per il raccordo acciaierie si riesce a garantire l'indipendenza tra i flussi da N1 Venaus a H1 Orbassano senza interferenze con il flusso N2 Gronda (vedi tabella funzionalità)

Per le funzionalità previste si rimanda alla tabella allegata.

3.3 Modello di esercizio

In particolare il modello di esercizio prevede come **domanda massima** di prima fase (1):

- 1) 28 treni viaggiatori a lunga percorrenza provenienti lato Francia dalla nuova linea e diretti sulla linea storica verso il nodo di Torino (flusso N1-H1) e viceversa (H2-N2);
- 2) 8 treni viaggiatori a lunga percorrenza notturni che percorrono la linea storica
- 3) 40 treni regionali che percorrono la linea storica
- 4) 120 treni di AF che percorrono la nuova linea
- 5) 8 treni AF di tipo Modalohr che percorrono che la linea storica diretti ad Orbassano;
- 6) 40 treni merci regionali diretti ad Orbassano che percorrono la linea storica;
- 7) 148 merci tradizionali stradati sulla nuova linea

Essendo la definizione del modello di esercizio finalizzata alla valutazione del rumore massimo che potrà essere prodotto al fine del dimensionamento delle barriere antirumore, si sono indicati nella tabella e nello schema allegato, i valori massimi a lungo termine sia per il traffico merci che per quello dell' Autoroute ferroviarie.

