

1 INTRODUZIONE

La realizzazione delle opere della nuova linea ad alta velocità Torino-Lione (N.L.T.L.) interessa a cielo aperto la piana delle Chiuse tra la pk 83+003, imbocco Ovest del Tunnel dell'Orsiera e la pk 84+100, termine della tratta internazionale.

La piana viene attraversata indicativamente da Ovest ad Est, da Vaie a Chiusa S. Michele, con un primo tratto che rimane però in sotterraneo e rappresenta la tratta terminale in alluvioni del Tunnel dell'Orsiera. Circa 400 m ad est dell'attuale stazione sulla linea internazionale Torino-Modane di Chiusa-Condove, alla pk 82+538 ha quindi inizio il tratto in galleria artificiale e successivamente a cielo aperto della interconnessione e dell'area di sicurezza di Chiusa S. Michele (planimetria generale Chiusa, cod. doc. PP2_C3A_TSE3_0391).

In tale tratta la N.L.T.L. interferisce con le seguenti infrastrutture:

- linea storica internazionale Torino – Modane;
- Via Condove e nuovo sovrappasso RFI realizzato per la soppressione del passaggio a livello, asse viario di collegamento tra la S.S.24 e la S.S. 25;
- Via Cantore e nuovo sovrappasso RFI realizzato per la soppressione del passaggio a livello;
- Via Cascina Bertini e sovrappasso esistente;
- Viabilità locale tra Via Cantore e Cascina Bertini.

Dal punto di vista degli interventi infrastrutturali, anche se non direttamente interferita dalle opere della N.L.T.L., può essere ancora inserita la A32. Sulla stessa, al fine di consentire il collegamento autostradale del cantiere di Chiusa con il cantiere industriale di Susa – Autoporto, si prevede l'eventuale realizzazione di due piste di svincolo, con transito limitato ai mezzi di cantiere, che consentano l'ingresso in direzione Susa e l'uscita in direzione Torino. Tale intervento risulta localizzato sul tratto autostradale compreso tra Via Condove e Via Cantore.

Nel seguito si riporta una breve descrizione delle interferenze infrastrutturali e degli interventi previsti al fine di meglio chiarire la successiva descrizione delle fasi di intervento.

1 DESCRIZIONE SINTETICA DEGLI INTERVENTI

1.1 LINEA STORICA TORINO - MODANE

Nella zona di Chiusa San Michele la N.L.T.L. si sviluppa per un tratto sotto l'impronta della Linea Storica Torino – Modane o in stretto affiancamento ad essa; in tale zona deve inoltre essere realizzata l'interconnessione ovest tra la Linea Nuova e la Linea Storica e l'area di sicurezza.

Al fine di mantenere sempre la continuità dell'esercizio sulla linea esistente in fase di cantiere e di ottenere una sistemazione definitiva delle aree che non interferisca con il centro abitato, si è deciso di effettuare una deviazione plano-altimetrica della Linea Storica a partire dalla Stazione di Condove-Chiusa San Michele, fino alla zona industriale di Sant'Ambrogio.

A partire da circa 275 m ad ovest dell'attuale Stazione di Condove - Chiusa San Michele, la Linea Storica viene deviata mediante la realizzazione in rilevato di due binari, che proseguono

nell'interasse della LN, fino oltre il termine della tratta internazionale (pk 84+100) per circa 2220 m, rientrando poi sul tracciato esistente dopo Via Cascina Bertini, dopo ulteriori 1220 m circa; con riferimento alle progressive RFI, il tratto deviato va dalla pk 25+795 (lato est) alla pk 29+219 (lato ovest), su uno sviluppo complessivo pari a circa 3450 m.

La deviazione della Linea Storica e la realizzazione di alcuni fabbricati tecnologici al servizio della Nuova Linea, comportano la demolizione del fascio di binari della esistente Stazione Condove - Chiusa S.Michele (peraltro attualmente già dismesso) e la demolizione del fabbricato viaggiatori, che verrà ricostruito circa 100 m ad est dell'esistente sul nuovo tracciato con realizzazione di una fermata in linea con banchine di 250 m.

Dopo il completamento delle opere civili della NLTL e lo spostamento della Linea Storica sul nuovo tracciato, il sedime del tratto deviato verrà dismesso definitivamente. Sullo stesso si prevede eventualmente, tra le attuali Via Condove e Via Cantore, la realizzazione di una viabilità di accesso alla nuova fermata e, tra questa e Via Cascina Bertini, di una viabilità locale o ciclabile.

In fase di costruzione delle opere ferroviarie, la prossimità dell'attuale sedime ferroviario della Linea Storica con le opere in progetto, il passaggio in scavo con bassa copertura sotto un tratto di linea e la necessità di mantenere l'esercizio della stessa, comporta la necessità di operare delle deviazioni provvisorie della stessa.

Le modalità e le fasi relative agli spostamenti di tracciato della Linea Storica, analizzate nell'attuale stato di progetto, sono molteplici e sono strettamente correlate a possibili diverse soluzioni di fasaggio costruttivo delle opere. Le stesse sono a loro volta correlate a diverse metodologie di realizzazione degli scavi, di sostegno degli stessi, di interventi per il confinamento e l'abbattimento della falda, dipendenti a loro volta da un quadro di comportamento meccanico, deformativo ed idraulico del terreno che sarà meglio approfondito nel dettaglio nelle successive fasi del progetto a seguito di opportune indagini e sondaggi.

Inoltre, come detto, l'intervento sulla Linea Storica va ad interessare anche le opere della Tratta Nazionale per circa 500 m e su tale tratta interventi, fasi e tempistiche dovranno essere definite nel prosieguo della progettazione con RFI.

Ciò premesso in progetto è riportata una possibile soluzione, sotto alcuni aspetti cautelativa, di metodologia di intervento sulla Linea Storica che garantisce la fattibilità dell'opera ma che non esclude diverse soluzioni o variazioni che saranno esaminate in fase di progettazione esecutiva.

Al fine di risolvere le interferenze della Linea storica con la viabilità esistente, Via Cantore (pk 28+116) e Via Cascina Bertini (pk 26+744), è prevista la realizzazione di nuovi manufatti di sovrappasso in sostituzione di quelli esistenti e la modifica di quelli in fase di realizzazione. Allo stato attuale di progetto si è prevista una luce netta tra piano ferro ed intradosso struttura non inferiore a 7,20 m per la deviazione definitiva della linea e pari a 6,20 m per il passaggio provvisorio della stessa sul vecchio sedime sotto il nuovo manufatto di Via cascina Bertini.

Nel caso di Via Cantore, il completamento dell'opera sul vecchio sedime è previsto successivamente allo spostamento definitivo della linea.

1.2 VIA CONDOVE

La viabilità attuale attraversa con passaggio a livello la Linea Storica, congiungendo gli abitati di Chiusa e Condove e le statali 25e 24.

Al momento sono in corso i lavori di costruzione di un nuovo sovrappasso (pk 29+195) per la soppressione del passaggio a livello. Il nuovo manufatto, che sarà in esercizio al momento

della cantierizzazione della N.L.T.L., prevede l'innesto sulla S.S.25 con rotatoria ubicata circa 350m ad ovest dell'incrocio attuale e sbarca, con rotatoria su Via Condove, in prossimità della A32. Dalla rotatoria si ha l'accesso al ponte sulla Dora ed alla S.S.24 (Via Condove), ad una viabilità locale parallela alla A32 ed all'area della vecchia stazione e della nuova fermata prevista.

La N.L.T.L. sottopassa la nuova opera alla pk 81+911 con il solo binario dispari, in sotterraneo (scavo con fresa) e senza interferire strutturalmente con la stessa. Nel corso dei lavori se ne prevede il mantenimento in esercizio, fatta eventualmente eccezione per il momento del passaggio dello scavo sotto al manufatto.

1.3 VIA CANTORE

La viabilità attuale attraversa con passaggio a livello la Linea Storica alla pk 28+116, servendo la fascia di territorio compresa tra la stessa e la Dora.

Al momento sono in corso i lavori di costruzione di un nuovo sovrappasso per la soppressione del passaggio a livello. Il nuovo manufatto, che sarà in esercizio al momento della cantierizzazione della N.L.T.L., parte da Via Cantore, in prossimità dell'attuale incrocio con la S.S.25, con una rampa di accesso che si sviluppa parallelamente alla statale, piega ad angolo retto per lo scavalco della linea ferroviaria e scende in rampa parallelamente alla stessa rientrando su Via Cantore.

L'opera risulta nel tratto in sovrappasso e con la rampa a nord della ferrovia interferente con le opere della N.L.T.L. alla pk82+982; trattandosi di un'opera di collegamento presente sul territorio, consolidata dagli Enti su di esso operanti, e di accesso alla futura Area di sicurezza, se ne prevede pertanto il rifacimento.

L'opera in progetto utilizzerà come rampa di accesso lato sud la rampa realizzata da RFI, scavalcherà con manufatto i fasci binari di Linea storica, Linea nuova ed interconnessione e scenderà su manufatto a tergo degli edifici esistenti verso nord fin oltre il canale Rivoli, rientrando quindi in rilevato su Via Cantore.

Le esigenze di realizzazione delle opere della N.L.T.L. e di deviazione della Linea Storica, all'attuale stato di progetto, comportano l'interruzione della viabilità sul sovrappasso di Via Cantore per circa 84 mesi.

Nel prosieguo della progettazione, potrà essere valutata la possibilità di ridurre tale durata.

1.4 VIA CASCINA BERTINI

La viabilità attuale attraversa con sovrappasso la Linea Storica indicativamente alla pk 26+744, servendo la fascia di territorio compresa tra la stessa e la Dora.

Il manufatto esistente risulta interferente sia con la deviazione della Linea Storica sia con le opere della N.L.T.L., attraversata alla pk 84+347 e quindi già nella Tratta Nazionale.

Analogamente a quanto detto per Via Cantore, è prevista la demolizione ed il rifacimento del manufatto di scavalco con geometria, luci ed opere di fondazione, adeguata alle opere della N.L.T.L. che prevede, nel tratto interessato, la realizzazione del collegamento pari-dispari.

Il nuovo manufatto è quindi realizzato spostato di circa 30m ad est rispetto all'esistente ed utilizza, seppur leggermente modificata, la rampa di accesso sud esistente. Sul lato nord, è prevista una nuova rampa ad andamento elicoidale per lo sbarco sull'attuale sede di Via Cascina Bertini.

La necessità di eseguire ribaltamenti di esercizio tra la Linea Storica esistente e la sua deviazione definitiva in fase di costruzione comporta la necessità di realizzare lo scavalco su manufatto sia sulla linea esistente che sulla linea deviata. Tale situazione oltre a garantire maggiore trasparenza al manufatto permette di dare continuità alla viabilità prevista in fase definitiva sul sedime ferroviario dismesso.

Lo spostamento del nuovo manufatto rispetto all'esistente ne consente quindi la realizzazione senza interruzione di esercizio su Via Cascina Bertini, fatto salvo il momento di adeguamento del rilevato sud, aspetto non trascurabile ai fini del collegamento dell'area compresa tra l'opera e la Dora, tenuto conto della forzata interruzione di Via Cantore.

È da sottolineare come gli interventi relativi al manufatto in oggetto, interessando già la Tratta Nazionale, sono valutati a livello preliminare sull'attuale stato di progetto, ma dovranno essere ulteriormente valutati e concordati, in termini di tempistiche ed eventualmente geometrie con RFI, sulla base dell'evoluzione progettuale delle opere della N.L.T.L.

1.5 VIABILITÀ LOCALE

Allo stato attuale la viabilità locale a nord della Linea Storica è caratterizzata da collegamenti locali o poderali indicativamente paralleli alla linea ferroviaria ed all'autostrada che collegano Via Condove, Via Cantore e Via Cascina Bertini.

In fase di cantierizzazione dell'opera è prevista la sistemazione (bitumatura ed eventuale allargamento) della viabilità presente lungo la A32 tra Via Condove e Via Cantore, al fine di consentire il collegamento con l'area di cantiere e l'accesso a quest'ultima nel corso dei lavori di scavo della N.L.T.L.

Su tale viabilità saranno eventualmente portate le piste di svincolo ipotizzate sulla A32.

Sono inoltre previsti interventi di sistemazione di Via Stazione, atti a prolungare la stessa fino alla nuova fermata ed alle aree attrezzate per la sosta.

Al termine degli interventi sarà inoltre realizzata e mantenuta una viabilità di accesso agli edifici tecnici ed all'area di sicurezza, ubicata a ridosso delle opere della stessa ed in posizione protetta rispetto all'argine in progetto, che percorrerà tutta l'area collegando Via Cantore con Via Cascina Bertini. Per tale viabilità potrà essere valutata l'opportunità di un suo collegamento con Via Stazione.

Sul lato sud della linea ferroviaria, sul sedime dismesso della Linea Storica allo stato attuale è ipotizzata la realizzazione di una viabilità locale ,eventualmente a senso unico, tra Via Cantore ed il tratto di Via Condove, divenuto a fondo cieco dopo la realizzazione del nuovo sovrappasso. Tale viabilità consentirebbe un più agevole collegamento tra Vaie e la nuova fermata ferroviaria sia veicolare che ciclopedonale.

Il tratto di sedime ferroviario da Via Cantore e Via Cascina Bertini è previsto utilizzato nella parte terminale lato est per l'accesso agli edifici tecnici attinenti l'area di sicurezza e l'interconnessione disposti sul lato sud della stessa; per la rimanente tratta potrà eventualmente essere convertito in viabilità locale o con privilegio ciclopedonale.

1.6 AUTOSTRADA A32

Per quanto concerne la A32 gli interventi ipotizzati, da valutare con l'ente Concessionario SITAF, sono rappresentati dalla realizzazione di un ingresso direzione Frejus e di una uscita direzione Torino sulla viabilità Autostradale, ad accesso limitato ai soli mezzi di cantiere da e per l'area di Susa.

Le caratteristiche di tali braccetti e gli innesti sulla sede autostradale saranno da concordare con SITAF.

2 DESCRIZIONE SINTETICA DELLE AREE DI CANTIERE PRINCIPALI E DEI RELATIVI COLLEGAMENTI

L'area di cantiere ed intervento è ubicata a nord dell'abitato di Chiusa S.Michele in un'area prossima all'attuale stazione ferroviaria Chiusa-Condove e compresa tra la linea ferroviaria Torino-Modane e la Dora.

L'area di cantiere e l'area di intervento si sviluppano con continuità lungo l'attuale linea ferroviaria parallelamente ad essa.

L'area è raggiungibile dalla S.S.25 attraversando la linea storica Torino – Modane attraverso passaggi a livello (Via Condove e Via Cantore) o sovrappasso (Via Cascina Bertini) e dalla S.S.24 (Via Condove).

Allo stato attuale sono in corso di realizzazione da parte di RFI lavori per l'eliminazione dei passaggi a livello su Via Condove e Via Cantore; tali opere saranno completate prima dell'inizio delle opere relative alla nuova linea Torino - Lione e potranno essere utilizzate per la viabilità di accesso alle aree di cantiere.

In particolare potrà risultare utile, per l'accesso del personale e di mezzi leggeri, il nuovo sovrappasso di Via Condove che, come detto, collega la S.S.25 alla S.S. 24 (quindi i due lati della Dora) e prevede, nei pressi dell'attuale stazione ferroviaria (Via Stazione) una rotatoria, utile a regolare anche in futura fase di cantiere, l'innesto sulla viabilità dei mezzi da e per lo stesso.

Diversa risulta la situazione del costruendo sovrappasso di Via Cantore, che interferisce con le nuove opere e con il cantiere ed è quindi destinato al rifacimento con una interruzione della viabilità per un periodo significativo (maggiore di due anni).

Altro accesso per le aree di cantiere e dei lavori, principalmente per i mezzi leggeri, è rappresentato dall'esistente sovrappasso di Via Cascina Bertini. Quest'ultimo pur interferente con le nuove opere verrà rifatto fuori sede attuale e potrà quindi, nella vecchia o nella nuova configurazione, rimanere in esercizio per la durata dei lavori, fatta eccezione una breve interruzione per la sistemazione delle rampe di accesso. Tale accesso consente di raggiungere l'area di cantiere, da Avigliana, senza interessare il tratto urbano della S.S.25 in Chiusa S. Michele.

Per l'accesso all'area di cantiere dei mezzi pesanti ed il trasporto dei materiali si prevede anche qui l'utilizzo della A32, attraverso la realizzazione di un semisvincolo di servizio sulla stessa che consenta l'uscita in direzione Torino e l'ingresso in direzione Susa, in modo tale da collegare l'area di cantiere di Chiusa S. Michele con l'area baricentrica di Susa.

Per collegare gli svincoli autostradali con l'area di cantiere si prevede la realizzazione di nuova viabilità o l'adeguamento dell'esistente per uno sviluppo complessivo pari a circa 3000 m, utilizzando anche la sede del vecchio binario di collegamento tra il fascio della stazione di Chiusa-Condove e la cava di Caprie (ubicata in sponda sinistra della Dora) per circa 350 m.

La nuova viabilità servirà anche come collegamento ai fondi ed alle proprietà per la chiusura di Via Cantore.

3 DESCRIZIONE DELLE FASI DI COSTRUZIONE DELLE OPERE

La descrizione riportata nel seguito fa riferimento alle tavole di progetto “Cantierizzazione Piana di Chiusa – fasi di intervento su infrastrutture esistenti zona ovest” (cod. doc. PP2_C3A_TSE3_0633) e Cantierizzazione Piana di Chiusa – fasi di intervento su infrastrutture esistenti zona est” (cod. doc. PP2_C3A_TSE3_0634) divise per necessità di rappresentazione grafica; la prima, suddivisa in 5 fasi, tratta degli interventi relativi all’area Ovest (Via Condove, Via Cantore), la seconda, divisa in 4 fasi, degli interventi sulla zona Est (Via Cascina Bertini).

Per quanto concerne la fasizzazione relativa agli interventi sulla Linea Storica, strettamente connesse con le fasi realizzative delle opere della N.L.T.L., si rimanda anche alle tavole “Cantierizzazioni Chiusa – Fasi –tavola 1-2-3” (cod. doc. PP2_C3A_TSE3_0401-0402-0403)

Per quanto concerne le soluzioni relative alla deviazione della linea storica si rimanda a quanto riportato nel paragrafo 1.1.

3.1 FASE 1

Viabilità

Nella prima fase di intervento si prevede il mantenimento dell’esercizio della viabilità esistente e della Linea Storica e la sistemazione/realizzazione della viabilità alternativa a Via Cantore e di accesso alle aree di cantiere.

In questa prima fase potranno altresì essere realizzati i braccetti di svincolo sulla A32.

Linea Storica

Quale attività propedeutica alle opere per la realizzazione della linea si può procedere allo smantellamento dell’attuale fascio binari di stazione ed alla demolizione dell’attuale edificio viaggiatori.

In questa fase sarà predisposta una banchina provvisoria in direzione Torino, al fine di poter in seguito procedere, senza disturbo all’esercizio, alla demolizione dell’esistente per la realizzazione della deviazione.

3.2 FASE 2

Viabilità

Si procede alla demolizione del sovrappasso su Via Cantore, garantendo l’accesso alla prosecuzione della stessa attraverso la viabilità da Via Condove.

Linea Storica

Si procede con la realizzazione degli interventi inerenti la realizzazione della deviazione della Linea Storica e della fermata di Condove - Chiusa.

Viene predisposto un primo tratto di linea a doppio binario di circa 650 m, già sulla sede della deviazione definitiva della Linea storica e quindi un tratto provvisorio di circa 400 m di collegamento, per il rientro sul tracciato attuale in prossimità di Via Cantore.

Per una ottimizzazione dei lavori, in questa fase dovrebbero essere realizzate le opere della Tratta Nazionale di sostegno dello scavo ed i solettoni di copertura dei tratti di canna e di collegamento pari/dispari interessati dal manufatto di scavalco di Via Cascina Bertini e sotto la sede della deviazione della Linea Storica.

3.3 FASE 3

Viabilità

Si procede alla realizzazione della rampa nord del sovrappasso di Via Cantore e della struttura di sovrappasso ad eccezione della campata sulla linea Storica attuale.

Si procede inoltre alla realizzazione del sovrappasso di Via Cascina Bertini mantenendo in esercizio il sovrappasso esistente, fatta eccezione il momento di adeguamento del rilevato sud.

Ove le opere della Tratta Nazionale interferenti con l'opera seguissero una tempistica diversa, si potrà:

- realizzare fondazioni profonde e/o interventi di confinamento del terreno in corrispondenza delle fondazioni delle pile soggette ad interferenza o disturbo a seguito dello scavo delle opere della N.L.T.L.;
- realizzazione della rampa nord del sovrappasso con configurazione diversa o provvisoria al fine di non interferire con le opere della N.L.T.L..

Linea Storica

Si procede con la predisposizione della deviazione della linea storica sul nuovo tracciato in asse all'area di sicurezza, la realizzazione procede fino al punto di rientro sul tracciato della Linea Storica.

Nel caso non si fosse potuto procedere alla realizzazione degli interventi di competenza della Tratta Nazionale, il tratto di deviazione della linea interferente con le opere della stessa sarà realizzato in provvisorio.

Allo stesso modo si realizza in provvisorio tutto il tratto di deviazione della linea storica in asse all'area di sicurezza e nelle tratte dove non si è proceduto all'esecuzione degli scavi ed al loro sostegno definitivo lateralmente ad essa.

Allo stato attuale di progetto è previsto che in questa fase la Linea Storica, come illustrato più in dettaglio sulle fasi di cantierizzazione della N.L.T.L. (PP2_C3A_TSE3_0401-0402-0403) alla quale si rimanda, subisca successivi spostamenti di esercizio.

Si richiamano quindi le macro-fasi da 5 a 10 delle tavole PP2_C3A_TSE3_0402-0403 In cui si evidenziano i seguenti spostamenti.

- Fasi 5-7: l'esercizio della linea storica viene spostato alla pk RFI 29+244 sul nuovo tracciato variato (attuale stazione di Chiusa-Condove) fino alla pk 28+560, qui viene riportato sul tracciato esistente alla pk RFI 28+108 (subito ad est di Via Cantore); in questa configurazione viene realizzato il tratto di galleria (binario pari) che sottopassa o costeggia con bassa copertura per circa 400m la Linea Storica, realizzate le opere di sostegno degli scavi nella parte centrale dell'area di sicurezza e quindi predisposto l'armamento dei due binari della deviazione della Linea Storica in tale tratta.

- Fase 8: l'esercizio viene spostato su tutta la tratta sulla deviazione della Linea Storica, in asse all'area di sicurezza, al fine di realizzare le opere di sostegno laterali degli scavi lato sud, prossime all'attuale tracciato ferroviario (distanza minore di 4m) e per completare le opere interessate dal collegamento linea deviata-linea esistente realizzato all'altezza di Via Cantore. Tale collegamento viene poi ripristinato.
- Fase 9: il traffico viene nuovamente deviato con le configurazione delle fasi 6-7 (ritorno sulla linea attuale nei pressi di Via Cantore) per consentire il completamento dello scavo dell'area di sicurezza e delle rampe dell'interconnessione. Viene quindi armata in forma definitiva la deviazione della Linea Storica.
- Fase 10: definitivo spostamento della Linea Storica sul tracciato deviato.

3.4 FASE 4

Viabilità

La linea storica è portata sul tracciato deviato e può essere completato il sovrappasso di Via Cantore.

Via Cascina Bertini è aperta in configurazione definitiva.

Vengono completate le viabilità laterali all'area di sicurezza.

3.5 FASE 5

La viabilità viene portata nella configurazione finale e definitiva con l'apertura di Via Cantore.

3.6 NOTA SULLO SPOSTAMENTO DELLA LINEA STORICA

Nella precedente descrizione delle fasi di spostamento della Linea Storica si è illustrato, come detto, una possibile soluzione. A tale riguardo si descrivono brevemente due possibili alternative che potranno essere sviluppate nel prosieguo della progettazione.

Area di Sicurezza

Una possibile alternativa è la realizzazione di una deviazione provvisoria di prima fase che si collega alla linea attuale non già sul tratto coperto dell'area di sicurezza/interconnessione almeno 200 m verso est rispetto a quanto sopra descritto. Tale collegamento viene realizzato prima degli interventi (realizzazione diaframmi) su tale tratta, consentendo di rispettare i tempi di lancio della fresa e di passaggio sotto ai binari della Linea Storica e nel contempo di completare in forma completa e definitiva gli interventi nella tratta fino a Via Cantore.

Si procede poi spostare il collegamento nella posizione prima di Via Cantore prevista nella soluzione precedente. Questa configurazione potrà essere mantenuta in esercizio fino al ribaltamento definitivo dell'esercizio sulla linea deviata.

In tal modo si avrebbe uno spostamento in meno rispetto a quanto descritto nell'ipotesi base, ed una riduzione di lunghezza delle tratte ferroviarie realizzate in provvisorio.

Interferenza con Tratta Nazionale

Una ulteriore alternativa da valutare in relazione alla tempistica per ed al fasaggio della messa in funzione della deviazione della linea storica rispetto alla costruzione delle opere della tratta

nazionale interferenti è l'eventuale previsione di un tratto provvisorio di deviazione che a partire dal termine est dell'interconnessione, pk indicativa 1+061 della Linea Storica deviata, devi dal tracciato finale verso sud, passi sotto al manufatto di scavalco di Via Cascina Bertini sfruttando le campate già previste e rientri o sull'attuale tracciato o sul tracciato deviato dopo il tratto di interferenza con la N.L.T.L. Tratta Nazionale.

Tale deviazione consentirebbe, unitamente al previsto tracciato di deviazione della Linea Storica, di operare eventualmente anche qui con fasi e spostamenti di esercizio tra i due sedimi, semplificando e dando maggior flessibilità alla tempistiche di intervento relative alle due tratte.