

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



S.O. COORDINAMENTO TERRITORIALE SUD

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

LINEA POTENZA-METAPONTO

INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE TRATTA GRASSANO-BERNALDA

ANALISI DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE E DELLE ALTERNATIVE

SCALA:

-

COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA PROGR. REV.

I A 9 5 0 3 R 7 8 R G I F 0 0 0 0 0 0 2 B

| Rev. | Descrizione | Redatto | Data | Verificato | Data | Approvato | Data | Autorizzato Data |
|------|---|---------------|-----------|------------|-----------|------------|----------|--|
| A | Emissione esecutiva | A. Donnarumma | Dic 2021 | A. Pagano | Dic 2021 | I. D'Amore | Dic 2021 | D. Tiberti Febbraio 2022 |
| B | Emissione a seguito di richiesta integrazioni CSLPP | A. Donnarumma | Feb. 2022 | A. Pagano | Feb. 2022 | I. D'Amore | Dic 2022 | ITALFERR S.p.A. Gruppo Ferrovie dello Stato Direzione Tecnica UO Infrastrutture Sud Dott. Ing. Danilo Tiberti Ordine degli Ingegneri Prov. di Napoli n. 10876 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

File: IA9513R78RGIF0000002B.doc

n. Elab.: X

INDICE

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | PREMESSA | 3 |
| 2 | INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO | 4 |
| 3 | DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO | 6 |
| 3.1 | INFRASTRUTTURA FERROVIARIA | 7 |
| 3.2 | CORPO STRADALE | 8 |
| 3.3 | OPERE D'ARTE MAGGIORI | 13 |
| 3.4 | IDRAULICA - OPERE D'ARTE E MANUFATTI MAGGIORI..... | 13 |
| 3.5 | IDRAULICA - OPERE D'ARTE E MANUFATTI MINORI | 14 |
| 3.6 | VIABILITÀ | 15 |
| 4 | ANALISI DELLE SCELTE PROGETTUALI | 18 |

1 PREMESSA

Il 19 maggio 2020 con Decreto Legge n. 34 *“Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”*, convertito in legge il 17 luglio 2020, con la legge n.77, all'art. 208 recante *“disposizioni per il rilancio del settore ferroviario”* al comma 3 è stato sancito che *“a valere sulle risorse attribuite a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. nell'ambito del riparto delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, e non finalizzate a specifici interventi nell'ambito del Contratto di programma 2017-2021, la predetta Società è autorizzata ad utilizzare l'importo di euro 25 milioni per l'anno 2020 e di euro 15 milioni per l'anno 2021 per la realizzazione del progetto di fattibilità tecnico-economica degli interventi di potenziamento, con caratteristiche di alta velocità, delle direttrici ferroviarie Salerno-Reggio Calabria, Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia e Genova-Ventimiglia.”*, dando il via libera alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica degli interventi di velocizzazione della linea Potenza – Metaponto.

L'itinerario Battipaglia – Potenza – Metaponto – Taranto si sviluppa per circa 250 km, attraversando in senso longitudinale la parte centrale della Basilicata, mettendo in connessione il bacino campano di Salerno e Napoli con quello pugliese di Taranto e Brindisi.

La linea ferroviaria è a semplice binario con conseguenti condizionamenti nella formazione dell'orario per incroci e precedenza (capacità). Le caratteristiche prestazionali risentono dell'orografia del territorio e degli standard di costruzione della linea di fine '800.

2 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

Nell'ambito più generale degli interventi di velocizzazione della linea Potenza – Metaponto è stata eseguita la suddivisione nei seguenti lotti funzionali:

- Lotto 1: Potenza C.le – Albano
- Lotto 2: Albano – Calciano
- Lotto 3: Calciano – Metaponto



Interventi di velocizzazione Potenza – Metaponto, suddivisione in tratte funzionali

All'interno del perimetro dei lotti funzionali sopra elencati, è stata individuata come **prioritaria la tratta compresa tra le stazioni di Grassano e Bernalda**, per la quale è stata sviluppata la presente progettazione per perseguire gli obiettivi sotto riportati:

- il miglioramento delle condizioni della linea attuale
- il miglioramento dell'offerta di trasporto ferroviario nel segmento viaggiatori con la riduzione dei tempi di percorrenza mediante varianti di tracciato
- l'adeguamento del modulo della linea, per permettere il transito a treni più lunghi ed aumentare la competitività del vettore ferroviario per il connesso abbattimento dei costi di trasporto

Il presente progetto consiste dunque nella velocizzazione del tracciato nella tratta compresa tra le stazioni di Grassano (esclusa) e di Ferrandina (esclusa) con velocità massime in Rango C pari a 200km/h e nell'adeguamento degli impianti di Stazione di Salandra e di Bernalda.

La **velocizzazione della tratta Grassano – Ferrandina (e)** si sviluppa tra le pk LS 218+480 e 230+720 per uno sviluppo totale dell'intervento di circa 12,3 km.

Il tracciato tra Grassano e Ferrandina si sviluppa prevalentemente su nuova sede in affiancamento alla LS e completamente all'aperto, ed è costituito da molteplici tratti in viadotto per la presenza del fiume Basento e dei suoi affluenti. Esso si colloca in destra idraulica rispetto al fiume, senza tagliare trasversalmente la valle. L'intervento consentirà di risolvere numerose problematiche di natura idraulica particolarmente presenti tra le pk LS 214+000 e 230+000.

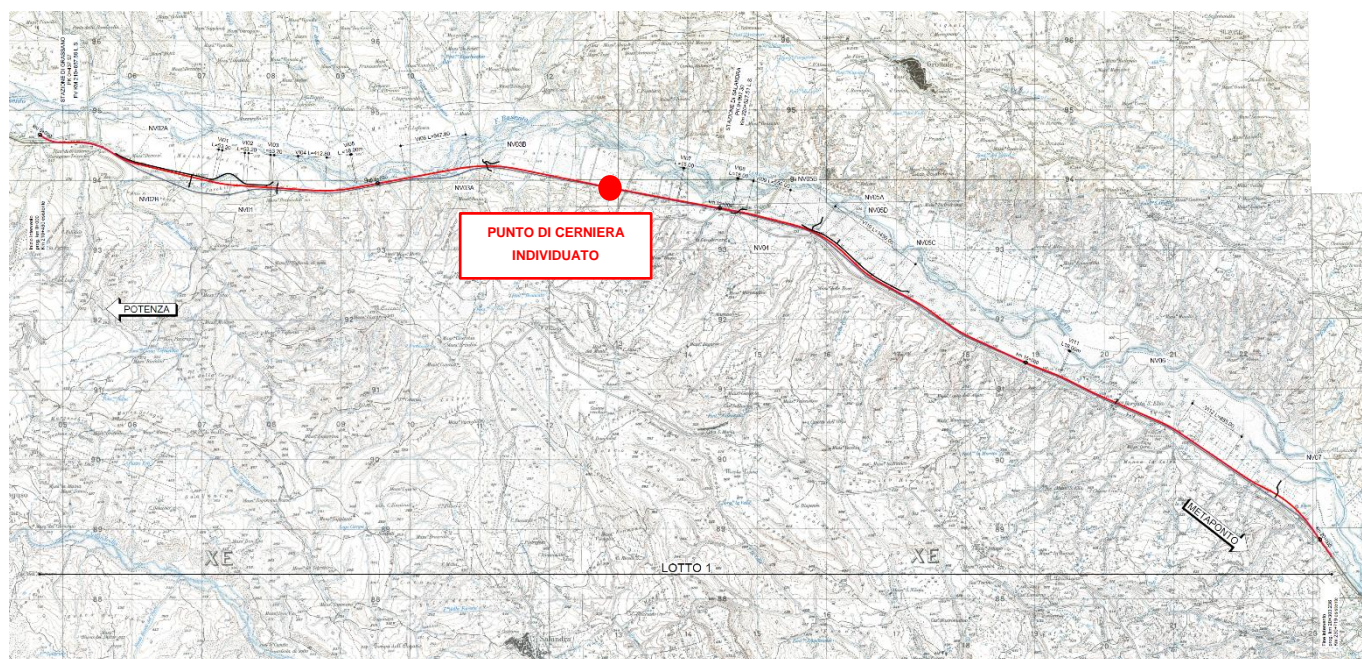
Il progetto comprende interventi di modifica al PRG nella stazione di Salandra, alla pk 220+528; in particolare, è prevista una variante altimetrica necessaria per risolvere problematiche di carattere idraulico. Sono previsti il ripristino della precedenza con l'inserimento dei relativi tronchini di protezione, l'adeguamento del modulo a 575m, l'adeguamento dei marciapiedi (L=150 m, H55) e la realizzazione del sottopasso.

È inoltre compresa la soppressione di tutti i Passaggi a Livello che insistono sulla Linea Storica tra le pk 218+480 e 230+720.

È altresì incluso nella progettazione l'intervento di **modifica al PRG nell'impianto esistente Bernalda**. In particolare, è previsto il ripristino della precedenza con l'inserimento dei relativi tronchini di protezione e l'adeguamento del modulo a 575m, l'adeguamento dei marciapiedi (L=150 m, H55) e la realizzazione del sottopasso.

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto, che si sviluppa dalla pk LS 218+480 alla 230+720 per uno sviluppo totale di circa 12.3 km, è parte di un intervento di estensione maggiore che parte dalla stazione di Grassano (inclusa). Tuttavia, tale intervento di sviluppo complessivo pari a circa 20km, non è interamente coperto dal finanziamento, pertanto è stato individuato un punto di cerniera che consentisse il rientro sulla linea storica tra le pk 8+000 e 9+000. Ti seguito si riporta una descrizione del tracciato e delle opere per il solo tratto prescelto.



Tratta Grassano – Ferrandina. Corografia intero intervento

Il tracciato di progetto parte dalla pk LS 218+480 (pk 8+000 di progetto dell'intervento complessivo) e prosegue fino alla stazione di Salandra (pk 220+528 LS) sostanzialmente in rilevato. Esso si sviluppa in destra idraulica del fiume Basento, inserendosi tra lo stesso e la Linea Storica Potenza – Metaponto, già parallela alla Strada Statale 407 "Basentana".

La stazione di Salandra subirà altimetricamente un innalzamento del Piano Ferro di circa 6.50m e planimetricamente una traslazione del binario di corsa verso l'esistente SSE, per consentirne la realizzazione per fasi; il binario di precedenza verrà realizzato a sud rispetto al binario di corsa.

Per quanto concerne l'aspetto strutturale, per la stazione di Salandra è prevista la realizzazione di uno scatolare (SL04) che accoglierà, oltre ai binari e alle banchine, anche il sottopasso per l'accesso ai binari, i bagni e le aree tecnologiche. Le due banchine avranno uno sviluppo planimetrico di 150m e verrà garantito un modulo di stazione pari a 575m.

Finitimo allo scatolare della stazione di Salandra, proseguendo in direzione Metaponto, è previsto un altro scatolare (SL05) necessario a garantire la continuità viaria della strada Provinciale Salandra-Grottole e, al contempo, a risolvere la soppressione PL al km 220+795 della Linea Storica.

Da esso ripartirà l'alternanza di tratti in rilevati e viadotti con gli stessi scopi precedentemente descritti e con la stessa velocità di progetto, fino al ricongiungimento con la Linea Storica prima dell'impianto di Ferrandina, alla pk 230+720 L.S., coincidente con l'inizio di altro appalto (Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella). È incluso nella progettazione l'intervento di modifica ai PRG dell'impianto esistente Bernalda per l'inserimento dei tronchini di protezione e l'adeguamento dei moduli a 575m, nonché l'adeguamento dei marciapiedi (L=150 m, H55) e la realizzazione del sottopasso.

3.1 Infrastruttura ferroviaria

| LINEA | |
|--|---|
| Tipologia di linea | Commerciale (traffico promiscuo merci viaggiatori) |
| Sviluppo intervento complessivo | 12303 m |
| Interasse binari | p.m. |
| Velocità di progetto | Curve: 180 km/h |
| Accelerazione massima non compensata | 0.6 m/s² |
| Massima sopraelevazione in curva | 160 mm |
| Raggio di curvatura minimo | 1600 m in linea |
| Raggio minimo dei raccordi circolari altimetrici | 8100 m in linea |
| Pendenza massima longitudinale della linea | 12.00 ‰ |
| Stazioni | Stazione di Salandra |
| Posti di Movimento | 0 |
| Posti di Manutenzione | 0 |
| Raccordi industriali e scali | 0 |
| Fermate | 0 |

STAZIONE DI SALANDRA

| | |
|--|-----------------|
| Velocità di progetto itinerario libero transito stazione | 180 km/h |
| Velocità massima sui rami deviati delle comunicazioni pari/dispari | p.m. |
| Velocità massima sui rami deviati tra i binari di corsa e binari di precedenza o incrocio. | 60 km/h |
| Modulo di stazione | 575 m |
| Scalo presa e consegna | p.m. |
| Lunghezza marciapiedi | 150m |
| Altezza marciapiedi | 55 cm |
| Larghezza marciapiedi | 3,50 |
| Sottopassaggi | 1 |
| Sovrapassaggi | p.m. |

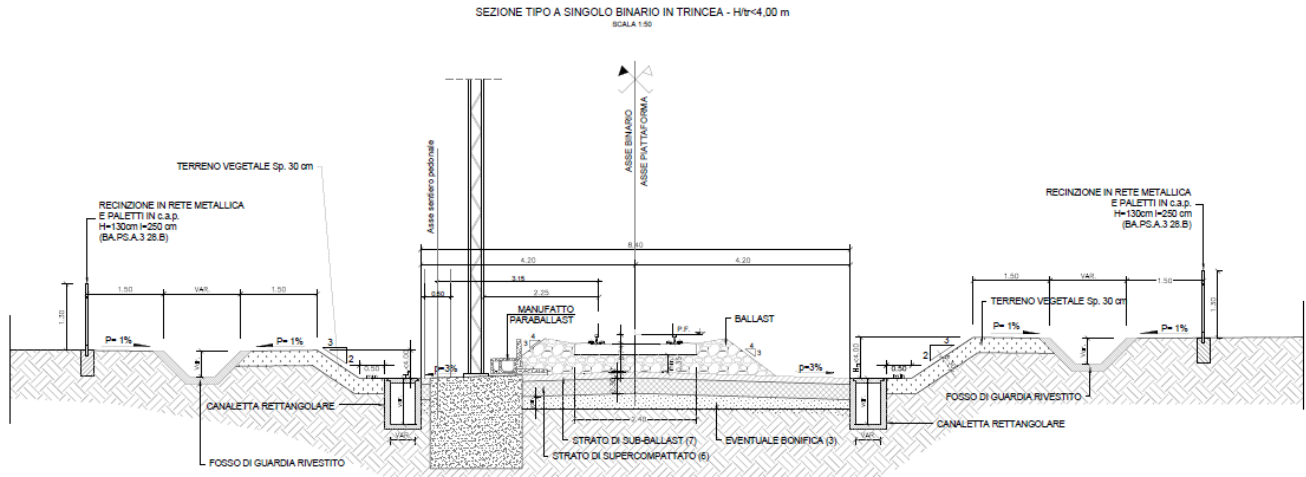
STAZIONE DI BERNALDA

| | |
|--|----------------------------|
| Velocità di progetto itinerario libero transito stazione | Come velocità linea |
| Velocità massima sui rami deviati delle comunicazioni pari/dispari | p.m. |
| Velocità massima sui rami deviati tra i binari di corsa e binari di precedenza o incrocio. | 60 km/h |
| Modulo di stazione | 575 m |
| Scalo presa e consegna | p.m. |
| Lunghezza marciapiedi | 150 m |
| Altezza marciapiedi | 55 cm |
| Larghezza marciapiedi | 3,50 |
| Sottopassaggi | 1 |
| Sovrapassaggi | p.m. |

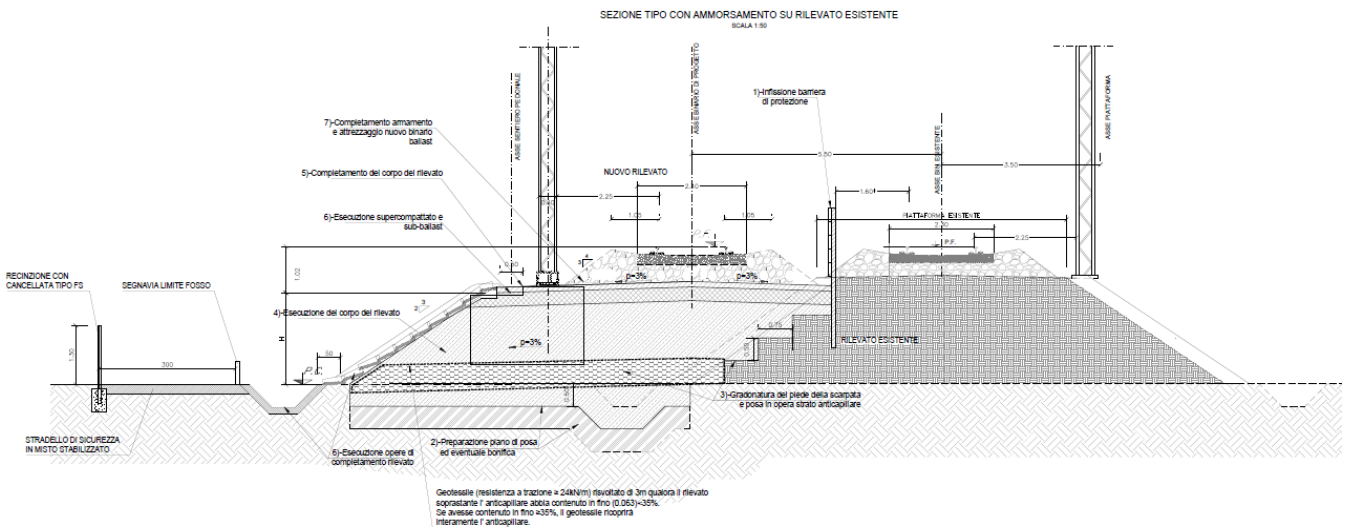
3.2 Corpo stradale

La sovrastruttura ferroviaria della sezione tipo a singolo binario ha una larghezza costante di 8.40 m, comprensiva del sentiero pedonale, così come da MdP RFI sezione 3. Il tracciato si sviluppa in rilevato con altezze massime di circa 9.00m.

La sezione tipo in rilevato è caratterizzata da ballast avente spessore minimo sotto traversa di 35 cm e pendenza dell'unghiatura 3 su 4, al di sotto del ballast è posto uno strato di sub-ballast di 12 cm con pendenza trasversale a doppia falda al 3%. Lo strato di supercompattato da 30 cm completa la



Laddove la linea in progetto è in stretto affiancamento alla linea storica in esercizio, si prevede uno scotico di 0.5m del rilevato esistente e del p.c. per poi eseguire una gradonatura della scarpata esistente per l'ammorsamento del rilevato in progetto. Solo dopo il trasferimento dell'esercizio ferroviario sulla linea di progetto si prevede la dismissione della storica e il completamento del rilevato di progetto stesso.



3.3 Opere d'arte maggiori

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva delle opere d'arte principali di linea nonché, nei seguenti paragrafi, una loro breve descrizione. Per maggiori dettagli si rimanda alla relazione IA9513RHOC0000001.

| LINEA DI PROGETTO -LOTTO 1 TRATTA AB | | | |
|--------------------------------------|-----------------|------------|------------|
| WBS | Tipologia opera | pk. Inizio | pk. Fine |
| VI07 | Viadotto SB | 9+378.523 | 9+393.523 |
| VI08 | Viadotto DB | 10+171.093 | 10+189.093 |
| VI09 | Viadotto SB | 10+379.000 | 10+926.800 |
| VI10 | Viadotto SB | 11+435.200 | 12+863.200 |
| VI11 | Viadotto SB | 15+506.817 | 15+524.817 |
| VI12 | Viadotto SB | 17+351.100 | 18+204.100 |

3.4 Idraulica - Opere d'arte e manufatti maggiori

Nella tabella seguente, per ciascun attraversamento maggiore si riportano: l'identificativo del bacino, la progressiva, la portata di progetto, la tipologia di opera, l'identificativo dell'opera e la luce di progetto.

| Lotto 13 | Codice bacino | PK | Portata di progetto m ³ /s | tipo di opera | WBS | Dimensioni opera | Franco idraulico |
|----------|---------------|-------|--|---------------|---------|------------------|------------------|
| | A21 | 9+385 | 47.5 | scavalco | VI07 | L=15 m | 3.01 |
| A23 | 10+181 | 52.7 | scavalco | VI08 | L=18 m | 6.81 | |
| B1 | 10+900 | 11.1 | viadotto | VI09 | L= 25 m | 6.73 | |
| B3 | 11+450 | 58.4 | viadotto | VI10 | L= 55 m | 4.89 | |
| B4 | 12+369 | 46.9 | viadotto | VI10 | L= 25 m | 5.47 | |
| B15 | 15+515 | 31.6 | Scavalco | VI11 | L=18 m | 4.71 | |
| B19 | 17+377 | 99.2 | viadotto | VI12 | L= 55 m | 1.57 | |

3.5 Idraulica - Opere d'arte e manufatti minori

Nella tabella seguente, per ciascun attraversamento minore si riportano: l'identificativo del bacino, la progressiva, la portata di progetto, la tipologia di opera, l'identificativo dell'opera e le dimensioni di progetto.

| Codice bacino | PK | Portata di progetto m ³ /s | tipo di opera | WBS | Dimensioni opera |
|---------------|--------|--|---------------|------|------------------|
| | | | | | |
| A19 | 8+666 | 25.7 | Scatolare | IN20 | n. 2 5x4 |
| A20 | 9+100 | 20.1 | Scatolare | IN21 | n. 2 4x3 |
| A22 | 9+765 | 9.0 | Scatolare | IN22 | 4X3 |
| B2 | 11+262 | 22.5 | inalveazione | IN26 | |
| B5 | 12+808 | 8.7 | inalveazione | IN28 | |
| B6 | 13+016 | 32.1 | Scatolare | IN28 | n. 2 5x5 |
| B7 | 13+430 | 8.4 | Scatolare | IN29 | 3x3 |
| B8 | 13+713 | 36.7 | Scatolare | IN30 | n. 2 5x4 |
| B9 | 14+021 | 14.4 | Scatolare | IN31 | 5x3 |
| B10 | 14+327 | 19.0 | Scatolare | IN32 | n. 2 4x3 |
| B11 | 14+436 | 6.4 | Scatolare | IN33 | 4x3 |
| B12 | 14+944 | 5.4 | Scatolare | IN34 | 4x2 |
| B13 | 15+164 | 12.2 | Scatolare | IN35 | 5x3 |
| B14 | 15+363 | 4.9 | Scatolare | IN36 | 4x2 |
| B16 | 15+948 | 9.4 | Scatolare | IN38 | 4X3 |
| B17 | 16+150 | 20.5 | Scatolare | IN39 | n. 2 4x3 |
| B18 | 16+285 | 37.9 | Scatolare | IN40 | n. 2 5x5 |
| B20 | 18+421 | 41.1 | Scatolare | IN42 | n. 2 5x5 |
| B21 | 18+670 | 11.7 | Scatolare | IN43 | 5X3 |
| B22 | 18+850 | 12.1 | Scatolare | IN44 | 5x3 |
| B23 | 19+022 | 4.4 | Scatolare | IN45 | 3X2 |
| B24 | 19+605 | 29.6 | Scatolare | IN46 | |
| B25 | 19+959 | 13.4 | Scatolare | IN47 | 2(3X3) |
| B26 | 20+153 | 4.5 | Scatolare | IN48 | 2X2 |
| B27 | 20+267 | 2.5 | Scatolare | IN49 | 2X2 |

3.6 Viabilità

Con riferimento alle viabilità ricadenti nel Lotto 1 del presente Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica (Tratta Grassano – Ferrandina), gli interventi previsti sono classificabili nelle seguenti macro-categorie:

1. Interventi di ripristino e/o adeguamento della viabilità esistente per soppressione Passaggi a Livello;
2. Interventi di ripristino della viabilità esistente per risoluzione dell'interferenza con la linea ferroviaria di progetto.
3. Viabilità provvisorie volte a garantire la continuità della circolazione veicolare durante le fasi di realizzazione delle opere civili previste in progetto.

La linea ferroviaria di progetto, nell'ambito del tratto in esame, si inserisce in un contesto rurale. Per cui, con riferimento alle viabilità interessate, gli interventi di progetto sono da ritenersi prevalentemente relativi a strade agricole e consortili

Tenuto dell'ambito territoriale nella quale gli interventi di progetto si inseriscono, le viabilità interessate dagli interventi di progetto sono da considerarsi, prevalentemente, come strade extraurbane a destinazione particolare, secondo il D.M .05/11/2001. Secondo quanto riportato nel D.M., in ambito extraurbano, sono classificabili come strade a destinazione particolare le strade agricole, consortili, forestali o simili. Per tali categorie di strade, le caratteristiche compositive fornite dalla tabella 3.4.a del DM.05/11/2001 e caratterizzate dal parametro "velocità di progetto" non sono applicabili.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva nel quale vengono indicate, per ciascun intervento, le caratteristiche principali di ciascuna viabilità e la macro-categoria di appartenenza.

| VIABILITA' | LOTTO | COMUNE | PROVINCIA | AMBITO | MACRO CATEGORIA | INQUADRAMENTO FUNZIONALE | SEZIONE TIPO |
|------------|-------|----------|-----------|-------------|--|--|--|
| NV04 | 1-3 | Salandra | Matera | Extraurbano | Viabilità di soppressione PL alla Pk 220+795 Linea Storica | Strada Extraurbana Locale Categoria F1 (D.M. 05/11/2001) | L corsie=3.50m L banchine=1.00m L Piattaforma L=9.00m Bitumata Sviluppo=250m circa |

| VIABILITA' | LOTTO | COMUNE | PROVINCIA | AMBITO | MACRO CATEGORIA | INQUADRAMENTO FUNZIONALE | SEZIONE TIPO |
|--------------|-------|------------|-----------|-------------|-----------------------|--|--|
| NV05A | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a doppio senso di marcia | L corsie=2.75m L banchine=1.00m L Piattaforma L=7.50m Bitumata Sviluppo=600m circa |
| NV05B | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=240m circa |
| NV05C | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=1.250m circa |
| NV05D | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L corsia=3.50m L banchine=1.00m L Piattaforma L=5.50m Bitumata Sviluppo=75m circa |
| NV06A | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo = 270m circa |
| NV06B | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=850m circa |
| NV07 | 1-3 | Ferrandina | Matera | Extraurbano | Viabilità interferita | Strada a destinazione particolare a senso unico alternato | L piattaforma=4.00m Sterrata Sviluppo=275m circa |

Si ritiene opportuno segnalare che lungo la linea ferroviaria esistente, nell'ambito della tratta in esame, oltre ai passaggi a livello soppressi attraverso interventi sulle viabilità, è presente un ulteriore passaggio a livello al Km 226+956 della linea storica, la cui soppressione non ricade negli interventi del presente

PFTE in quanto ricadente in interventi oggetto di altro appalto (*Progetto Definitivo di soppressione passaggio a livello al Km 226+956 – Committente RFI – Progettazione: S.T.P. Damiani & Partners S.r.l.*). Inoltre, nell'ambito della tratta ferroviaria in oggetto si segnala la presenza di un passaggio a livello al Km 226+173 della linea storica. La soppressione del suddetto PL rientra tra gli interventi della velocizzazione della linea ferroviaria in esame, e quindi oggetto del presente PFTE. Tuttavia, data la presenza di un viadotto lungo la linea ferroviaria di progetto (Opera VI12) consente la soppressione del PL senza modifiche planimetriche della viabilità presente, in quanto i franchi disponibili (5.00m) sono compatibili con il transito dei veicoli.

4 ANALISI DELLE SCELTE PROGETTUALI

Le scelte progettuali effettuate per giungere alla soluzione descritta nei precedenti paragrafi hanno tenuto conto essenzialmente di due esigenze:

- Ridurre al minimo i tempi di esecuzione per rientrare nei limiti imposti dal finanziamento
- Minimizzare l'impatto sulla linea esistente riducendo le soggezioni all'esercizio

Va in primo luogo specificato che la scelta del corridoio in cui inserire la nuova linea era pressoché obbligata. Infatti, come è possibile evincere dall'immagine seguente, il tratto interessato dall'intervento è intercluso tra:

- la SS407 Basentana e la sede della linea storica
- il fiume Basento

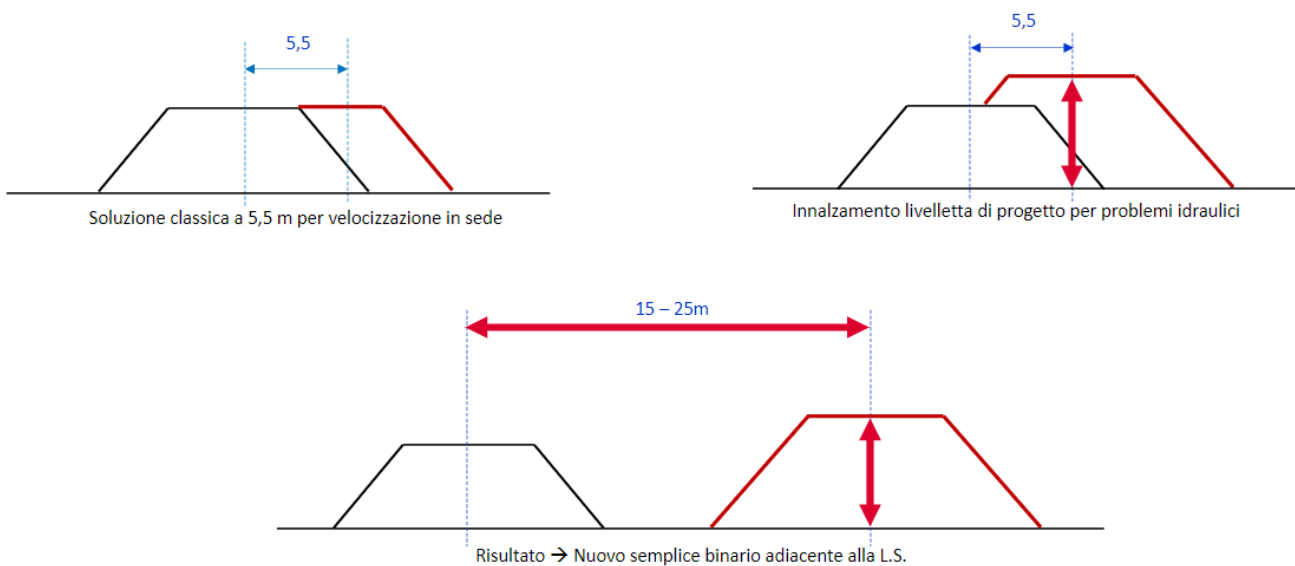


Corridoio di progetto

Non potendo spostare la linea verso sud-ovest, a causa della presenza della statale e dell'annesso versante, né prevedere un attraversamento del Basento (scelta che avrebbe fatto nascere viadotti di estensione non trascurabile con conseguenze pesanti sia sui costi dell'intervento che sull'impatto sul territorio), si è ritenuto che l'unica soluzione efficace fosse quella di posizionare il nuovo tracciato nella fascia interclusa tra la sede storica e il Basento. In particolare, per ridurre l'occupazione di nuove aree ed evitare la nascita di nuove zone intercluse, si è ipotizzato di posizionare il tracciato il più possibile adiacente alla LS.

In primo luogo, si è ipotizzato di posizionare il nuovo rilevato ad un interasse di 5.50m dalla LS, senza prevedere variazioni di quota, immaginando di realizzare una nuova sede in ammorsamento all'esistente, senza prevedere interruzioni di esercizio.

Successivamente, sulla prima ipotesi di tracciato, sono state individuate tutte le interferenze (viarie e idrauliche) al fine di stabilire il piano ferro del tracciato in progetto. Come prevedibile, a causa delle già note problematiche idrauliche della linea storica tra le pk 214+000 e 230+000, le prime analisi idrauliche hanno confermato la necessità di innalzare il piano ferro mediamente di circa 4.0m-6.0m rispetto alla quota attuale. In base a tale evidenza, si è ritenuto che la scelta migliore fosse quella di posizionare il nuovo rilevato ad un interasse di circa 15m-20m dalla LS in modo da velocizzare al massimo l'esecuzione dei lavori senza avere alcuna ricaduta sull'esercizio ferroviario.



Si precisa inoltre che, in una prima fase della progettazione si era provato a mantenere quantomeno invariata la quota del ferro in corrispondenza della stazione di Salandra, in modo preservare il più possibile l'impianto storico della stazione. Tuttavia, non è stato possibile percorrere tale ipotesi in quanto la quota di progetto è dettata dalla presenza dell'opera di scavalco VI07, necessaria per attraversare un corso d'acqua alla pk 9+385. Essendo già in area di stazione, e per questo non potendo prevedere pendenze longitudinali maggiori del 0.12%, è stato necessario innalzare il piano ferro della stazione di circa 6.50m

