

COMMITTENTE:



ALTA SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01

**LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta VERONA – PADOVA
Lotto funzionale Verona – Bivio Vicenza**

PROGETTO ESECUTIVO

INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250)

DESCRIZIONE INTERVENTI T.E.

GENERAL CONTRACTOR				DIRETTORE LAVORI				Scala: -
IL PROGETTISTA INTEGRATORE Ing. Giovanni MALAVENDA ALBO INGEGNERI PROV. DI MESSINA n. 4503 Data:		Consorzio Iricav Due Ing. Paolo Carmona Data:		Valido per costruzione Data:				

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

I N 1 7 1 2 E I 2 R H L C 2 5 0 0 K 0 1 B 0 0 1 0 0 5

	VISTO CONSORZIO SATURNO	
	Firma	Data
		18/07/22



Progettazione :

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE	P. Gervacio	10/02/22	D. Berlusconi	10/02/22	M. Albertini	10/02/22	
B	Aggiornamento a seguito revisione piani di elettrificazione e modifica codifica elaborati	P. Gervacio	18/07/22	D. Berlusconi	48/07/22	M. Albertini	18/07/22	
C								

CIG. 8377957CD1	CUP: J41E91000000009	File: IN1712EI2RHLC2500K01B00.doc
		Cod. origine:



Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	CONSORZIO SATURNO High Speed Railway Technologies	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
DESCRIZIONE INTERVENTI T.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RHLC2500K01	Rev. B	Foglio 2 di 5	

Indice

1.	PREMESSA.....	3
2.	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO.....	3
3.	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	3
3.1.	Fasi 1-2	3
3.2.	Fase 3a-3b.....	4
3.3.	Fase 4	5
3.4.	Fase 5	5

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
DESCRIZIONE INTERVENTI T.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RHLC2500K01	Rev. B	Foglio 3 di 5

1. PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di descrivere gli interventi da realizzare sugli impianti T.E. in corrispondenza dell'interferenza (IZ) tra Linea AV e Linea Storica Verona-Padova tra le pk 40+391 (AV) e 43+287 (AV), all'interno delle quali lungo la LS è compresa la stazione di Altavilla Tavernelle.

Si evidenzia che gli impianti T.E. sono stati calcolati in maniera più approfondita rispetto a quanto previsto dall'elaborato RFI RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A "Capitolato tecnico per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione a 3 kV cc" per le linee di contatto 440 mm² e 540 mm², in quanto le DR progettuali sono differenti dallo standard pari 2,25m.

Le strutture e le relative fondazioni sono state pertanto dimensionate adeguatamente in base al loro impiego specifico.

2. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

- IN1712EI23PLC2500K01A INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) - PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE FASI 1 E 2
- IN1712EI23PLC2500K03A INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) - PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE FASE 3a e 3b
- IN1712EI23PLC2500K05A INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) - PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE FASE 4
- IN1712EI23PLC2500K07A INTERFERENZA STAZIONE ALTAVILLA (WBS LC250) - PIANO DI ELETTTRIFICAZIONE FASE 5

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Gli interventi sugli impianti T.E. vengono descritti nei sottostanti paragrafi assecondando la divisione in fasi seguita dalle OOCC. Ai fini delle lavorazioni T.E. le fasi salienti individuate sono quattro: la prima raggruppata con la seconda, la terza, la quarta e la quinta.

3.1. Fasi 1-2

Durante il raggruppamento delle fasi 1 e 2 delle OOCC, previa rimozione delle condutture 8-9-11, vengono rimosse le comunicazioni tra i binari III e IV della stazione di Altavilla, le cui punte scambi sono poste circa alle pk 191+039 LS e 191+889 LS.

È prevista inoltre la demolizione del IV binario della stazione di Altavilla (con i relativi attrezzaggi di TE) e del relativo tronchino circa tra le pk 191+000 LS e 192+000 LS con la successiva realizzazione della piattaforma AV tra le pk 39+485 AV e 42+400 AV.

Durante tali fasi vengono realizzate, a carico delle OOCC, le fondazioni lato BD della LS definitive comprese tra le pk 190+582.5 (40+786.5 AV) e 191+172 LS (41+375 AV) e tra le pk 192+529 a 193+092, non essendo interferenti con i futuri binari della linea ad alta velocità.

In corrispondenza del nuovo picchetto 25, prima della realizzazione della fondazione, è necessario demolire la fondazione esistente 25/1. La demolizione di tale sostegno comporterà pertanto l'inattività dell'ultimo tratto del tronchino.

A seguito della disponibilità delle fondazioni del binario dispari della LS, vengono posati i relativi sostegni e collegati al circuito di protezione.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	CONSORZIO SATURNO High Speed Railway Technologies	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
DESCRIZIONE INTERVENTI T.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RHLC2500K01	Rev. B	Foglio 4 di 5

In particolare, tra i picchetti 39 esistente e il pilone del P.O. esistente 43 del picchetto vengono installate delle corde di terra aggiuntive per collegare il sostegno 41 di nuova realizzazione al circuito di protezione.

A sua volta, il picchetto 41 sarà collegato provvisoriamente alla gamba 43 del portale esistente mediante cavi TACSR in canaletta.

3.2. Fase 3a-3b

3.2.1. Fase 3a

Terminati gli interventi della fase 1-2, vengono realizzate da parte delle OOCC le fondazioni dei sostegni comuni tra la LS e l'AV tra le pk 40+786.5 AV e 41+375 AV (travi MEC e portali di ormeggio) e quelli lungo il BP della LS dei sostegni definitivi tra le pk 191+619 LS e 192+027.5 LS e tra le pk 192+528.8 LS e 193+092.5 LS.

A seguito della realizzazione delle fondazioni, alle medesime pk vengono posti in opera i sostegni definitivi lungo il BP dell'AV e quelli lungo il BP della LS con i relativi attrezzaggi (sospensioni e mensole Omnia).

Questi sostegni vanno a ricreare lungo la LS un nuovo TS di fronte la futura SSE di Altavilla tra le pk 192+912 LS (P.O. interno) e pk 193+092.5 AV (P.O. esterno).

Tale TS viene cavallottato e funziona come RA fino all'attivazione della SSE.

I nuovi sostegni della LS vengono quindi collegati al circuito di protezione di nuova costituzione.

Al termine della posa di tali sostegni, è possibile procedere allo spostamento e ripendinatura dalla palificata esistente alla palificata di nuova realizzazione delle seguenti condutture:

- condutture esistenti 1-1 es., 2-2 es., 3-3 es., 4-4 es. 440mm² F.R. del binario pari e del binario dispari della Linea Storica (corrispondenti al II e III binario della stazione di Altavilla)
- conduttura esistente 7 es. 220mm² F.F. del I° binario della stazione di Altavilla

Tale operazione prevede inoltre la predisposizione dei nuovi punti fissi in corrispondenza della trave MEC ai picchetti 35 di nuova realizzazione (LS) – 41-12 (AV) per le condutture 1-1 es. e 2-2 es. e in corrispondenza del picchetto 74 di nuova realizzazione per le condutture 3-3 es. e 4-4 es.

In questa sottofase vengono utilizzate delle mensole provvisorie in acciaio per sostenere le condutture esistenti tra i picchetti 65-66 (pk 191+619) e 77-78 (191+911).

Tale soluzione è stata prevista per poter mantenere le condutture laddove è prevista la rimozione della relativa trave MEC.

È possibile inoltre intervenire sulle seguenti condutture:

- realizzazione di N°2 comunicazioni BD-BP tra i binari I, II e III di stazione con catenarie tipo 220mm² con fune fissa. (cond. 8 e cond. 9). L'ormeggio dei fili di contatto è previsto mediante l'utilizzo di Tensorex.
- Accorciamento delle cond. Esistenti 5-5 es. e 6-6 es. che vengono ormeggiate al nuovo P.O. 25-26 del TS di SSE di Altavilla con riposizionamento del punto fisso.

Al termine di tali operazioni è possibile procedere con la demolizione dei sostegni della LS non più necessari e dei relativi attrezzaggi in modo da liberare la piattaforma per la costruzione, nella fase successiva, dei binari dell'alta velocità.

3.2.2. Fase 3b

In questa sottofase vengono installate le nuove travi MEC con i relativi penduli e mensole tra i picchetti 65-66 e 77-78.

Si procede al riposizionamento delle condutture sulle mensole definitive in corrispondenza di tali travi MEC e avviene infine la rimozione delle mensole provvisorie installate precedentemente in fase 3a.

GENERAL CONTRACTOR  IRICAV2	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE			
DESCRIZIONE INTERVENTI T.E.	Progetto IN17	Lotto 12	Codifica Documento EI2RHLC2500K01	Rev. B	Foglio 5 di 5

3.3. Fase 4

Durante la fase 4, a seguito della posa dell'armamento definitivo dell'AV e la realizzazione delle fondazioni del BP e BD della stessa da parte delle OCCC, vengono posati i sostegni (pali e portali di ormeggio) lungo la linea AV tra le pk 40+391 AV e 43+284 AV. Con la posa di questi sostegni viene creato lungo l'AV un TS di fronte la SSE di Altavilla tra le pk 43+104 AV e 43+284 AV.

I nuovi sostegni della AV compresi tra le pk dei sostegni di stazione della Linea Storica vengono quindi collegati al circuito di protezione di stazione esistente secondo le istruzioni indicate nella specifica tecnica RFI DTC ST E SP IFS TE 101A.

3.4. Fase 5

Durante la quinta ed ultima fase avviene l'attivazione dell'esercizio ferroviario lungo la linea AV. Per perseguire tal fine vengono tesate le condutture del BP e BD dell'AV del tipo 540mm² tra le pk 40+391 AV e 43+284 AV e vengono attivati i TS di fronte la SSE di Altavilla lungo la LS (asse pk 43+197 AV equivalente a pk 193+001.5 LS) e lungo l'AV (asse pk 43+194 AV) con la posa dei relativi sezionatori, risalite e calate sulle linee di contatto.