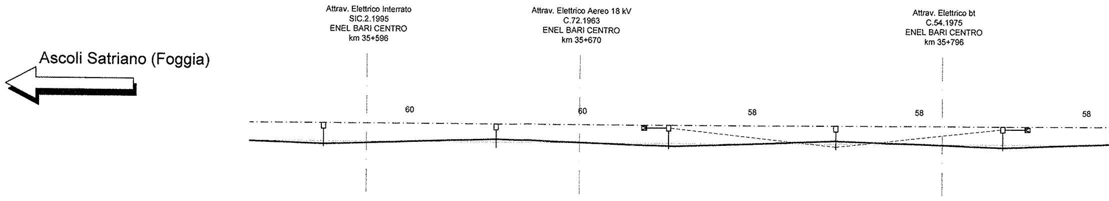
LUNGHEZZA TESATE LDC	(m)				714 726	
LUNGHEZZA TESATE CDT	(m)					


Ascoli Satriano (Foggia)
Attrav. Elettrico Interrato
SIC.2.1995
ENEL BARI CENTRO
km 35+596
Attrav. Elettrico Aereo 18 kV
C.72.1963
ENEL BARI CENTRO
km 35+670
Attrav. Elettrico bt
C.54.1975
ENEL BARI CENTRO
km 35+796
60
60
58
58
58

SEZIONE TIPO	(km					
NUMERO DI SOSTEGNO		74	75	76	77	78
TIPO DI SOSTEGNO/TIRANTE A TERRA		LSU16a	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a/TT
TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE		R1_24	R1_24	R1_24/TTC	R1_24	R1_24/TTC
DISPERSORE DI TERRA		⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)	+1,6	+1,6	+1,6	+0,8	+1,6
ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
TIPO SOSPENSIONE		N (773/669)	N (773/788)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/669)
CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE		C	T	C	T	C
LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)	4200	3200	4200	3200	4200
PROGRESSIVE ORMEGGI	(km					

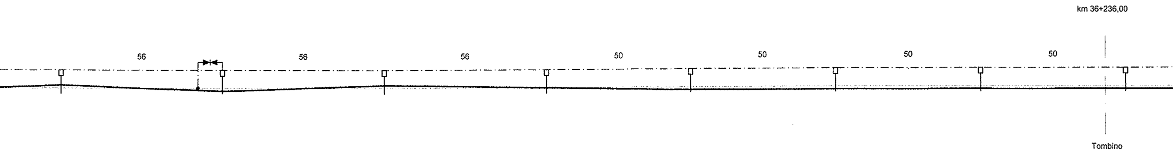
ANDAMENTO PLANIMETRICO

Sv=2292,92m

PROGRESSIVE TRACCIATO (km

ETTOMETRICHE

600 700 800


km 36+236,00
56
56
56
50
50
50
50
Tombino

79	80	81	82	83	84	85	86
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24
⏚	TP ⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N (773/788)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/788)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)
T	C	T	T (0)	C	C	C	C
3200	4200	3200	3200	4200	4200	4200	4200

Sv=70m

Curva R= 988,14 - Sv=180,55m
D=70 mm

36+045,03

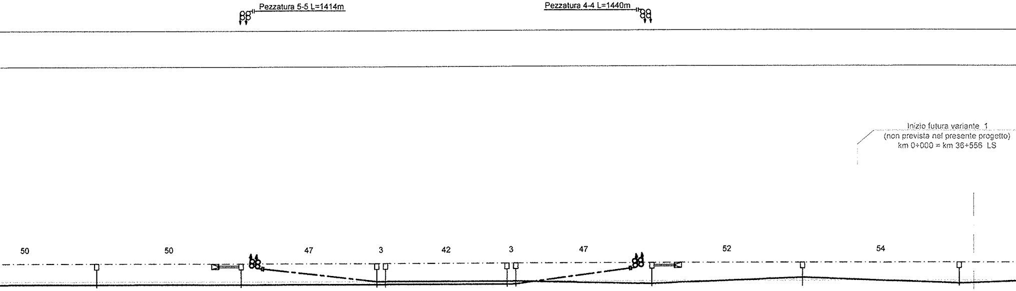
36+115,03

900

36+000

100

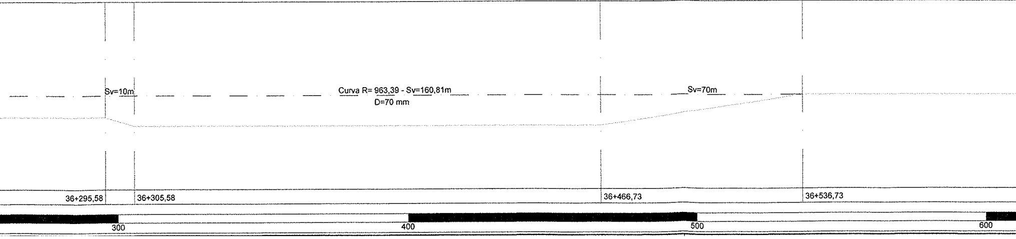
200

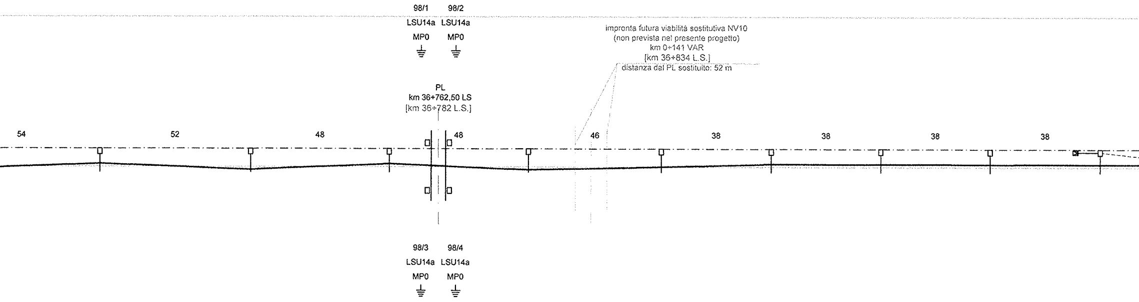

Pezzatura 5-5 L=1414m
Pezzatura 4-4 L=1440m
50
50
47
3
42
3
47
52
54

Inizio futura variante 1
(non prevista nel presente progetto)
km 0+000 = km 36+556 LS

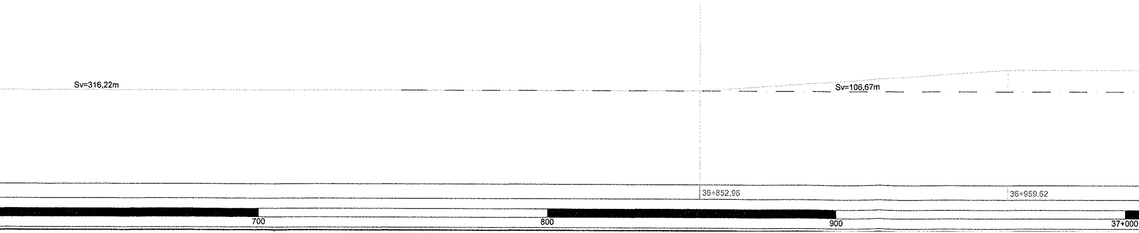
Attrav. Elettrico
SIC.2.1995
ENEL BARI CENTRO
km 36+596

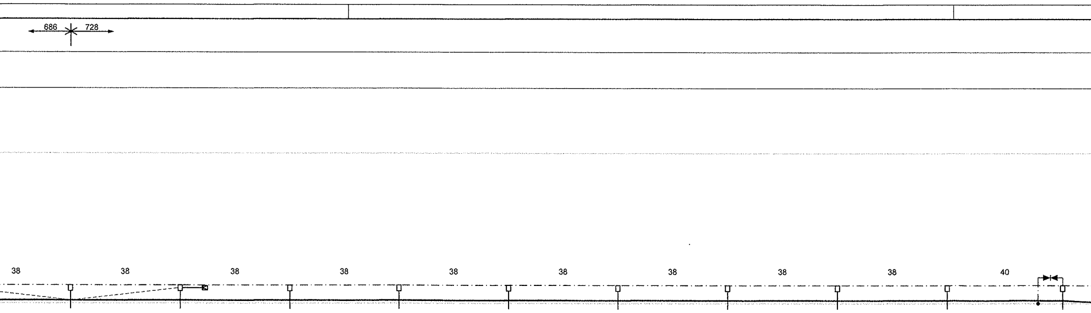
87	88	89	90	91	92	93	94	95
LSU16a	LSU22a/TT	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a
R1_24	R4_24/TTA	R2_24	R1_24	R1_24	R2_24	R4_24/TTA	R1_24	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
-2,2	+0,3	-2,3	-2,2	-2,2	-2,3	+0,3	+1,6	+1,6
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N (773/669)	N (773/669)	FS (773/909)	N (773/669)	N (773/906)	FS (773/908)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/669)
C	C	C (5)	C (25)	C (25)	C (45)	C	T	C
4200	4200	3700	4200	4200	3700	4200	3200	4200
	36+343,00					36+485,00		


Sv=10m
Curva R= 963,39 - Sv=160,81m
D=70 mm
Sv=70m
36+295,58
36+305,58
36+466,73
36+536,73
300
400
500
600

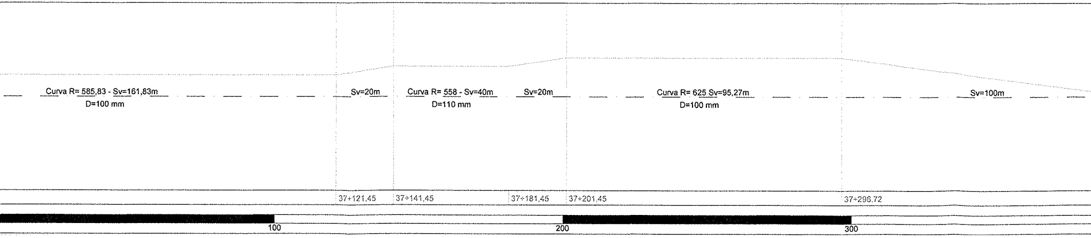

98/1 98/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
⏚ ⏚
PL
km 36+762,50 LS
[km 36+782 L.S.]
impronta futura viabilità sostitutiva NV10
(non prevista nel presente progetto)
km 0+141 VAR
[km 36+834 L.S.]
distanza dal PL sostituito: 52 m
54
52
48
48
46
38
38
38
38
98/3 98/4
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
⏚ ⏚

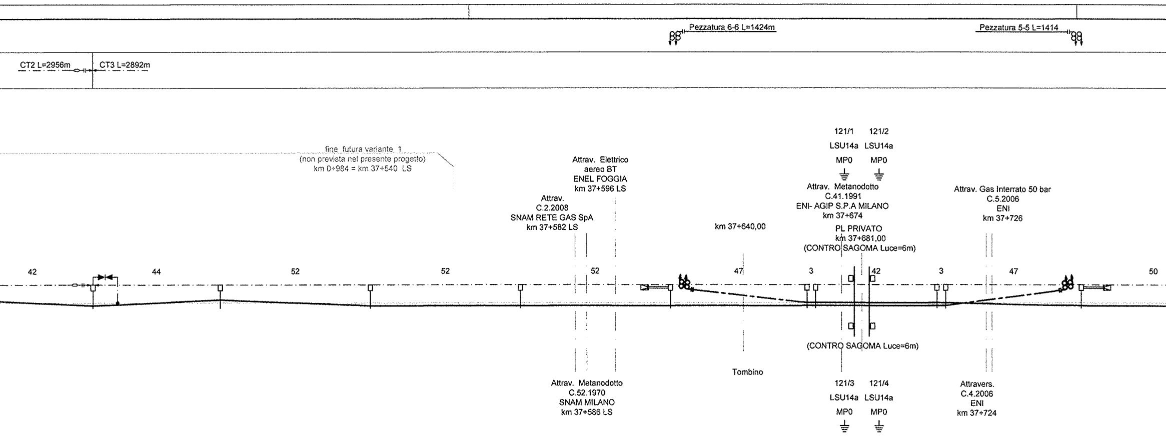
96	97	98	99	100	101	102	103	104
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU20a/TT
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R2_24	R2_24	R2_24	R3_24/TTC
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+2,4	+2,4	+2,4	+2,4
5,25	5,30	5,30	5,30	5,26	5,23	5,20	5,20	5,20
N (773/788)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)
T	C	T	C	T	T	T	T	T
3200	4200	3200	4200	3200	3700	3700	3700	3700


Sv=316,22m
Sv=106,67m
36+852,96
36+959,62
700
800
900
37+000


686
728
38
38
38
38
38
38
38
38
38
40

105	106	107	108	109	110	111	112	113	114
LSU18a	LSU20a/TT	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a
R2_24	R3_24/TTC	R2_24	R2_24	R2_24	R2_24	R2_24	R2_24	R2_24	R2_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2,0	+2,4	+2,4	+2,4	+2,4	+1,9	+1,9	+1,9	+1,9	+1,9
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)
T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700


Curva R= 585,83 - Sv=161,83m
D=100 mm
Sv=20m
Curva R= 558 - Sv=40m
D=110 mm
Sv=20m
Curva R= 625 Sv=95,27m
D=100 mm
Sv=100m
37+121,45
37+141,45
37+181,45
37+201,45
37+296,72
100
200
300


Pezzatura 6-6 L=1424m
Pezzatura 5-5 L=1414
CT2 L=2956m
CT3 L=2892m
fine futura variante 1
(non prevista nel presente progetto)
km 0÷984 = km 37÷540 LS
Attrav. Elettrico
aereo BT
ENEL FOGGIA
km 37+596 LS
Attrav.
C.2.2008
SNAM RETE GAS SpA
km 37+582 LS
km 37+640,00
121/1 121/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Attrav. Metanodotto
C.41.1991
ENI- AGIP S.P.A MILANO
km 37+674
PL PRIVATO
km 37+681,00
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
Attrav. Gas Interrato 50 bar
C.5.2006
ENI
km 37+726
42
44
52
52
52
47
3
42
3
47
50
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
Tombino
Attrav. Metanodotto
C.52.1970
SNAM MILANO
km 37+586 LS
121/3 121/4
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Attravers.
C.4.2006
ENI
km 37+724

115	116	117	118	119	120	121	122	123	124
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU22a/TT	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU22a/TT
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R4_24/TTA	R2_24	R1_24	R1_24	R2_24	R4_24/TTA
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+0,5	-1,8	-1,5	-2,2	-2,3	+0,3
5,18	5,15	5,10	5,05	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
N (773/669)	N (773/788)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	FS (773/909)	N (773/669)	N (773/906)	FS (773/908)	N (773/669)
C	T	C	C	C	C (5)	C (25)	C (25)	C (45)	C
4200	3200	4200	4200	4200	3700	4200	4200	3700	4200
				37+615,00					37+757,00

Sv=126,27m

Sv=60m

Curva R= 1041 - Sv=111,25m
D=60 mm

Curva R= 971 - Sv=140m
D=60 mm

37÷396,72

37÷522,99

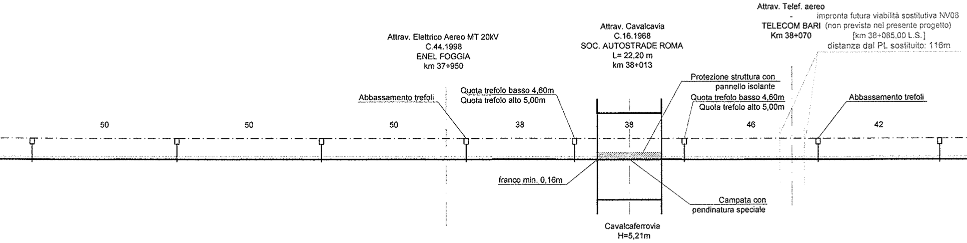
37+624,24

400

500

600

700


Attrav. Elettrico Aereo MT 20kV
C.44.1998
ENEL FOGGIA
km 37+950
Attrav. Cavalcavia
C.16.1968
SOC. AUTOSTRADE ROMA
L= 22,20 m
km 38+013
Attrav. Telef. aereo
-
TELECOM BARI
Km 38+070
impronta futura viabilità sostitutiva NV06
(non prevista nel presente progetto)
[km 38+085,00 L.S.]
distanza dal PL sostituito: 116m
Abbassamento trefoli
Quota trefolo basso 4,60m
Quota trefolo alto 5,00m
Protezione struttura con pannello isolante
Quota trefolo basso 4,60m
Quota trefolo alto 5,00m
Abbassamento trefoli
50
50
50
38
38
46
42
franco min. 0,16m
Campata con pendinatura speciale
Cavalcaferrovia
H=5,21m

125	126	127	128	129	130	131	132
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2	-2,2
4,95	4,90	4,85	4,80	4,80	4,80	4,80	4,84
N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	IR 1000mm (773/649)	IR 450mm (773/921)	IR 450mm (773/921)	IR 1000mm (773/649)	N (773/669)
C	C	C	C	C	C	C	C
4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200

Curva R= 988 - Sv=105m
D=60 mm

Curva R= 1000 - Sv=220m
D=60 mm

37+834,24

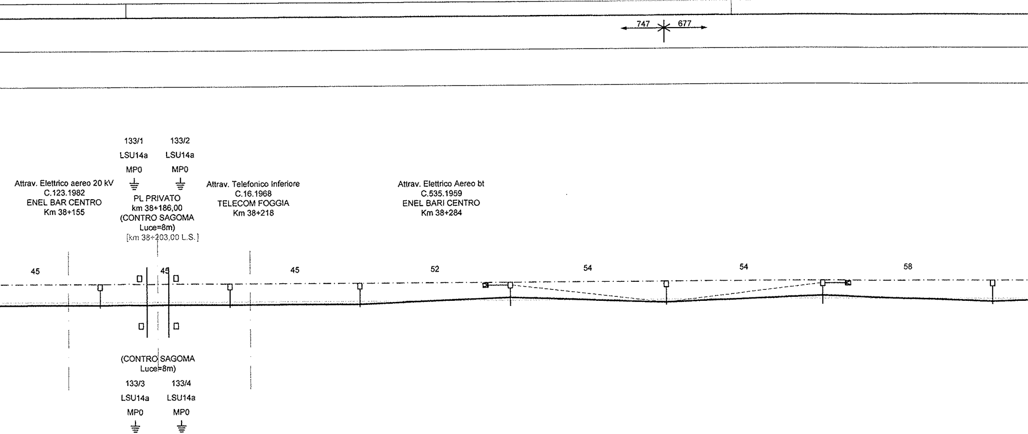
37+939,24

800

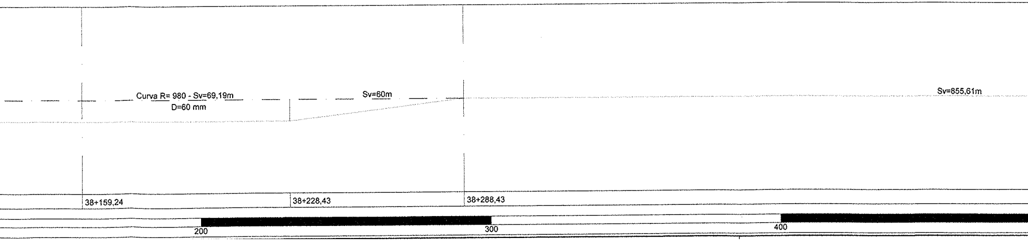
900

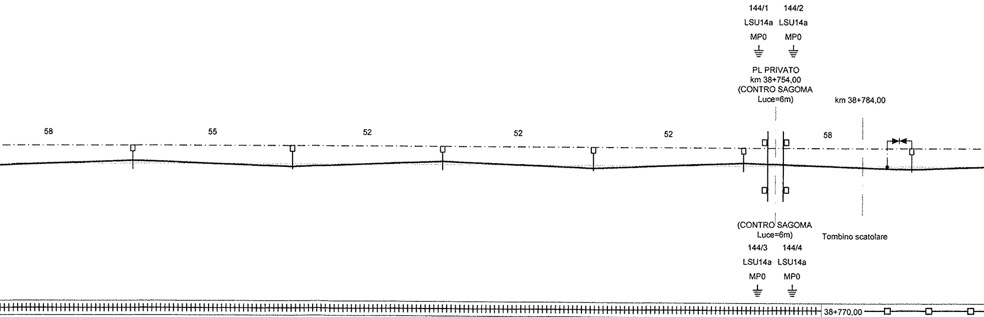
38+000

100


747
677
133/1
LSU14a
MP0
133/2
LSU14a
MP0
Attrav. Elettrico aereo 20 kV
C.123.1982
ENEL BAR CENTRO
Km 38+155
PL PRIVATO
km 38+186,00
(CONTRO SAGOMA
Luce=8m)
[km 38+203,00 L.S.]
Attrav. Telefonico Inferiore
C.16.1968
TELECOM FOGGIA
Km 38+218
Attrav. Elettrico Aereo bt
C.535.1959
ENEL BARI CENTRO
Km 38+284
45
45
45
52
54
54
58
(CONTRO SAGOMA
Luce=8m)
133/3
LSU14a
MP0
133/4
LSU14a
MP0
38+350,00

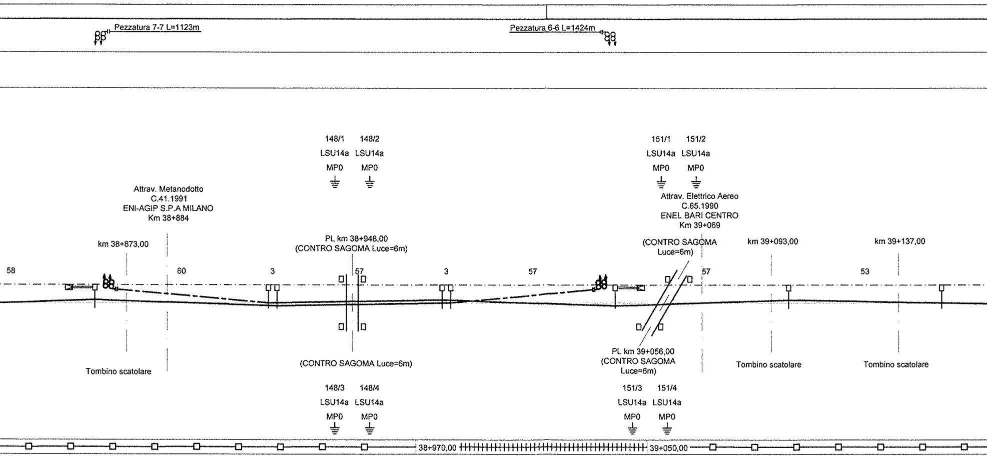
133	134	135	136	137	138	139
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24/TTC	P1_3	P1_3/TTC	P1_3
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,45	2,45	2,45
-2,2	-2,2	-2,2	+1,6	+0,8	+1,6	+1,6
4,88	4,88	4,92	4.97	4.97	4.97	5.02
N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/788)	N (773/645)	N (773/668)	N (773/645)
C	C	C	T	C	T	C
4200	4200	4200	3200	4700	3700	4700


Curva R= 980 - Sv=69,19m
D=60 mm
Sv=60m
Sv=855,61m
38+159,24
38+228,43
38+288,43
200
300
400

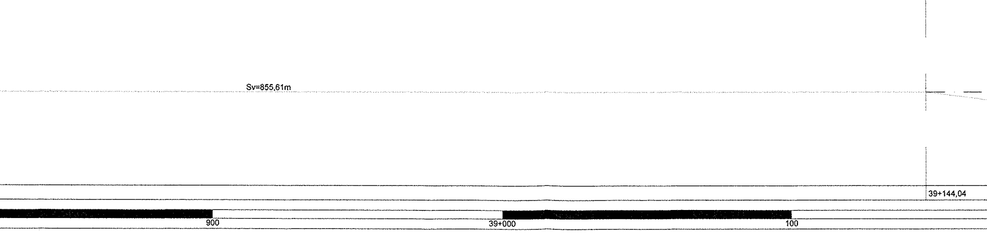

144/1
144/2
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
PL PRIVATO
km 38+754,00
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
km 38+784,00
58
55
52
52
52
58
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
Tombino scatolare
144/3
144/4
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
38+770,00

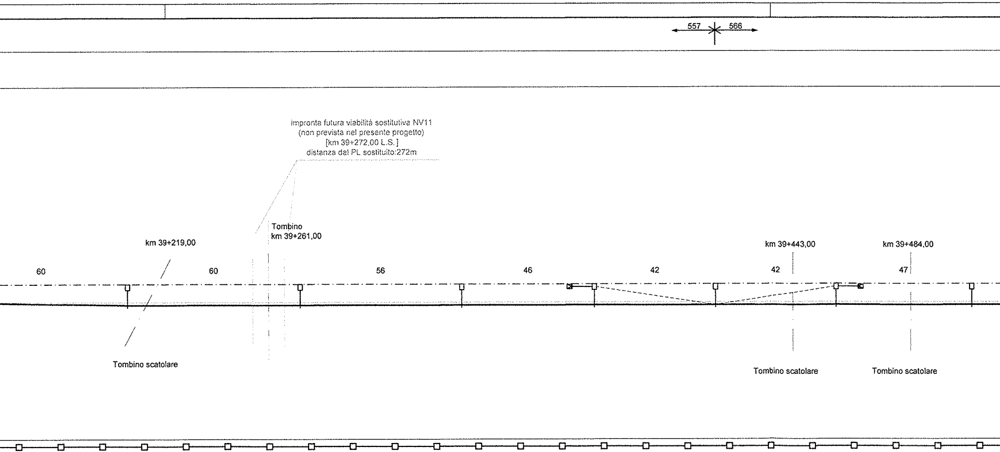
140	141	142	143	144	145
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
P1_3	P1_3	P1_3	P1_3	P1_3	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6
5.07	5.12	5.17	5,20	5,20	5,20
N (773/668)	N (773/645)	N (773/668)	N (773/645)	N (773/668)	N (773/669)
T	C	T	C	T	C
3700	4700	3700	4700	3700	4200

500
600
700
800

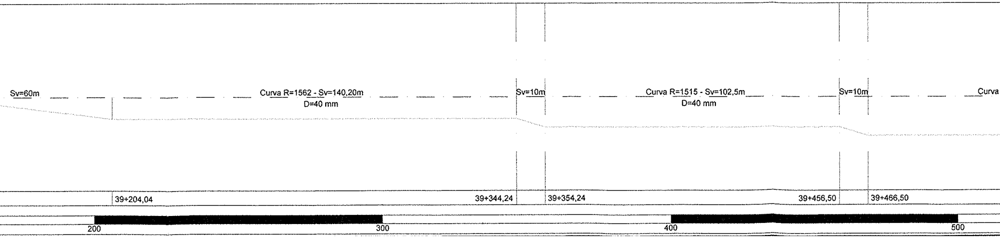

Pezzatura 7-7 L=1123m
Pezzatura 6-6 L=1424m
148/1
148/2
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
151/1
151/2
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
Attrav. Metanodotto
C.41.1991
ENI-AGIP S.P.A MILANO
Km 38+884
Attrav. Elettrico Aereo
C.65.1990
ENEL BARI CENTRO
Km 39+069
km 38+873,00
PL km 38+948,00
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
km 39+093,00
km 39+137,00
58
60
3
57
3
57
57
53
Tombino scatolare
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
PL km 39+056,00
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
Tombino scatolare
Tombino scatolare
148/3
148/4
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
151/3
151/4
LSU14a
LSU14a
MP0
MP0
38+970,00
39+050,00

146	147	148	149	150	151	152	153
LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a
R4_24/TTA	R1_24	R1_24	P1_3	P1_3	P4_3/TTA	R1_24	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,45	2,45	2,45	2,25	2,25
+1,3	-0,9	+1,6	+1,6	-0,9	+1,3	+1,6	-0,8
5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,12
N (773/788)	FS (773/911)	N (773/669)	N (773/668)	FS (773/912)	N (773/645)	N (773/788)	N (773/669)
T	C (0)	C	T	C (0)	C	T	C (0)
3200	3700	4200	3700	4200	4700	3200	4200
38+633,00					38+813,00		

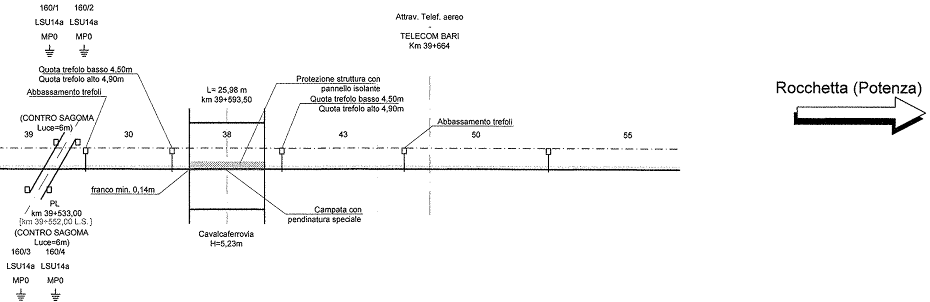

Sv=855,61m
39+144,04
900
39+000
100


557
566
impronta futura viabilità sostitutiva NV11
(non prevista nel presente progetto)
[km 39+272,00 L.S.]
distanza dal PL sostituito:272m
Tombino
km 39+261,00
km 39+219,00
km 39+443,00
km 39+484,00
60
60
56
46
42
42
47
Tombino scatolare
Tombino scatolare
Tombino scatolare

154	155	156	157	158	159	160
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24/TTC	R1_24	R1_24/TTC	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
-0,8	-0,8	-0,8	-0,5	-1,3	-0,5	-0,8
5,06	5,00	4,96	4,92	4,88	4,84	4,80
N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)
C	C	C	C	C	C	C
4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200


Sv=60m
Curva R=1562 - Sv=140,20m
D=40 mm
Sv=10m
Curva R=1515 - Sv=102,5m
D=40 mm
Sv=10m
Curva
39+204,04
39+344,24
39+354,24
39+456,50
39+466,50
200
300
400
500

LUNGHEZZA TESATE LDC	(m)					
LUNGHEZZA TESATE CDT	(m)					


160/1 160/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Quota trefolo basso 4,50m
Quota trefolo alto 4,90m
Abbassamento trefoli
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
39
30
PL
km 39+533,00
[km 39+552,00 L.S.]
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
160/3 160/4
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
franco min. 0,14m
L= 25,98 m
km 39+593,50
38
Cavalcaferrovia
H=5,23m
Protezione struttura con pannello isolante
Quota trefolo basso 4,50m
Quota trefolo alto 4,90m
Campata con pendinatura speciale
43
Attrav. Telef. aereo
-
TELECOM BARI
Km 39+664
Abbassamento trefoli
50
55
Rocchetta (Potenza)

SEZIONE TIPO	(km	39+540,00				39+705,00
NUMERO DI SOSTEGNO		161	162	163	164	165
TIPO DI SOSTEGNO		LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE		P1_3	P1_3	P1_3	P1_3	R1_24
DISPERSORE DI TERRA		⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)	2,45	2,45	2,45	2,45	2,25
VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8	-0,8
ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)	4,80	4,80	4,80	4,80	4,85
TIPO SOSPENSIONE		IR 1000mm (773/649)	IR 450mm (773/921)	IR 450mm (773/921)	IR 1000mm (773/649)	N (773/669)
CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE		C	C	C	C	C
LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)	4200	4200	4200	4700	4200
PROGRESSIVE ORMEGGI	(km					
ANDAMENTO PLANIMETRICO		R=1639 - Sv=106m D=30 mm	Sv=10m		Curva R=1695 - Sv=181,1m D=30 mm	
PROGRESSIVE TRACCIATO	(km		39+572,50	39+582,50		
ETTOMETRICHE			600			700

CARATTERISTICHE DELLA LINEA DI CONTATTO

Binari di corsa - Catenaria 540mmq:
-) n°2 Corde Portanti Cu 120mmq - Tiro 2x1500daN con regolazione automatica
-) n°2 Fili di contatto Cu-Ag 150mmq - Tiro 2x1875daN con regolazione automatica

Binari secondari - Catenaria 270mmq:
-) n°1 Corda Portante Cu 120mmq - Tiro 1125daN con regolazione automatica
-) n°1 Filo di contatto Cu-Ag 150mmq - Tiro 1125daN con regolazione automatica

Circuito di messa a terra e protezione TE
-) n°2 corde nude TACSR Ø15,82mm (170mmq) - Tiro (a 15°C) 2x350daN fisso

LEGENDA SIMBOLI L.d.C.

———	Conduttura attiva	□——	Palo LSU con sospensioni su mensola in profilato di alluminio
— — —	Conduttura inattiva	□═══	Palo LSU con sospensioni su 2 mensole in profilato di alluminio accoppiate
8—— — —	Ormeggio cond. TE con n°2 C.P. e n°2 F.C. con regolazione automatica del tiro con sistema a taglie e contrappesi	▨	Portale di ormeggio tralicciato (dis. E65018)
8—— — —	Ormeggio cond. TE con n°1 C.P. e n°1 F.C. con regolazione automatica del tiro con sistema a taglie e contrappesi	●—●	Sospensione da galleria a traversa isolata
—— — —	Ormeggio cond. TE con n°1 C.P. fissa e n°1 F.C. con regolazione automatica del tiro con sistema a taglie e contrappesi	▭	Portale di sospensione tralicciato per sostegno LdC su viadotto
—— — —	Ormeggio F.C. / C.P. senza regolazione automatica del tiro	⊠——	Tirante a terra singolo
— · — · —	Collegamento di alimentazione costituito da n°4 corde Cu 155mmq	⊠═══	Tirante a terra doppio
— ⊗ —	Sezionatore aereo, motorizzato e telecomandato, normalmente chiuso	— · — · —	Circuito di terra in doppio conduttore nudo TACSR Ø15,82mm
— ⊗ —	Sezionatore aereo, motorizzato e telecomandato, normalmente aperto	— — — —	Attravers. aereo circuito di terra in doppia corda Cu 120mmq
∞∞∞∞	Sezione tipo 1	⏚	Dispersore di terra
∧∧∧∧	Sezione tipo 2	⏚	Dispersore di terra profondo
┼┼┼┼	Sezione tipo 3	▶◀	Limitatore di tensione bidirezionale
—o—o—	Sezione tipo 4	▶	Diodo
▬ ▬ ▬	Sezione tipo 5	— — —o—	Ormeggio isolato circuito di terra
▬ · ▬	Sezione tipo 6	- - - - - -	Strallo di Punto Fisso

NOTE:
1) Le caratteristiche tecniche degli impianti TE sono conformi a quanto riportato nel documento: RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A - CAPITOLATO TECNICO T.E. ED. 2014 e negli elaborati in esso richiamati;
2) Per il fabbisogno materiali relativi all'intera tratta vedere elab.: IA0X01D18P7LC0500005;
3) Per le sezioni trasversali tipologiche vedere elab.:
   - IA0X01D18WALC0000001
   - IA0X01D18WALC0000002
4) Nei tratti con sezione tipologica nn° 1 e 3 il blocco di ormeggio dei tiranti a terra (tipo TTA, TTB e TTC) dovrà inglobare la canaletta di deflusso delle acque analogamente a quanto indicato per i blocchi di fondazione dei pali;
5) Per la tabella impiego blocchi vedere elab: IA0X01D18TTLC0000001;
6) In presenza di gallerie i trefoli di terra alto e basso provenienti dall'esterno dovranno essere ormeggiati a due grappe staffate al fronte a quote diverse. Quelli provenienti dall'interno, da posare a tiro ridotto su apposite staffe fissate al ritto, saranno ormeggiati a grappe poste all'interno della galleria ad 1m dall'imbocco. Il collegamento di continuità tra i trefoli interni ed esterni avverrà a mezzo di cavi isolati TACSR 170mmq.
7) Vedi nota sulle progressive chilometriche riportata sull'elaborato: IA0X01D18P7LC0500005;

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
DIREZIONE INVESTIMENTI
DIREZIONE PROGRAMMA INVESTIMENTI DIRETTRICE SUD

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CONTRATTO ISTITUZIONALE DI SVILUPPO PER LA REALIZZAZIONE DELLA DIRETTRICE FERROVIARIA NAPOLI-BARI-LECCE-TARANTO

U.O. ENERGIA E IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

PROGETTO DEFINITIVO

LINEA POTENZA-FOGGIA - AMMODERNAMENTO

SOTTOPROGETTO 2 - ELETTRIFICAZIONE, RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE

LOTTO 1 - ELETTRIFICAZIONE

IMPIANTI TE - LINEA DI CONTATTO 3kVcc - 540mmq
PIANO DI ELETTRIFICAZIONE E CDT E PROTEZIONE
TRATTA ASCOLI S.-ROCCHETTA DAL KM 35+600 AL KM 39+700

SCALA: 1:1000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IA0X	01	D	18	P7	LC0500	002	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	R. A. Ferrara	02/2015	P. Ruggeri	02/2015	G. Lestingi	02/2015	Guido Guidi Buffarini 02/2015 ITALFERR S.p.A. U.O. Energia ed Impianti T.E. Ing. Guido Guidi Buffarini Ordine Ingegneri Provincia di Roma n° 17812

IA0X01D18P7LC0500002A.DWG

n. Elab.: L1.162