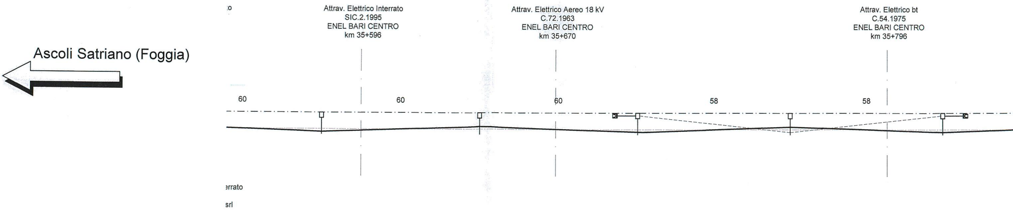
LUNGHEZZA TESATE LDC	(m)				714 726	
LUNGHEZZA TESATE CDT	(m)					


Ascoli Satriano (Foggia)
o
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
60
58
58
errato
srl

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					

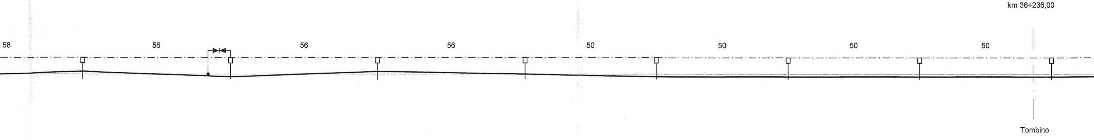
ANDAMENTO PLANIMETRICO

Sv=2292,92m

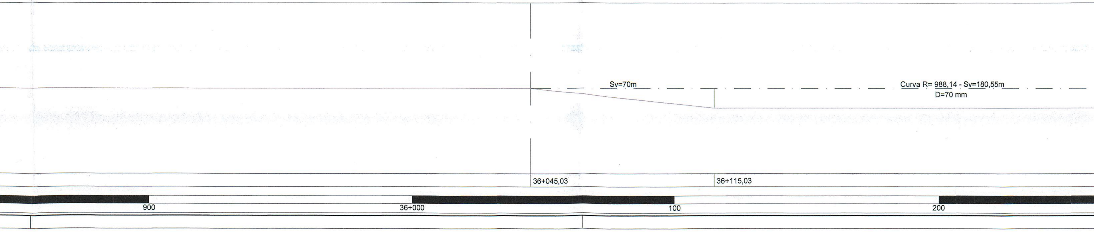
PROGRESSIVE TRACCIATO (km

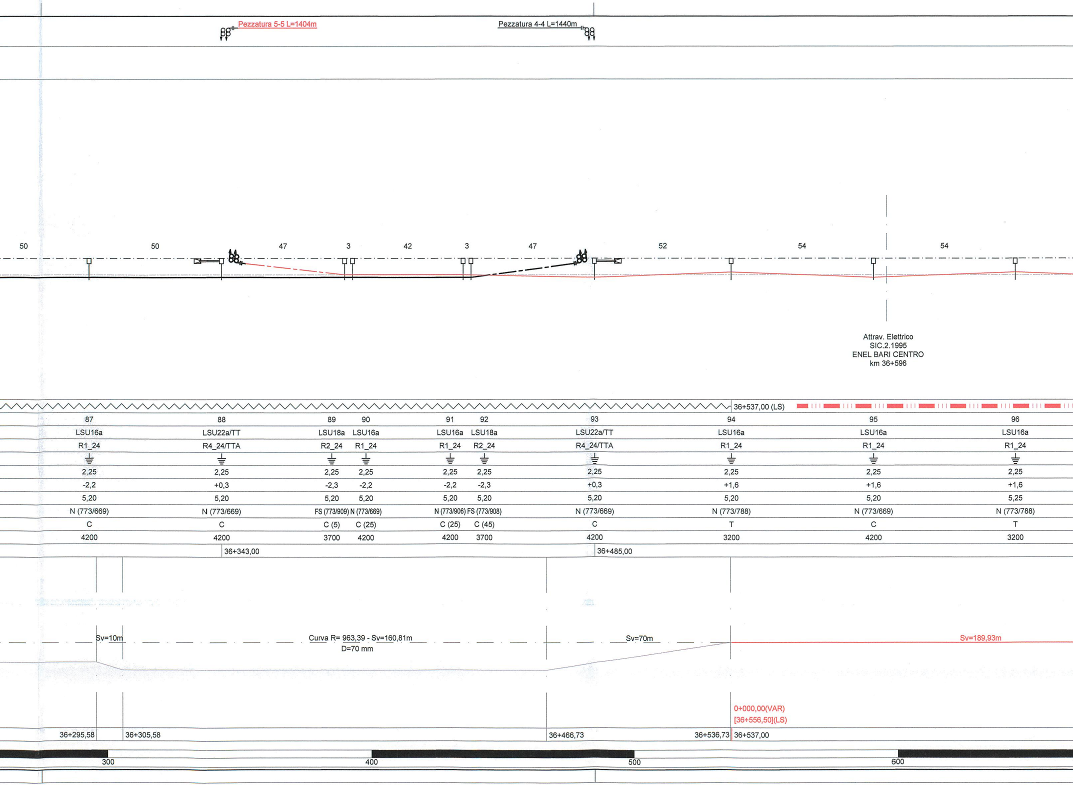
ETTOMETRICHE

600 700 800

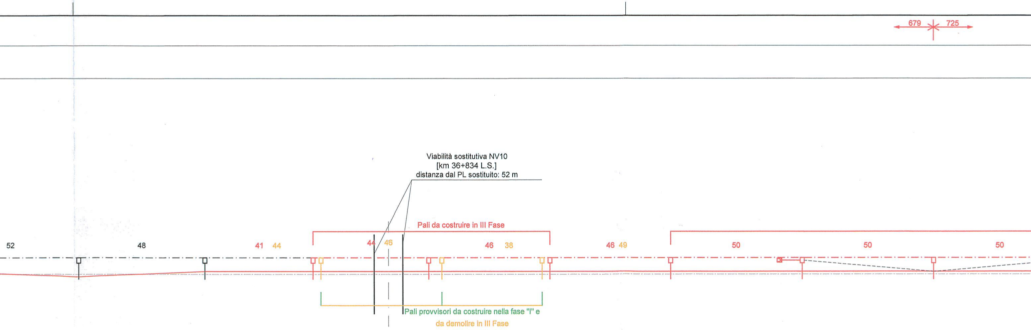

km 36+236,00
58
56
56
56
50
50
50
50
Tombino

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

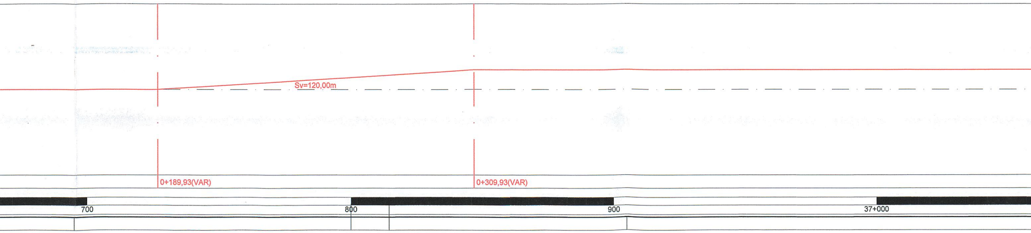

Sv=70m
Curva R= 988,14 - Sv=180,55m
D=70 mm
36+045,03
36+115,03
900
36+000
100
200

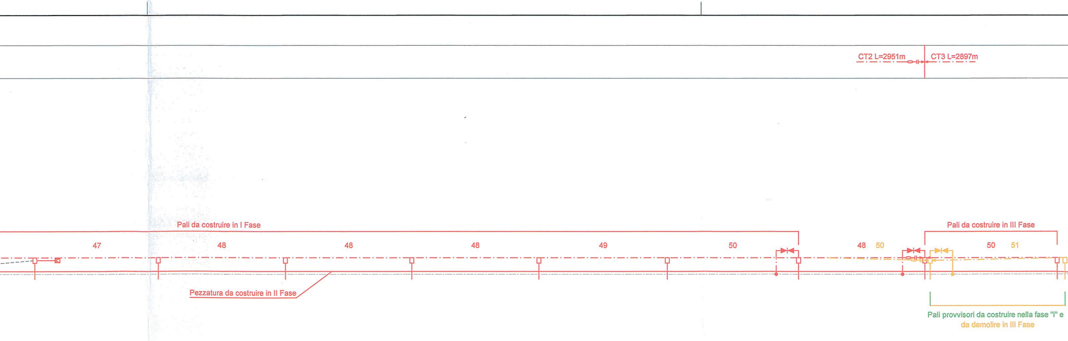

Pezzatura 5-5 L=1404m
Pezzatura 4-4 L=1440m
50
50
47
3
42
3
47
52
54
54
Attrav. Elettrico
SIC.2.1995
ENEL BARI CENTRO
km 36+596
36+537,00 (LS)
36+343,00
36+485,00
Sv=10m
Curva R= 963,39 - Sv=160,81m
D=70 mm
Sv=70m
Sv=189,93m
0+000,00(VAR)
[36+556,50](LS)
36+295,58
36+305,58
36+466,73
36+536,73
36+537,00
300
400
500
600

87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
LSU16a	LSU22a/TT	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a
R1_24	R4_24/TTA	R2_24	R1_24	R1_24	R2_24	R4_24/TTA	R1_24	R1_24	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	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	+1,6
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,25
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)	N (773/788)
C	C	C (5)	C (25)	C (25)	C (45)	C	T	C	T
4200	4200	3700	4200	4200	3700	4200	3200	4200	3200

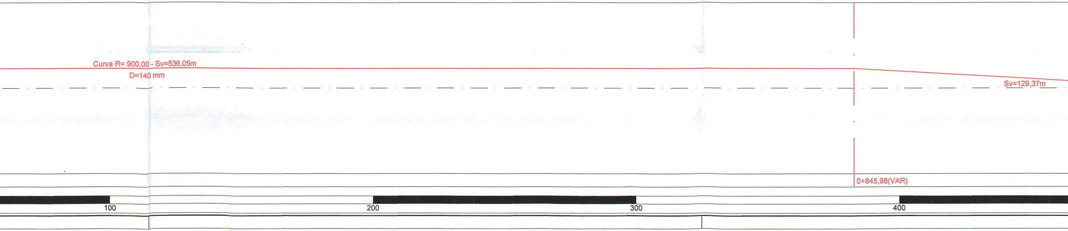

679
725
Viabilità sostitutiva NV10
[km 36+834 L.S.]
distanza dal PL sostituito: 52 m
Pali da costruire in III Fase
52
48
41
44
44
46
46
38
46
49
50
50
50
Pali provvisori da costruire nella fase "I" e
da demolire in III Fase

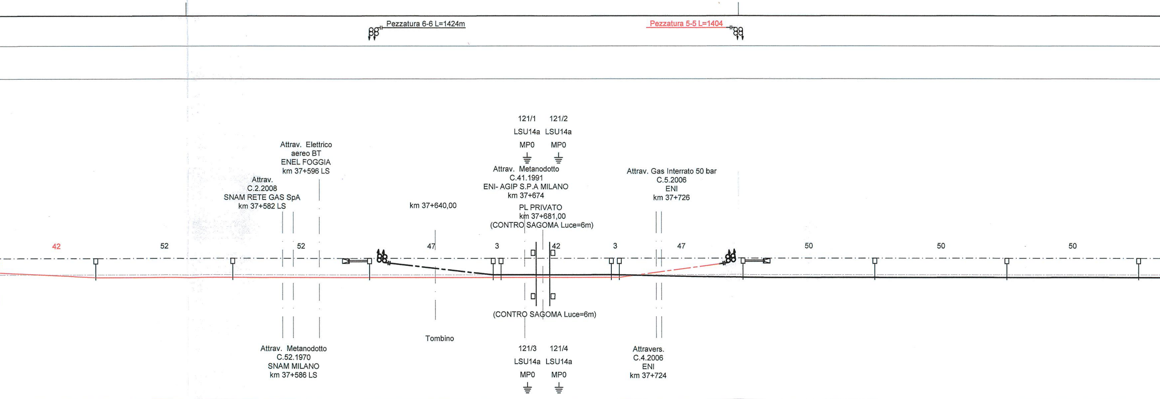
97	98	99	99p	100	100p	101p	101	102	103	104
LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU20b	LSU18a	LSU20b	LSU22b	LSU18a	LSU18a	LSU18a/TT	LSU18a
R1_24	R1_24	P2_6	R3_24	P2_6	R3_24	R4_24	P2_6	P2_6	P2_6/TTC	P2_6
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,00(LS) 2,70(VAR)	2,25	2,00(LS) 4,20(VAR)	2,00(LS) 7,00(VAR)	2,25	2,25	2,25	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	2,0	1,5
5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,25	5,20	5,30	5,30	5,30	5,30
N (773/669)	N (773/788)	N (773/666)	N (773/697)	N (773/666)	N (773/698)	N (773/984)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)	N (773/666)
C	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
4200	3200	3700	4700	3700	5200	7700	3700	3700	3700	3700


Sv=120,00m
0+189,93(VAR)
0+309,93(VAR)
700
800
900
37+000


CT2 L=2951m
CT3 L=2897m
Pali da costruire in I Fase
Pali da costruire in III Fase
47
48
48
48
49
50
48
50
50
51
Pezzatura da costruire in II Fase
Pali provvisori da costruire nella fase "I" e
da demolire in III Fase

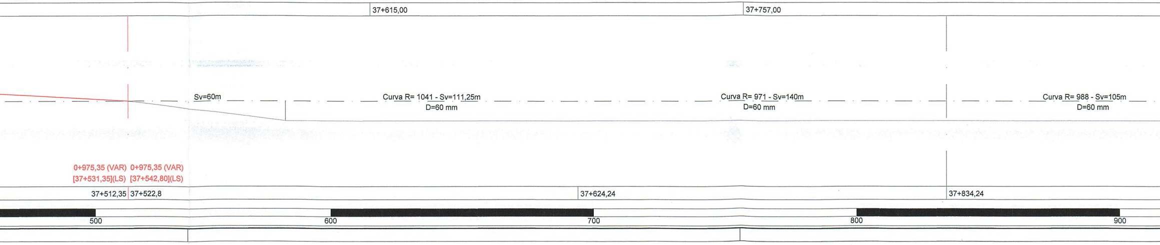
105	106	107	108	109	110	111	112	112p	113	
LSU18a/TT	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU20b	LSU18a	
P2_6/TTC	P2_6	P2_6	P2_6	P2_6	P2_6	P2_6	P2_6	R3_24	P2_6	
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,00 (LS) 4,33 (VAR)	2,25	2,00
2,0	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	
5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,30	5,19	5,30	
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 (773/700)	N (773/666)	
T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	
3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	5700	3700	

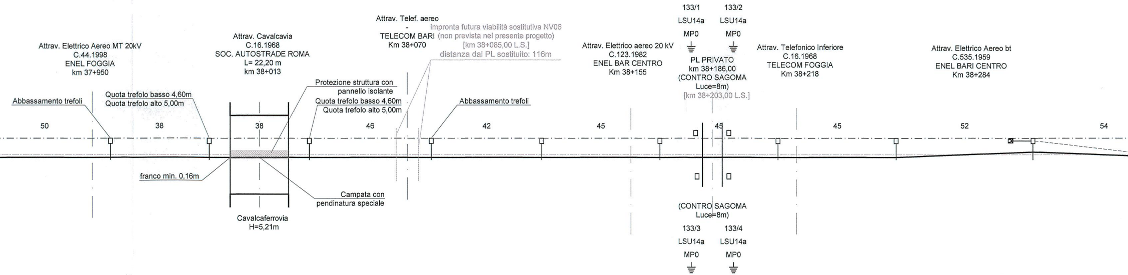

Curva R= 900,00 - Sv=536,05m
D=140 mm
Sv=129,37m
0+845,98(VAR)
100
200
300
400


Pezzatura 6-6 L=1424m
Pezzatura 5-5 L=1404
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 LSU14a MP0
121/2 LSU14a 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
52
52
47
3
42
3
47
50
50
50
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
Tombino
Attrav. Metanodotto C.52.1970 SNAM MILANO km 37+586 LS
121/3 LSU14a MP0
121/4 LSU14a MP0
Attravers. C.4.2006 ENI km 37+724

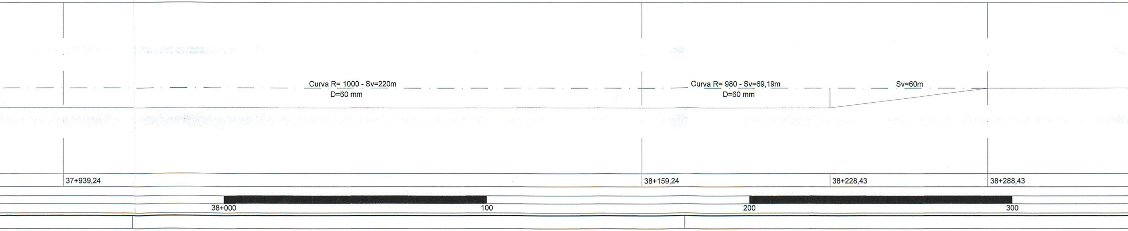
37+512,35 (VAR)

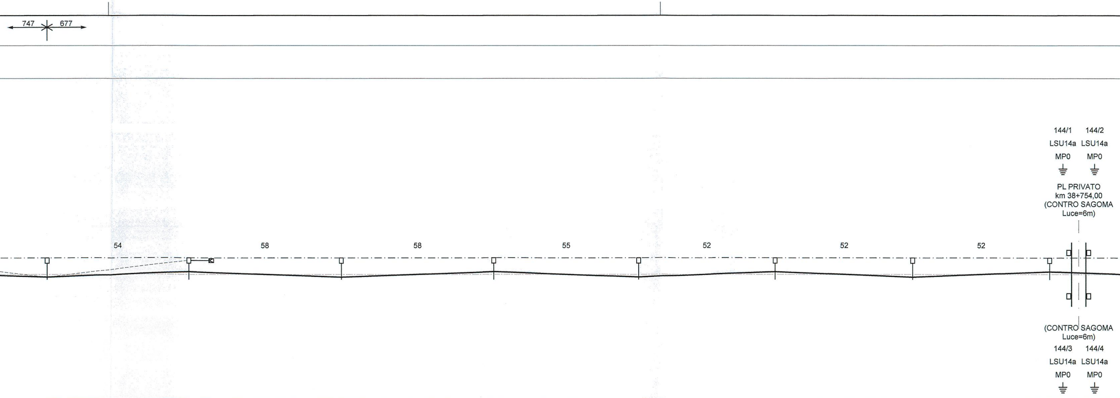
113p	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124
LSU20b	LSU16a	LSU16a	LSU22a/TT	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a
R3_24	R1_24	R1_24	R4_24/TTA	R2_24	R1_24	R1_24	R2_24	R4_24/TTA	R1_24	R1_24	R1_24
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
(LS) 2,50 (VAR)	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+1,6	+1,6	+1,6	+0,5	-1,8	-1,5	-2,2	-2,3	+0,3	-2,2	-2,2	-2,2
5,14	5,10	5,05	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	4,95	4,90	4,85
N (773/697)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	FS (773/909)	N (773/669)	N (773/906)	FS (773/908)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)
T	C	C	C	C (5)	C (25)	C (25)	C (45)	C	C	C	C
4700	4200	4200	4200	3700	4200	4200	3700	4200	4200	4200	4200
			37+615,00					37+757,00			


Sv=60m
Curva R= 1041 - Sv=111,25m
D=60 mm
Curva R= 971 - Sv=140m
D=60 mm
Curva R= 988 - Sv=105m
D=60 mm
0+975,35 (VAR) [37+531,35](LS)
0+975,35 (VAR) [37+542,80](LS)
37+512,35
37+522,8
37+624,24
37+834,24
500
600
700
800
900


Attrav. Elettrico Aereo MT 20kV
C.44.1998
ENEL FOGGIA
km 37+950
Abbassamento trefoli
Quota trefolo basso 4,60m
Quota trefolo alto 5,00m
Attrav. Cavalcavia
C.16.1968
SOC. AUTOSTRADE ROMA
L= 22,20 m
km 38+013
Protezione struttura con
pannello isolante
Quota trefolo basso 4,60m
Quota trefolo alto 5,00m
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
Attrav. Elettrico aereo 20 kV
C.123.1982
ENEL BAR CENTRO
Km 38+155
133/1
LSU14a
MP0
133/2
LSU14a
MP0
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
50
38
38
46
42
45
45
45
52
54
franco min. 0,16m
Cavalcaferrovia
H=5,21m
Campata con
pendinatura speciale
(CONTRO SAGOMA
Luce=8m)
133/3
LSU14a
MP0
133/4
LSU14a
MP0

125	126	127	128	129	130	131	132	133
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a/TT
R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24	R1_24/TTC
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	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	+1,6
4,80	4,80	4,80	4,80	4,84	4,88	4,88	4,92	4.97
IR 1000mm (773/649)	IR 450mm (773/921)	IR 450mm (773/921)	IR 1000mm (773/649)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/669)	N (773/788)
C	C	C	C	C	C	C	C	T
4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	4200	3200

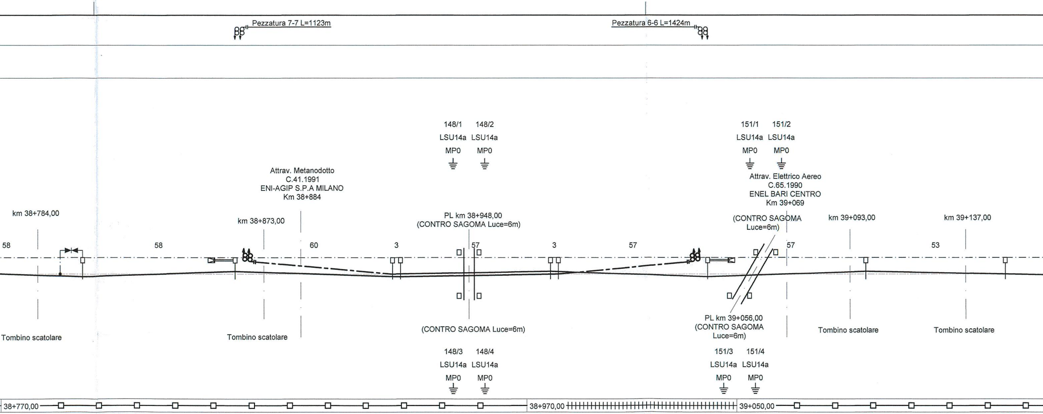

Curva R= 1000 - Sv=220m
D=60 mm
Curva R= 980 - Sv=69,19m
D=60 mm
Sv=60m
37+939,24
38+159,24
38+228,43
38+288,43
38+000
100
200
300


747
677
54
58
58
55
52
52
52
144/1
144/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
PL PRIVATO
km 38+754,00
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
144/3
144/4
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
38+350,00

134	135	136	137	138	139	140	141
LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
P1_3	P1_3/TTC	P1_3	P1_3	P1_3	P1_3	P1_3	P1_3
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45	2,45
+0,8	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6	+1,6
4.97	4.97	5.02	5.07	5.12	5.17	5,20	5,20
N (773/645)	N (773/668)	N (773/645)	N (773/668)	N (773/645)	N (773/668)	N (773/645)	N (773/668)
C	T	C	T	C	T	C	T
4700	3700	4700	3700	4700	3700	4700	3700

Sv=855,61m

400
500
600
700

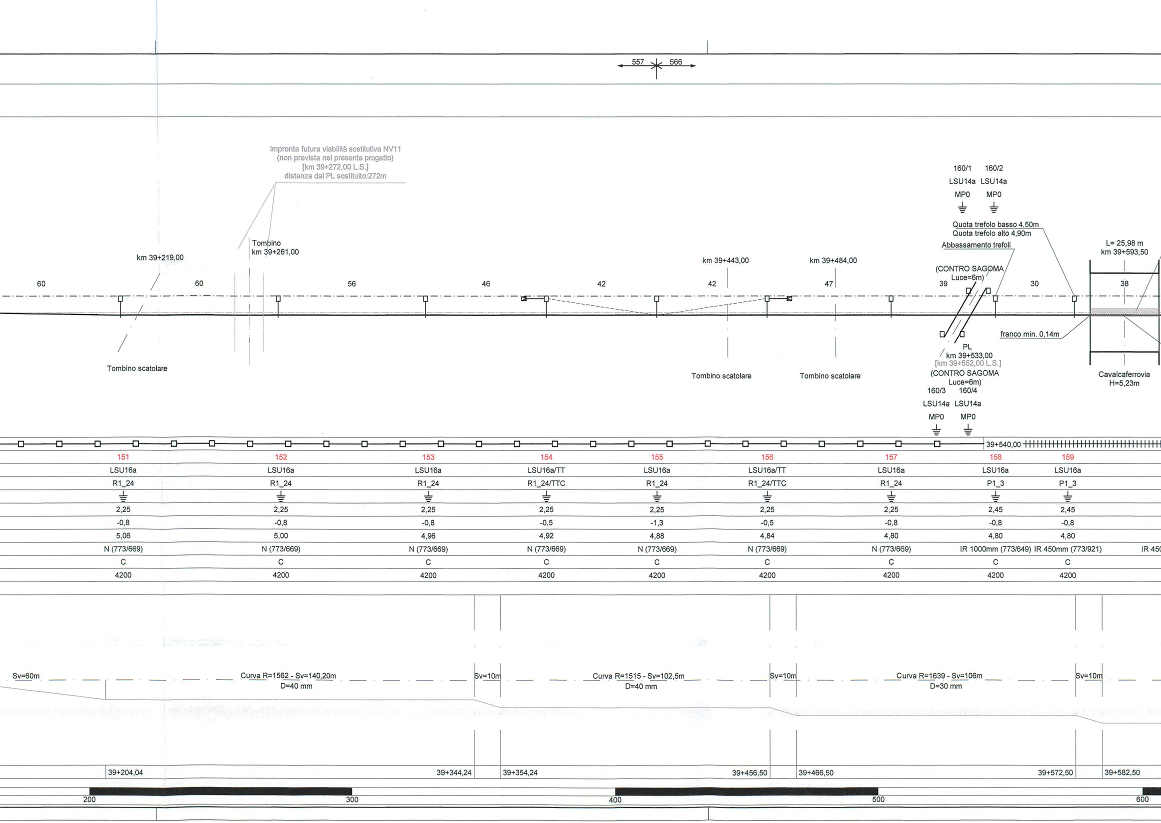

Pezzatura 7-7 L=1123m
Pezzatura 6-6 L=1424m
148/1 148/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
151/1 151/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Attrav. Metanodotto
C.41.1991
ENI-AGIP S.P.A MILANO
Km 38+884
Attrav. Elettrico Aereo
C.65.1990
ENEL BARI CENTRO
Km 39+069
km 38+784,00
km 38+873,00
PL km 38+948,00
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
(CONTRO SAGOMA Luce=6m)
km 39+093,00
km 39+137,00
58
58
60
3
57
3
57
57
53
Tombino scatolare
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+770,00
38+970,00
39+050,00

142	143	144	145	146	147	148	149	150
LSU16a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU22a/TT	LSU16a	LSU16a
R1_24	R4_24/TTA	R1_24	R1_24	P1_3	P1_3	P4_3/TTA	R1_24	R1_24
TP ⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,45	2,45	2,45	2,25	2,25
+1,6	+1,3	-0,9	+1,6	+1,6	-0,9	+1,3	+1,6	-0,8
5,20	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,17	5,12
N (773/669)	N (773/788)	FS (773/911)	N (773/669)	N (773/668)	FS (773/912)	N (773/645)	N (773/788)	N (773/669)
C	T	C (0)	C	T	C (0)	C	T	C (0)
4200	3200	3700	4200	3700	4200	4700	3200	4200
	38+633,00					38+813,00		

Sv=855,61m

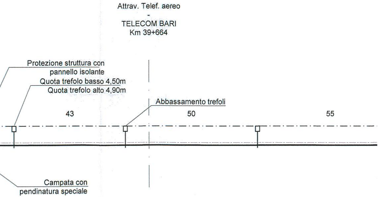
39+144,04

800 900 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
160/1 160/2
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Quota trefolo basso 4,50m
Quota trefolo alto 4,90m
Abbassamento trefoli
L= 25,98 m
km 39+593,50
km 39+219,00
Tombino
km 39+261,00
km 39+443,00
km 39+484,00
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
60
60
56
46
42
42
47
39
30
38
Tombino scatolare
franco min. 0,14m
PL
km 39+533,00
[km 39+552,00 L.S.]
(CONTRO SAGOMA
Luce=6m)
160/3 160/4
LSU14a LSU14a
MP0 MP0
Tombino scatolare
Tombino scatolare
Cavalcaferrovia
H=5,23m
39+540,00
151 LSU16a R1_24 2,25 -0,8 5,06 N (773/669) C 4200
152 LSU16a R1_24 2,25 -0,8 5,00 N (773/669) C 4200
153 LSU16a R1_24 2,25 -0,8 4,96 N (773/669) C 4200
154 LSU16a/TT R1_24/TTC 2,25 -0,5 4,92 N (773/669) C 4200
155 LSU16a R1_24 2,25 -1,3 4,88 N (773/669) C 4200
156 LSU16a/TT R1_24/TTC 2,25 -0,5 4,84 N (773/669) C 4200
157 LSU16a R1_24 2,25 -0,8 4,80 N (773/669) C 4200
158 LSU16a P1_3 2,45 -0,8 4,80 IR 1000mm (773/649) C 4200
159 LSU16a P1_3 2,45 -0,8 4,80 IR 450mm (773/921) C 4200
IR 450
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 R=1639 - Sv=106m
D=30 mm
Sv=10m
39+204,04
39+344,24
39+354,24
39+456,50
39+466,50
39+572,50
39+582,50
200
300
400
500
600

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

- 🟥 Costruzioni definitive
- 🟩 Costruzioni provvisorie
- 🟧 Demolizioni
- ⬛ Esistente


Attrav. Telef. aereo
-
TELECOM BARI
Km 39+664
Protezione struttura con pannello isolante
Quota trefolo basso 4,50m
Quota trefolo alto 4,90m
Abbassamento trefoli
43
50
55
Campata con pendinatura speciale

Rocchetta (Potenza) ⇒

SEZIONE TIPO	(km			39+705,00
NUMERO DI SOSTEGNO		160	161	162
TIPO DI SOSTEGNO		LSU16a	LSU16a	LSU16a
TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE		P1_3	P1_3	R1_24
DISPERSORE DI TERRA		⏚	⏚	⏚
DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)	2,45	2,45	2,25
VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)	-0,8	-0,8	-0,8
ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)	4,80	4,80	4,85
TIPO SOSPENSIONE		mm (773/921)	IR 1000mm (773/649)	N (773/669)
CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE		C	C	C
LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)	4200	4700	4200
PROGRESSIVE ORMEGGI	(km			

ANDAMENTO PLANIMETRICO

Curva R=1695 - Sv=181,1m
D=30 mm

PROGRESSIVE TRACCIATO (km

ETTOMETRICHE

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
	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)
	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
—(X)—	Sezionatore aereo, motorizzato e telecomandato, normalmente chiuso	— · — · —	Circuito di terra in doppio conduttore nudo TACSR Ø15,82mm
—(X)—	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	⏚ TP	Dispersore di terra profondo
++++++++	Sezione tipo 3	▶◀	Limitatore di tensione bidirezionale
—□—□—	Sezione tipo 4	▶|	Diodo
▬ ▪ ▬ ▪ ▬	Sezione tipo 5	— · — ○	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 alla Variante 1 vedere elab.: IA0X02D18P7LC0500005;
3) Per le sezioni trasversali tipologiche vedere elab.:
    - IA0X02D18WALC0000001
4) Per la tabella impiego blocchi vedere elab: IA0X02D18TTLC0000001;
5) Vedi nota sulle progressive chilometriche riportata sull'elaborato: IA0X02D18P7LC0500005;
6) Elaborato specialistico di riferimento: IAZX02D13P6IF0001001A VARIANTE 1 "Planimetria di progetto con dati di tracciamento"

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 2 - RETTIFICHE DI TRACCIATO, SOPPRESSIONE P.L. E CONSOLIDAMENTO SEDE
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	02	D	18	P7	LC 500	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° 17612

IA0X02D18P7LC0500002A.DWG

n. Elab.:

L2.257