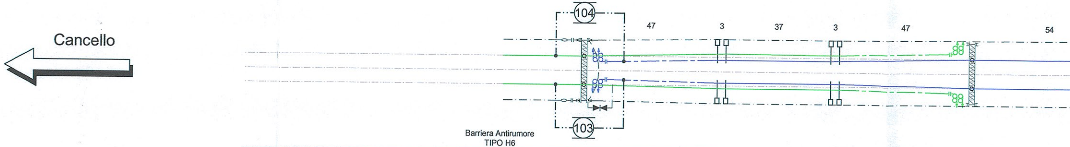
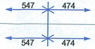
LUNGHEZZA TESATE LDC	B.D. (m)	Pezzatura 2-2 L=1021m					Pezzatura b-b L=1170m
	B.P. (m)	Pezzatura 1-1 L=1021m					Pezzatura a-a L=1170m
LUNGHEZZA TESATE CDT	(m)	CT CT CT2 L=2954m CT1 L=2954m					
PROGRESSIVE ORMEGGI	(km)	0+330,00					0+467,00
LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)	2200	3200	4200	4200	3700	2200
CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE		C	C(15)	C(25)	C	C(60)	C
TIPO SOSPENSIONE		N(773/661)	FS(773/789)	N(773/794)	N(773/669)	FS(773/916)	N(773/903)
ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)	-	-1	-1	-1	-1	0
DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
DISPERSORE DI TERRA		⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE		BPT2	R1	R0	R0	R1	BPT2
TIPO DI SOSTEGNO/TIRANTE A TERRA		PT2/9586	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	PT2/9586
NUMERO DI SOSTEGNO		-	-	-	-	-	-
BANCHINA TIPO	(km)						

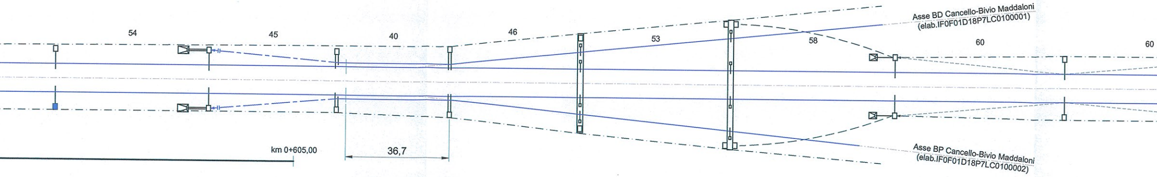

Cancello
104
103
47
3
37
3
47
54
Barriera Antirumore
TIPO H6

BANCHINA TIPO	(km)						
NUMERO DI SOSTEGNO		-	-	-	-	-	-
TIPO DI SOSTEGNO/TIRANTE A TERRA		PT2/9586	LSU16a	LSU18a	LSU18a	LSU16a	PT2/9586
TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE		BPT2	R0	R2	R2	R0	BPT2
DISPERSORE DI TERRA		⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)	-	+2	+2	+2	+2	-
ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
TIPO SOSPENSIONE		N(773/903)	FS(773/790)	N(773/793)	N(773/793)	FS(773/792)	N(773/661)
CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE		T	T(60)	T	T(25)	T(15)	T
LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)	1700	4200	3200	3200	4200	1700
PROGRESSIVE ORMEGGI	(km)	0+330,00					0+467,00

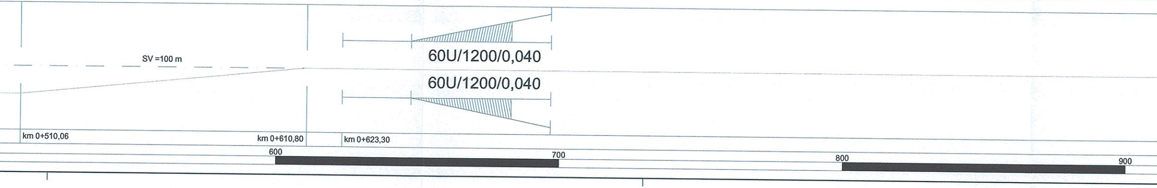
ANDAMENTO PLANIMETRICO		SV =69,16 m	SV =100 m	C - R = 1446 m - SV =149,54 m
PROGRESSIVE TRACCIATO	(km)		km 0+260,52	km 0+360,52
ETTOMETRICHE		300	400	500


547
474
547
474

3700	3700	4200/3200	3200/4700	4200	2200	4200	3200
C	C	C/T	C/T	C	T	C	T
N(773/666)	N(773/666)	N(773/670)-FS(773/933)	N(773/712)-N(773/880)	N(773/669)	N(773/903)	N(773/669)	N(773/788)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
-1	+3	+2	+2	-	-	+1	+1
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
R0	R4/TTA	R5	R5	R6M	P7D	R1/TTB	R0
LSU16a	LSU20a/TT	LSU18b	LSU18b	LSU24b/MEC C16	2xLSU22b/MEC C20	LSU16b/TT	LSU16a
2	4-1	4/2-3	6-5	8-7	10-9	12	14


54
45
40
46
53
58
60
60
Asse BD Cancello-Bivio Maddaloni
(elab.IF0F01D18P7LC0100001)
Asse BP Cancello-Bivio Maddaloni
(elab.IF0F01D18P7LC0100002)
km 0+605,00
36,7

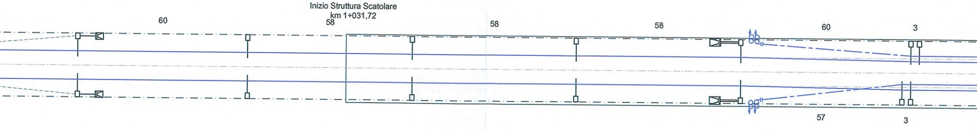
1	3-2	3/1-4	5-6	7-8	9-10	11	13
H10-TE	LSU20a/TT	LSU18b	LSU18b	LSU24b/MEC C16	2xLSU22b/MEC C20	LSU16b/TT	LSU16a
-	R4/TTA	R5	R5	R6M	P7D	R1/TTB	R0
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
-	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
-	+3	+2	+2	-	-	+1	+1
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/666)	N(773/666)	N(773/670)-FS(773/933)	N(773/712)-N(773/880)	N(773/788)	N(773/661)	N(773/788)	N(773/669)
T	T	C/T	C/T	T	C	T	C
3700	3700	4200/2200	3200/4700	3200	1700	3200	4200


SV =100 m
60U/1200/0,040
60U/1200/0,040
km 0+510,06
km 0+610,80
km 0+623,30
600
700
800
900

Pezzatura 4-4 L=1408m

Pezzatura 3-3 L=1408m

				1+171,00		
4200	3200	4200	3200	4200	3700	3700
C	T	C	T	C	C(0)	C
N(773/669)	N(773/788)	N(773/669)	N(773/788)	N(773/669)	FS(773/911)	N(773/913)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
+2	+2	+2	+2	+3	-1	+2
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
R1/TTC	R0	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTA	AGGR.V	AGGR.V
LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU20a/TT	LSU16a	LSU16a
16	18	20	22	24	26	28


Inizio Struttura Scatolare
km 1+031,72
60
58
58
58
60
3
57
3

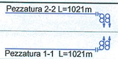
15	17	19	21	23	25	27
LSU16a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU20a/TT	LSU16a	LSU16a
R1/TTC	R0	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTA	AGGR.V	AGGR.V
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2	+2	+2	+2	+3	-1	+2
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/788)	N(773/669)	N(773/788)	N(773/669)	N(773/788)	FS(773/911)	N(773/790)
T	C	T	C	T	C(0)	T
3200	4200	3200	4200	3200	3200	4200
				1+171,00		

SV =767,47 m

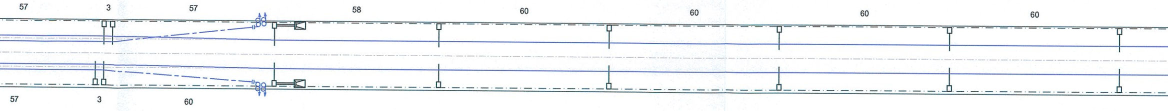
km 1+000

100

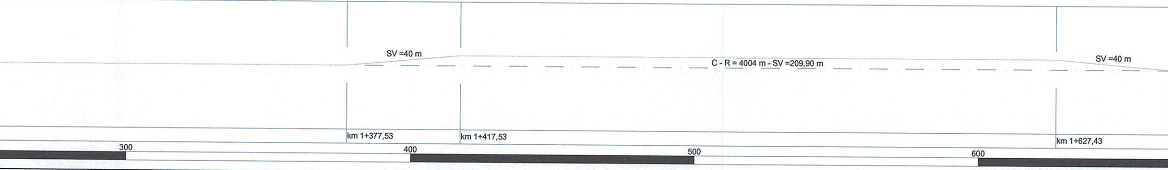
200

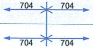

Pezzatura 2-2 L=1021m
Pezzatura 1-1 L=1021m

		1+351,00					
3200	3700	4200	3700	3700	3700	3700	3700
T	C(0)	C	T	C(-10)	T	C(-10)	T
N(773/789)	FS(773/911)	N(773/669)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
+2	-1	+3	+1	+1	+1	+1	+1
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTA	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
LSU16a	LSU16a	LSU20a/TT	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a
30	32	34	36	38	40	42	44

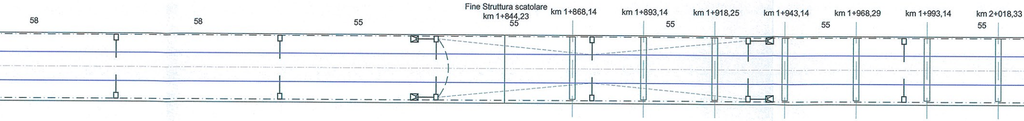

57
3
57
58
60
60
60
60
57
3
60

29	31	33	35	37	39	41	43
LSU16a	LSU16a	LSU20a/TT	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTA	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2	-1	+3	-1	-1	-1	-1	-1
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/792)	FS(773/911)	N(773/788)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
C	C(0)	T	C	T(-10)	C	T(-10)	C
4200	3200	3200	3700	3700	3700	3700	3700
		1+351,00					

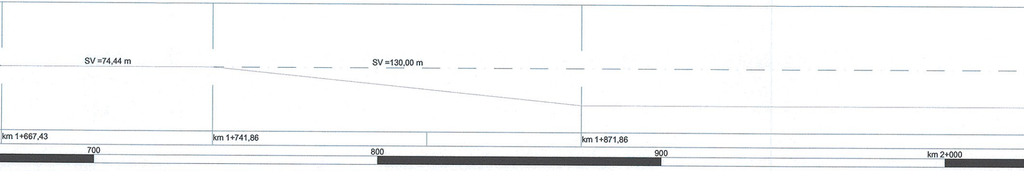

SV =40 m
C - R = 4004 m - SV =209,90 m
SV =40 m
km 1+377,53
km 1+417,53
km 1+627,43
300
400
500
600


704
704
704
704

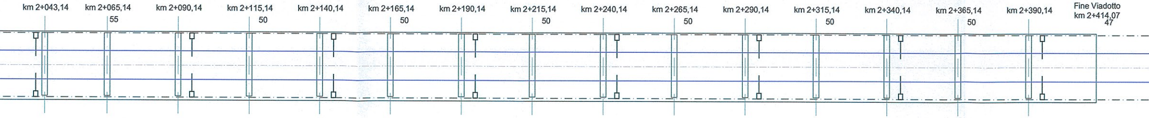
4200	3700	3700	3700	3700	3700
C	C	C	C	C	C
N(773/669)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
+2	-2	-1	-3	-1	-2
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTC	AGGR.V	AGGR.V/TTC	AGGR.V
LSU16a	LSU16a	LSU16b/TT	LSU16a	LSU16a/TT	LSU16a
46	48	50	52	54	56


58
58
55
Fine Struttura scatolare
km 1+844,23
55
km 1+868,14
km 1+893,14
55
km 1+918,25
km 1+943,14
55
km 1+968,29
km 1+993,14
km 2+018,33
55

45	47	49	51	53	55
LSU16a	LSU18a	LSU18b/TT	LSU18a	LSU18a/TT	LSU18a
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V/TTC	AGGR.V	AGGR.V/TTC	AGGR.V
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2	+2	+2	+2	+2	+2
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/788)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
T	T	T	T	T	T
3200	3700	3700	3700	3700	3700


SV =74,44 m
SV =130,00 m
km 1+667,43
km 1+741,86
km 1+871,86
700
800
900
km 2+000

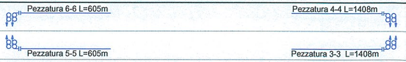
3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700
C	C	C	C	C	C	C	C
N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a
58	60	62	64	66	68	70	72


km 2+043,14
km 2+065,14
55
km 2+090,14
km 2+115,14
50
km 2+140,14
km 2+165,14
50
km 2+190,14
km 2+215,14
50
km 2+240,14
km 2+265,14
50
km 2+290,14
km 2+315,14
50
km 2+340,14
km 2+365,14
50
km 2+390,14
Fine Viadotto
km 2+414,07
47

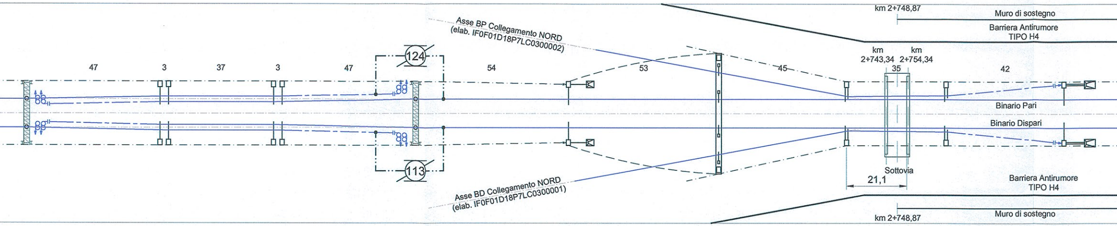
57	59	61	63	65	67	69	71
LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2	+2
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)	N(773/666)
T	T	T	T	T	T	T	T
3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700	3700

C - R = 1096m - SV =681,65m

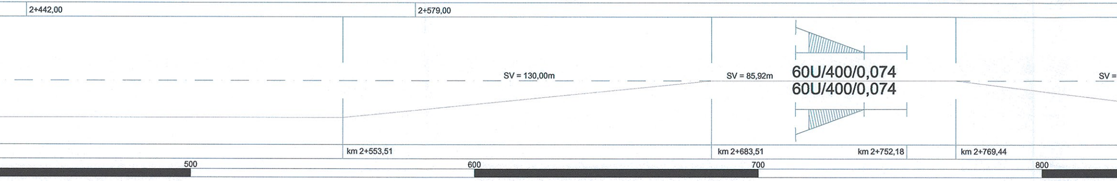
100
200
300
400

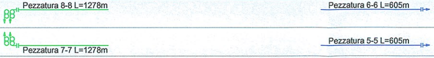

Pezzatura 6-6 L=605m
Pezzatura 4-4 L=1408m
Pezzatura 5-5 L=605m
Pezzatura 3-3 L=1408m

2+442,00					2+579,00					
1700	3200	4200	4200	3700	2200	3700	3200	3200/4700	4200/3200	3700
C	C(15)	C(25)	C	C(60)	C	C	T	C/T	C/T	T(0)
N(773/661)	FS(773/789)	N(773/794)	N(773/669)	FS(773/916)	N(773/903)	N(773/666)	N(773/788)	N(773/712)-N(773/880)	N(773/670)-FS(773/933)	N(773/666)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
-	-2	-2	-2	-2	0	+1	-	+2	+2	+1
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,00	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
BPT2	R1	R0	R0	R1	BPT2	R0/TTB	R6M	R5	R5	R3/TTA
PT2/9586	LSU18a	LSU16a	LSU16a	LSU18a	PT2/9586	LSU16b/TT	LSU24b/MEC C17	LSU18b	LSU18b	LSU20a/TT
74	76	78	80	82	84	86	88-88	90-90	90/2-92	92-94

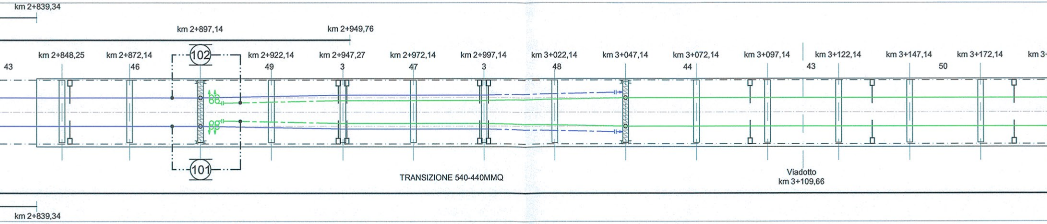

km 2+748,87
Muro di sostegno
Asse BP Collegamento NORD
(elab. IF0F01D18P7LC0300002)
Barriera Antirumore
TIPO H4
124
km
2+743,34
km
2+754,34
47
3
37
3
47
54
53
45
35
42
Binario Pari
Binario Dispari
113
Sottovia
21,1
Asse BD Collegamento NORD
(elab. IF0F01D18P7LC0300001)
Barriera Antirumore
TIPO H4
km 2+748,87
Muro di sostegno

73	75	77	79	81	83	85	87-67	89-69	89/1-71	91-73
PT2/9586	LSU16a	LSU18a	LSU18a	LSU16a	PT2/9586	LSU18b/TT	LSU24b/MEC C17	LSU18b	LSU18b	LSU24a/TT
BPT2	R0	R2	R2	R0	BPT2	R2/TTB	R6M	R5	R5	R6M/TTA
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,00	2,25	2,25	2,25
-	+2	+2	+2	+2	-	+2	-	+2	+2	+3
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/903)	FS(773/790)	N(773/793)	N(773/793)	FS(773/792)	N(773/661)	N(773/666)	N(773/669)	N(773/712)-N(773/880)	N(773/670)-FS(773/933)	N(773/666)
T	T(60)	T	T(25)	T(15)	T	T	C	C/T	C/T	C(0)
2200	4200	3200	3200	4200	1700	3700	4200	3200/4700	4200/2200	3700
2+442,00					2+579,00					

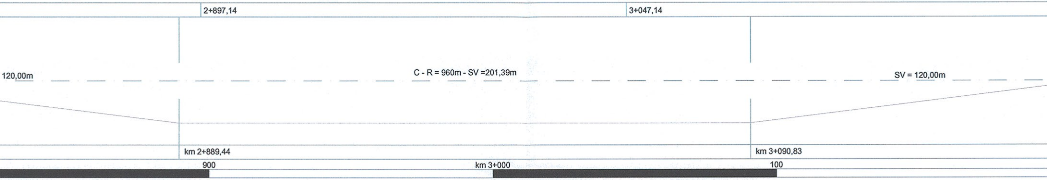

SV = 130,00m
SV = 85,92m
60U/400/0,074
60U/400/0,074
SV =
km 2+553,51
km 2+683,51
km 2+752,18
km 2+769,44
500
600
700
800

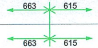

Pezzatura 8-8 L=1278m
Pezzatura 7-7 L=1278m
Pezzatura 6-6 L=605m
Pezzatura 5-5 L=605m

	2+897,14					3+047,14			
3700	1700	3200	3200	3200	3200	3200	3800	3800	3800
C	C	C(15)	C(25)	C	C(60)	T	C	C	C
N(773/666)	N(773/661)	FS(773/789)	N(773/794)	N(773/669)	FS(773/916)	N	N	N	N
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
-2	-	-2	-2	-2	-2	-	-2	-2	-2
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
LSU16a	PT2/9586	LSU16a	LSU16a	LSU16a	LSU16a	PT2/9586	LSU14a	LSU14a	LSU14a
94	96	98	100	102	104	106	108	110	112


km 2+839,34
km 2+897,14
km 2+949,76
km 2+848,25
km 2+872,14
102
km 2+922,14
km 2+947,27
km 2+972,14
km 2+997,14
km 3+022,14
km 3+047,14
km 3+072,14
km 3+097,14
km 3+122,14
km 3+147,14
km 3+172,14
43
46
49
3
47
3
48
44
43
50
101
TRANSIZIONE 540-440MMQ
Viadotto
km 3+109,66
km 2+839,34

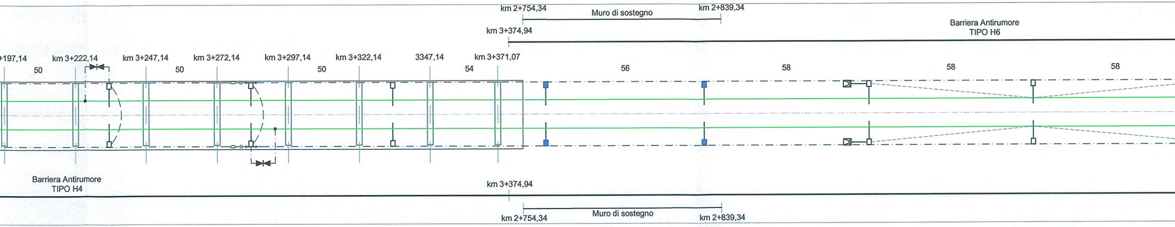
93	95	97	99	101	103	105	107	109	111
LSU18a	PT2/9586	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	PT2/9586	LSU18a	LSU18a	LSU18a
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
+2	-	+2	+2	+2	+2	-	+2	+1	+1
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N(773/666)	N(773/903)	FS(773/790)	N(773/793)	N(773/793)	FS(773/792)	N	N	N	N
T	T	T(60)	T	T(25)	T(15)	T	T	T	T
3700	2200	3200	3200	3200	3200	3200	3800	3800	3800
	2+897,14					3+047,14			


120,00m
C - R = 960m - SV =201,39m
SV = 120,00m
km 2+889,44
km 3+090,83
900
km 3+000
100


663
615
663
615

CT2=2954m | CT4 L=2984m
CT1=2954m | CT3 L=2984m

3800	3800	3800	3800	3800	3800	3800
T	C	T	C	T	C	T
N	N	N	N	N	N	N
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
+2	+2	+2	-	-	+2	+1
2,25	2,25	2,25	-	-	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
R1	R1	R1	-	-	R1/TTC	R0
LSU16a	LSU16a	LSU16a	H10-TE	H10-TE	LSU16a/TT	LSU14a
114	116	118	120	122	124	126


km 2+754,34
Muro di sostegno
km 2+839,34
km 3+374,94
Barriera Antirumore
TIPO H6
+197,14
km 3+222,14
km 3+247,14
km 3+272,14
km 3+297,14
km 3+322,14
3347,14
km 3+371,07
50
50
50
54
56
58
58
58
Barriera Antirumore
TIPO H4
km 3+374,94
Muro di sostegno
km 2+754,34
km 2+839,34

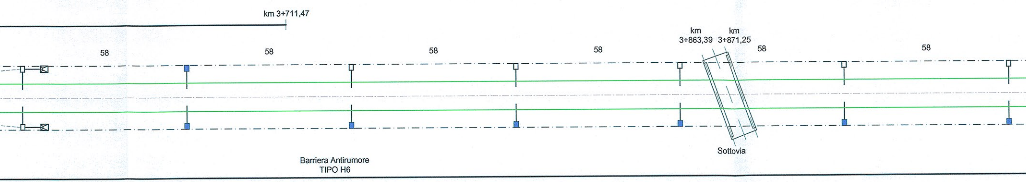
113	115	117	119	121	123	125
LSU16a	LSU16a	LSU16a	H10-TE	H10-TE	LSU16a/TT	LSU14a
AGGR.V	AGGR.V	AGGR.V	-	-	R1/TTC	R0
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	2,25	2,25	-	-	2,25	2,25
+1	+2	+2	-	-	+2	+1
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N	N	N	N	N	N	N
C	T	C	T	C	T	C
3800	3800	3800	3800	3800	3800	3800

SV = 530,48m

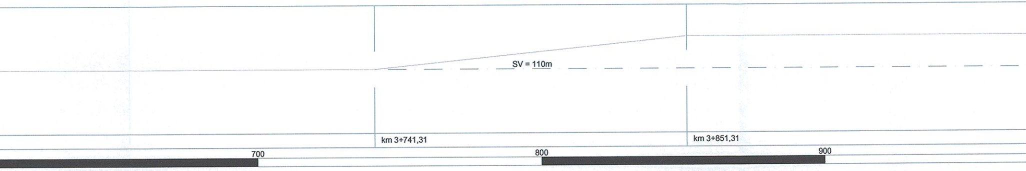
km 3+210,83

200 300 400 600

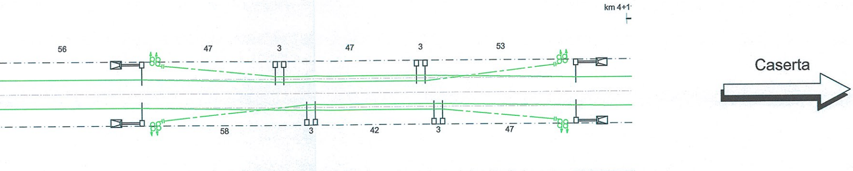
3800	3800	3800	3800	3800	3800	3800
C	T	C	T	T	T	T
N	N	N	N	N	N	N
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
+2	-	+1	+1	+1	+1	+1
2,25	-	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
R1/TTC	-	R0	R1	R1	R1	R1
LSU16a/TT	H10-TE	LSU14a	LSU18a	LSU18a	LSU18a	LSU18a
128	130	132	134	136	138	140


km 3+711,47
58
58
58
58
km 3+863,39
km 3+871,25
58
58
Barriera Antirumore TIPO H6
Sottovia

127	129	131	133	135	137	139
LSU16a/TT	H10-TE	H10-TE	H10-TE	H10-TE	H10-TE	H10-TE
R1/TTC	-	-	-	-	-	-
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚
2,25	-	-	-	-	-	-
+2	-	-	-	-	-	-
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
N	N	N	N	N	N	N
T	C	T	C	C	C	C
3800	3800	3800	3800	3800	3800	3800


SV = 110m
km 3+741,31
km 3+851,31
700
800
900

Pezzatura 10-10 L=1467m			Pezzatura 8-8 L=1278m			LUNGHEZZA TESATE LDC	B.D. (m)
Pezzatura 9-9 L=1467m			Pezzatura 7-7 L=1278m				B.P. (m)
						LUNGHEZZA TESATE CDT	(m)
4+022,00					4+175,00	PROGRESSIVE ORMEGGI	(km)
3800	3800	3800	3800	3800	3800	LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)
T	T(40)	T	T	T(0)	T	CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE	
N	FS	N	N	FS	N	TIPO SOSPENSIONE	
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)
+3	+2	+1	+1	+2	+3	VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	DISPERSORE DI TERRA	
R4/TTA	RO	R1	R1	RO	R4/TTA	TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE	
LSU20a/TT	LSU14a	LSU18a	LSU18a	LSU14a	LSU20a/TT	TIPO DI SOSTEGNO/TIRANTE A TERRA	
142	144	146	148	150	152	NUMERO DI SOSTEGNO	
						BANCHINA TIPO	(km)


km 4+1
56
47
3
47
3
53
58
3
42
3
47
Caserta

						BANCHINA TIPO	(km)
141	143	145	147	149	151	NUMERO DI SOSTEGNO	
LSU18a/TT	LSU16a	LSU14a	LSU14a	LSU16a	LSU18a/TT	TIPO DI SOSTEGNO/TIRANTE A TERRA	
R2/TTA	R1	R0	R0	R1	R2/TTA	TIPO DI ANCORAGGIO O FONDAZIONE	
⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	⏚	DISPERSORE DI TERRA	
2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	DISTANZA PALO - ROTAIA	(m)
+1	-2	-1	-1	-2	+1	VALORE E VERSO STRAPIOMBO	(cm)
5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	ALTEZZA FILO DI CONTATTO	(m)
N	FS	N	N	FS	N	TIPO SOSPENSIONE	
C	C(40)	C	C	C(0)	C	CONFIGURAZIONE SOSPENSIONE	
3800	3800	3800	3800	3800	3800	LUNGHEZZA MENSOLA	(mm)
4+022,00					4+175,00	PROGRESSIVE ORMEGGI	(km)

C - R = 1254m - SV =471,15m

ANDAMENTO PLANIMETRICO

PROGRESSIVE TRACCIATO (km)

km 4+000 100 ETTOMETRICHE

CARATTERISTICHE DELLA LINEA DI CONTATTO

Binari di corsa - Catenaria 540mmq (da km 0+330 a km 3+047):
-) n°2 Corde Portanti Cu 120mmq - Tiro 2x1500daN con regolazione automatica
-) n°2 Fili di contatto Cu-Ag 150mmq - Tiro 2x1875daN con regolazione automatica
-) Sospensione a mensola in profilato Al tipo "OMNIA"

Binari di corsa - Catenaria 440mmq (da km 2+897 a fine tratta):
-) n°2 Corde Portanti Cu 120mmq - Tiro 2x1125daN con regolazione automatica
-) n°2 Fili di contatto Cu-Ag 100mmq - Tiro 2x1000daN con regolazione automatica
-) Sospensione tradizionale a mensola in tubolare d'acciaio

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 sospensione su mensola in profilato di alluminio
— - — -	Conduttura inattiva	☐—	Supporto pendulo da galleria con sospensione su mensola in profilato di alluminio
— - —	Ormeggio cond. TE con n°2 C.P. e n°2 F.C. con regolazione automatica del tiro con sistema a taglie e contrappesi	■—	Carpenteria predisposta per aggrappatura a barriera antirumore di sospensione su mensola in profilato di alluminio
— - —	Ormeggio F.C. / C.P. con regolazione automatica del tiro con sistema di tensionatura a molla	▨	Portale di ormeggio tralicciato (dis. E65018)
— - —	Ormeggio F.C. / C.P. senza regolazione automatica del tiro	— — —	Circuito di terra in doppio conduttore nudo TACSR Ø15,82mm
— — —	Collegamento di alimentazione costituito da n°4 corde Cu 155mmq	— — —	Attravers. aereo circuito di terra in doppia corda Cu 120mmq
⊗	Sezionatore aereo, motorizzato e telecomandato, normalmente chiuso	⏚	Dispersore di terra
⊗	Sezionatore aereo, motorizzato e telecomandato, normalmente aperto	⏚ TP	Dispersore di terra profondo
- - - - - -	Strallo di Punto Fisso	— — —○—	Ormeggio isolato circuito di terra
⊠—	Tirante a terra singolo	━━	Linea di Contatto 540mmq - Nuova posa
⊠═	Tirante a terra doppio	━━	Linea di Contatto 440mmq - Nuova posa
▶◀	Limitatore di tensione bidirezionale - Collegamento alla rotaia in doppio cavo TACSR Ø19,62mm	━━	Linea di contatto 440mmq - Esistente

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, dei quali di seguito si riportano i principali:
   - E64850a - SCHEMI TIPOLOGICI DI R.A. PER CATENARIE 440mm² E 540mm² RETTIFILO-CURVA R>250m;
   - E64851a - SCHEMI TIPOLOGICI DI T.S. RETTIFILO - CURVA R>250m;
   - E64864b - TABELLA DI IMPIEGO PALI LSU E DEI BLOCCHI DI FONDAZIONE DI PIENA LINEA;
   - E64865c - BLOCCHI DI FONDAZIONE E RELATIVE ARMATURE PER SOSTEGNI TIPO "LSU" DI PIENA LINEA;
   - E64881b - BLOCCHI DI FONDAZIONE E RELATIVE ARMATURE PER TIRANTI A TERRA TIPO "TTA", "TTB" E "TTC";
   - E65020a - FONDAZIONI PER PORTALI DI ORMEGGIO;
   - E66013 - SOSTEGNI TIPO LSU.
2) Per il fabbisogno materiali relativi all'intera tratta vedere elab.: IF0F01D18P7LC0200002 - PdE e CdT di piena linea - Tratta dal km 4+100 al km 8+700.

COMMITTENTE:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE TECNICA
U.O. ENERGIA E IMPIANTI DI TRAZIONE ELETTRICA

PROGETTO DEFINITIVO

ITINERARIO NAPOLI - BARI
RADDOPPIO TRATTA CANCELLO - BENEVENTO
I LOTTO FUNZIONALE CANCELLO - FRASSO TELESINO E VARIANTE ALLA LINEA ROMA NAPOLI VIA CASSINO NEL COMUNE DI MADDALONI
VARIANTE L.S. ROMA-NAPOLI VIA CASSINO
PIANO DI ELETTRIFICAZIONE E CDT E PROTEZIONE DI PIENA LINEA
TRATTA DAL KM 0+330 AL KM 4+100

SCALA : 1:1000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IF0F	01	D	18	P7	LC0200	001	A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	G.Trezza	07.2015	S.Rivoli Rivoli S.	07.2015	F.Cerrone	07.2015	G.Guidi Buffarini 07.2015 ITALFERR S.p.A. U.O. Energia ed Impianti T.E. Ing. Guido Guidi Buffarini Ordine Ingegneri Provincia di Roma n° 17812

File: IF0F01D18P7LC0200001A PDE B_MADDALONI-CASERTA 1_2.DWG

n. Elab.: 1051