

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



**U.O. ARMAMENTO**

**PROGETTO PRELIMINARE**

**NUOVA LINEA AV/AC VENEZIA - TRIESTE  
TRATTA MESTRE – AEROPORTO MARCO POLO**

**TIPO DOCUMENTO**

**RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO**

SCALA:

-

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

L 3 4 3 0 0 R 1 3 R F S F 0 0 0 1 0 0 1 A

Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Tipo di Emissione ESECUTIVA	G. D'ALESSIO <i>G.D.</i>	20.10.10	G. D'ALESSIO <i>G.D.</i>	20.10.10	D.Fochesato <i>D.F.</i>	.....	M. FORESTA 20.10.10 ITALFERR S.p.A. ing. Mario Foresta Ordine Ingegneri di Roma n° 19492 <i>M. Foresta</i>



Progetto cofinanziato  
dalla Unione Europea

94



LINEA AV/AC  
PROGETTO PRELIMINARE  
TRATTA Mestre – Aeroporto Marco Polo

RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L343	00	R 13 RF	SF 00 01 001	A	2 di 6

## INDICE

1. SCOPO DEL DOCUMENTO.....	3
2. SOLUZIONI TECNICHE PROGETTUALI.....	4
2.1 ROTAIE.....	4
2.2 TRAVERSE IN CAVP ED ATTACCHI.....	5
2.3 MASSICCIATA.....	5
2.4 SCAMBI.....	5
3. MODALITA' DI ESECUZIONE DEI LAVORI.....	6
4. MANUTENZIONE.....	6
5. PIANI A RASO.....	6

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE</b> <b>TRATTA Mestre – Aeroporto Marco Polo</b>					
	RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO	COMMESSA <b>L343</b>	LOTTO 00	CODIFICA R 13 RF	DOCUMENTO SF 00 01 001	REV. A

## 1. Scopo del documento

Il progetto preliminare della tratta Venezia Trieste prevede sei fasi funzionali che si possono riassumere nei tre scenari appresso indicati:

**Scenario 1:** (con orizzonte successivo al 2015) comprende gli interventi di seguito riportati, relativi alla Fase Funzionale 1 nell'ambito del PP in oggetto:

- quadruplicamento della tratta Bivio S. Polo – Monfalcone con realizzazione dell'indipendenza delle linee Mestre–Trieste e Udine-Trieste in ingresso a Monfalcone (inclusa modifica della radice di Monfalcone);

**Scenario 3c:** (con orizzonte successivo al 2030) comprende gli interventi di seguito riportati, relativi alle Fasi Funzionali 2 e 3 .

- realizzazione sulla linea AV/AC, della tratta Aeroporto M. Polo (e) – Portogruaro Ovest (i) di 50 km circa;
- realizzazione dell'interconnessione con la SMFR da 1° bivio Aeroporto (incl.) a 2° Bivio Aeroporto (escl.);
- realizzazione dell'interconnessione Portogruaro Ovest;
- realizzazione sulla linea AV/AC, della tratta Cervignano – Ronchi – Aurisina (i) di 43 km circa;
- realizzazione dell'interconnessione Aurisina Ovest – impianti da Bivio Aurisina Ovest a Bivio Aurisina Sud (incluso);
- realizzazione del raddoppio Palmanova Torviscosa (Cervignano) da nuova sede di 10 km circa;

La subtratta Aeroporto – Portogruaro è caratterizzata da velocità di esercizio massima di 250 km/h.

Il collegamento SMFR da Mestre ad Aeroporto M. Polo, i collegamenti con i bivi e le opere relative alla stazione di interscambio di Aeroporto Marco Polo sono propedeutici all'attivazione dello scenario 3c. La subtratta Cervignano – Aurisina è caratterizzata da velocità massima di esercizio di 200 km/h:

	LINEA AV/AC PROGETTO PRELIMINARE TRATTA Mestre – Aeroporto Marco Polo					
	RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO	COMMESSA L343	LOTTO 00	CODIFICA R 13 RF	DOCUMENTO SF 00 01 001	REV. A

**Scenario 6** : (con orizzonte successivo al 2050) comprende gli interventi di seguito riportati relativi alle Fasi Funzionali 4, 5 e 6:

- realizzazione sulla linea AV/AC della tratta Venezia Mestre – Aeroporto di circa 9 km;
- realizzazione sulla linea AV/AC della tratta Portogruaro Ovest – Cervignani di circa 42 km;
- realizzazione dell'interconnessione Cervignano Ovest;
- realizzazione del collegamento Palmanova – Scalo di Cervignano e relativi raccordi;
- realizzazione della tratta Aurisina – Porto di circa 14 km – impianti da PM Aurisina fino a bivio Cintura.

Il presente documento contiene la descrizione sintetica della tipologia dei materiali d'armamento da impiegare negli interventi riguardanti la realizzazione della sovrastruttura ferroviaria fra Mestre e l'Aeroporto Marco Polo.

## 2. Soluzioni tecniche progettuali

La soluzione tipologica della sovrastruttura ferroviaria da prevedere è quella del tipo 60 UNI di tipo tradizionale su ballast, con scartamento nominale pari a 1435 mm e traverse posate con modulo di 60 cm.

### 2.1 Rotaie

Per la realizzazione del binario saranno utilizzate rotaie di qualità R260 ( ex 900 A ), profilo 60E1 da 108 ml.

Le rotaie, ove possibile, saranno saldate a formare la lunga rotaia saldata ( L.R.S.).

	LINEA AV/AC <b>PROGETTO PRELIMINARE</b> <b>TRATTA Mestre – Aeroporto Marco Polo</b>					
RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO	COMMESSA L343	LOTTO 00	CODIFICA R 13 RF	DOCUMENTO SF 00.01.001	REV. A	FOGLIO 5 di 6

## 2.2 Traverse in cavp ed attacchi

Per la realizzazione della tratta ferroviaria Mestre – e l'aeroporto Marco Polo è previsto l'impiego di traverse in cemento armato vibrato e precompresso monoblocco del tipo RFI 260 di lunghezza 2,60 ml e peso di 350 kg circa, da posare a modulo 60 cm.

Gli organi d'attacco di I e II livello saranno del tipo elastico omologati da RFI, inoltre si prescrive che la componentistica degli organi d'attacco traversa – rotaia, per la tratta in questione, sia di una sola tipologia.

Per i binari di corsa delle interconnessioni e di piazzale è previsto l'impiego di traverse monoblocco in cemento armato vibrato e precompresso del tipo RFI240 di lunghezza 2,40 ml e peso di circa 300 kg, da posare a modulo di 60 cm.

## 2.3 Massiciata

La massiciata sarà costituita da pietrisco di I<sup>a</sup> categoria, secondo le attuali disposizioni di RFI, con spessore sotto traversa, in corrispondenza della rotaia più bassa, pari a 35 cm.

## 2.4 Scambi

Sono previsti sia nelle realizzazioni di deviate semplici che nelle realizzazioni di comunicazioni fra binari di corsa, tra binari di corsa e di circolazione nonché dei bivi in piena linea, scambi del tipo 60UNI con velocità in deviata a 60 km/h, 100 km/h e 160 km/h.



LINEA AV/AC  
PROGETTO PRELIMINARE  
TRATTA Mestre – Aeroporto Marco Polo

RELAZIONE SINTETICA ARMAMENTO

COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
L343	00	R 13 RF	SF 00 01 001	A	6 di 6

Nelle gallerie previste in progetto dovranno essere impiegati scambi con cuore a punta mobile.

Tali apparecchi di binario dovranno essere configurati secondo gli attuali piani di posa in uso presso RFI, saranno con cuore a punta fissa e a punta mobile e posa su traversoni in calcestruzzo.

Dovranno essere approvvigionati come da specifiche di fornitura RFI.

### **3. Modalità di esecuzione dei lavori**

Per la realizzazione dei lavori si farà riferimento alla normativa vigente in RFI.

### **4. Manutenzione**

La manutenzione degli impianti progettati sarà eseguita in base alle norme e criteri in uso presso RFI.

### **5. Piani a raso**

In prossimità della stazione di Mestre all'imbocco della galleria di cintura è prevista l'installazione di un piano a raso per consentire l'accesso in linea dei mezzi bi-modalità di soccorso.

La realizzazione dei piani a raso dovrà essere realizzata con piastre prefabbricate in c.l.s. rimovibili, che interesseranno entrambi i binari di corsa.