

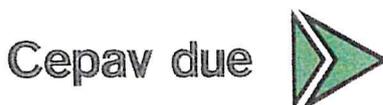
COMMITTENTE:



ALTA
SORVEGLIANZA:



GENERAL CONTRACTOR:



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

**LINEA A.V. /A.C. TORINO – VENEZIA Tratta MILANO – VERONA
Lotto funzionale Brescia – Verona**

**PROGETTO ESECUTIVO
IZ/LC - RELAZIONE INTERVENTI IZ68A**

GENERAL CONTRACTOR		DIRETTORE LAVORI		SCALA: 1:
IL PROGETTISTA-INTEGRATORE	Consorzio Cepav due Il Direttore del Consorzio Cepav due (Ing. T. Taranta)	Valido per costruzione		
Data:	Data:	Data:		

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	FOGLIO
INOR	11	E	E2	1R	IZ68A0	X01	A	001 di 006

	VISTO CONSORZIO SATURNO	
	Firma	Data
	<i>A.M. DE SIMONE</i>	04/12/2018

Progettazione :								IL PROGETTISTA
Rev	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	
A	EMISSIONE	<i>[Signature]</i>	30/11/18	<i>[Signature]</i>	30/11/18	<i>[Signature]</i>	30/11/18	
B								
C								

CIG. 751447334A	File: INOR11EE21RIZ68A0X01A. doc
	Cod. origine:



Progetto cofinanziato
dalla Unione Europea

CUP: F81H91000000008

GENERAL CONTRACTOR Cepav due 	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
		Progetto INOR	Lotto 11	Codifica Documento EE21RIZ68A0X01	Rev. A	Foglio 2 di 6

Sommario

1.	SCOPO	3
2.	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	3
3.	DESCRIZIONE DELLE OPERE CIVILI DA ESEGUIRE	4
4.	DESCRIZIONE INTERVENTI TE PREVISTI	5

GENERAL CONTRACTOR Cepav due 	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
		Progetto INOR	Lotto 11	Codifica Documento EE21RIZ68A0X01	Rev. A	Foglio 3 di 6

1. SCOPO

Lo scopo di questo documento è quello di fornire tutte le informazioni necessarie per l'interfaccia degli impianti T.E. con OO.CC.. In particolare vengono analizzate le lavorazioni previste per la realizzazione dell'opera IL70 (bypass) e IL67 (SLZ1) e le possibili interferenze con gli impianti di trazione elettrica della LS Milano-Venezia (IZ68A).

2. DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

- [1] IN0R11EE23PIZ68A0X01 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE ESISTENTE
- [2] IN0R11EE23PIZ68A0X02 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE 1
- [3] IN0R11EE23PIZ68A0X03 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE 2
- [4] IN0R11EE23PIZ68A0X04 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE 3
- [5] IN0R11EE23PIZ68A0X05 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE 4
- [6] IN0R11EE23PIZ68A0X06 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE 5
- [7] IN0R11EE23PIZ68A0X07 - Stralcio piano elettrificazione tratta Sommacampagna-Verona FASE FINALE
- [8] 2 XX X XX 005_C del 22/12/11 - Piano di Elettrificazione tratta Sommacampagna-Bivio Fenilone
- [9] IN0500DE2P7IF0000018 - Planimetria bypass da pk 0+000 a pk 0+750
- [10] IN0500DE2P7IF0000019 - Planimetria bypass da pk 0+750 a pk 1+500
- [11] IN0500DE2P7IF0000020 - Planimetria bypass da pk 1+500 a pk 2+291
- [12] IN0500DE2AXIL7000001 - Fasi interferenti con Linee Storiche 1/2
- [13] IN0500DE2AXIL7000002 - Fasi interferenti con Linee Storiche 2/2

GENERAL CONTRACTOR Cepav due 	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
		Progetto INOR	Lotto 11	Codifica Documento EE21RIZ68A0X01	Rev. A	Foglio 4 di 6

3. DESCRIZIONE DELLE OPERE CIVILI DA ESEGUIRE

IL70 - bypass - Attività RI60-61 Deviazione provvisoria MI-VR

L'attività consiste nella costruzione di nuovo tracciato per la realizzazione della deviazione provvisoria di un tratto di linea Mi-Vr (B.P. e B.D.) necessaria per la costruzione delle gallerie di sottopasso GA22 e GA23 sull'interconnessione di Verona Mercè.

Il nuovo tratto, di circa 2,2km (da pk 139+484 a pk 141+771 LS) prevede l'inserimento di uno scambio provvisorio su binario pari per accesso treni lavoro.

IL67 - SLZ1 - Sottopasso ciclopedonale alla pk 140+652 LS (149+931 AV) Via Rampa (Lugagnano)

L'attuale sottopasso di via Rampa (Lugagnano) deve essere modificato per poter sottopassare l'AV che correrà parallela alla linea storica. L'opera è posizionata all'interno della campata TE 137-139 (tratta Sommacampagna – Bivio Fenilone)

Il nuovo sottopasso carrabile + ciclopedonale sarà costruito dopo all'attivazione del by-pass ferroviario tra le pk 139+570 e 141+769 e pertanto non interferirà con l'esercizio ferroviario.

Le lavorazioni prevedono la demolizione del rilevato ferroviario esistente per un'ampiezza di circa 20m e la ricostruzione al termine dei lavori ivi inclusi gli impianti.

GENERAL CONTRACTOR Cepav due 	CONSORZIO SATURNO High Speed Railway Technologies	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
		Progetto INOR	Lotto 11	Codifica Documento EE21RIZ68A0X01	Rev. A	Foglio 5 di 6

4. DESCRIZIONE INTERVENTI TE PREVISTI

I lavori di elettrificazione necessari all'intervento dell'interferenza IZ68A (opere IL70 e IL67), sono illustrati negli elaborati di progetto allegati ([1]-[7]).

La progettazione per la realizzazione degli impianti fissi di T.E. è stata eseguita per fasi in maniera coerente con l'armamento ferroviario ed è stata sviluppata con l'obiettivo di realizzare un impianto che ad opere compiute risulti funzionale con le lavorazioni.

Gli input progettuali, utilizzati per l'elaborazione della verifica, sono stati desunti dal piano elettrificazione di RFI [8] e i progetti civili ([9]-**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**).

La nuova palificata sarà realizzata con sostegni di tipo LSU posizionati in maniera tale da non interferire con i binari esistenti della tratta per i quali non è prevista la demolizione.

Le modifiche all'armamento consistono nella realizzazione di un flesso provvisorio della Tratta Sommacampagna – Bivio Fenilone, per permettere la realizzazione della galleria di sottopasso all'interconnessione Verona merci.

Tale intervento provvisorio comporterà la demolizione dei sostegni esistenti, nelle zone interferenti con il nuovo armamento e la costruzione di tutti i pali per l'elettrificazione del flesso provvisorio.

Di seguito vengono descritti gli interventi previsti.

IL70 - bypass

- Fase 1

Nella fase propedeutica all'attivazione del flesso provvisorio della tratta, si realizzeranno tutti i nuovi sostegni, che non interferiscono con i binari esistenti. Nelle zone di innesto del nuovo flesso provvisorio, a causa dell'intervista ridotta che non garantisce la distanza minima palo-rotai, sarà necessario inserire una serie di travi MEC; una volta varate e attrezzate le nuove travi MEC si procederà allo spostamento sulle nuove sospensioni della linea e alla demolizione dei pali inattivi.

Sarà realizzato il nuovo posto di regolazione automatica, da palo N163 a N176, in quanto quello esistente interferisce con il nuovo binario.

Le condutture del binario di corsa saranno parzialmente sostituite, con i nuovi spezzoni di tesata A e B, in conseguenza dello spostamento della RA esistente dai pali 167-168 a 177-178 ai nuovi pali N163-N164 a N173-N174; questo implicherà inoltre lo spostamento dei punti fissi appartenenti alle tesate interessate dagli interventi.

I giunti tra conduttori esistenti e nuovi saranno realizzati con la stessa tipologia di linea.

- Fase 2

Nella fase 2 si procederà con la posa della linea 540mm² sui nuovi binari pari e dispari del flesso provvisorio. Il circuito di terra e di protezione sarà adeguato alla nuova configurazione della palificata con giunzioni all'esistente. Una volta effettuato il passaggio della circolazione sui nuovi binari, si provvederà alla demolizione delle tesate, eccetto dal sostegno N109/N110 al 153/154 che verranno provvisoriamente ormeggiata sul sostegno provvisorio.

- Fase 3

In questa fase si demoliranno le travi MEC, tenendo in essere i sostegni, ove possibile, altrimenti si realizzeranno nuovi pali (lato binario dispari); una volta attrezzati i pali si procederà con la posa in opera e la tesatura delle condutture di contatto con sezione di 540mm² sul binario dispari della linea storica, ad eccezione della tesata T1 e T5 che verranno mantenute e giuntate alle condutture provvisorie. Il circuito di terra e di protezione sarà adeguato alla nuova configurazione della palificata con giunzioni all'esistente. Sul binario dispari del flesso si demoliranno tutti i sostegni provvisori, e la tesata T3 totale ed il parziale delle tesate T1 e T5.

- Fase 4

In questa fase si realizzeranno i pali (lato binario pari) necessari ed una volta attrezzati si procederà con la posa in opera e la tesatura delle condutture di contatto con sezione di 540mm² sul binario dispari della linea storica, ad eccezione della tesata T2 e T6 che verranno mantenute e giuntate alle condutture provvisoria. Si procederà con la posa in opera della tesata T4 per eliminare il giunto provvisorio tra la conduttura C e quella esistente. Il circuito

GENERAL CONTRACTOR Cepav due 	CONSORZIO SATURNO <i>High Speed Railway Technologies</i>	ALTA SORVEGLIANZA  GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE				
		Progetto INOR	Lotto 11	Codifica Documento EE21RIZ68A0X01	Rev. A	Foglio 6 di 6

di terra e di protezione sarà adeguato alla nuova configurazione della palificata con giunzioni all'esistente. Sul binario dispari del flesso si demoliranno tutti i sostegni provvisori, e le tesate T4 totale ed il parziale delle tesate T2 e T6.

- Fase 5

In questa fase si realizzeranno i sostegni necessari per una distribuzione più corretta (salti di campata, pali affacciati, eliminazione delle travi MEC) e si procederà con la posa in opera delle tesate T1, T2, T5 e T6 per eliminare i giunti provvisori sulle condutture.

IL67 – Attività SLZ1

Per l'interferenza civile IL67 non sono necessari lavori di elettrificazione in quanto, dalle verifiche effettuate, non risultano impianti di trazione elettrica esistenti (pali o condutture) interferenti con le opere civili da realizzare.