

COMMITTENTE



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA

S.O. ENERGIA E TRAZIONE ELETTRICA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA

RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI

Linea di Contatto e di Alimentazione

Relazione generale

SCALA:

-

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

IA4S 01 D 18 RG LC0000 001 C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	EMISSIONE ESECUTIVA	S. Serroni	Giugno 2019	D. Vergari	Giugno 2019	T. Paoletti	Giugno 2019	G. Guidi Bufarini Novembre 2022
B	EMISSIONE ESECUTIVA	S. Serroni	Settembre 2019	D. Vergari	Settembre 2019	T. Paoletti	Settembre 2019	
C	EMISSIONE ESECUTIVA	L. Sorgi	Novembre 2022	D. Vergari	Novembre 2022	T. Paoletti	Novembre 2022	

ITALFERR S.p.A.  
U.O. Assistenza Tecnica  
Ing. Guido Bufarini  
Ordine Ingegneri Provincia di Pescara  
n° 17812

File: IA4S01D18RGLC0000001C.doc

n. Elab.: -

## INDICE

1.	PREMESSA .....	4
1.1	SCOPO .....	7
1.2	CAMPO DI APPLICAZIONE .....	7
1.3	ABBREVIAZIONI .....	7
2.	RIFERIMENTI NORMATIVI APPLICATI .....	8
2.1	RIFERIMENTI NORMATIVI E DOCUMENTI PROGETTUALI DI RIFERIMENTO .....	8
3.	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI .....	10
4.	CARATTERISTICHE TECNICHE D'IMPIANTO .....	10
4.1	CONDUTTURE DI CONTATTO .....	12
4.1.1	<i>Quota del piano teorico di contatto .....</i>	<i>13</i>
4.1.2	<i>Poligonazione .....</i>	<i>13</i>
4.1.3	<i>Pendini .....</i>	<i>14</i>
4.1.4	<i>Collegamenti elettrici e meccanici .....</i>	<i>14</i>
4.2	SOSTEGNI .....	14
4.3	SOSPENSIONI .....	16
4.4	BLOCCHI DI FONDAZIONE .....	18
4.5	POSTI DI REGOLAZIONE AUTOMATICA E DI SEZIONAMENTO .....	19
4.6	PUNTO FISSO .....	20
4.7	CIRCUITO DI TERRA E DI PROTEZIONE T.E. ....	21
4.7.1	<i>CdTPTE di piena linea e di stazione .....</i>	<i>21</i>
4.7.2	<i>Sezionamento, isolamento e messa a terra delle barriere antirumore .....</i>	<i>24</i>
4.7.3	<i>Sezionatori e cavi di comando e controllo .....</i>	<i>24</i>
4.7.4	<i>Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua</i> <i>25</i>	
4.8	SEGNALETICA T.E. ....	26
4.9	TELECOMANDO .....	26
4.9.1	<i>POSTO CENTRALE .....</i>	<i>27</i>
4.9.2	<i>APPARATI PERIFERICI .....</i>	<i>27</i>

5.	LINEE DI ALIMENTAZIONE .....	27
5.1	ALIMENTAZIONE .....	27
6.	RIMOZIONE IMPIANTI T.E. ESISTENTI.....	28
7.	DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI T.E.....	28
8.	ALIMENTATORI IN CAVO DELLA S.S.E. DI PESCARA.....	29

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA IA4S	LOTTO 01 D 18	CODIFICA LC	DOCUMENTO RGLC00 001	REV. C	FOGLIO 4 di 30

## 1. **PREMESSA**

La tratta del progetto Pescara(e) – Chieti, facente parte della linea Roma – Pescara, è attualmente a singolo binario compresa tra le stazioni di Pescara Porta Nuova e Chieti Scalo, su cui insistono le fermate di Pescara San Marco e Madonna delle Piane.

Il singolo binario è attualmente elettrificato con catenaria standard RFI di sezione complessiva pari a 320 mm<sup>2</sup> CPF. Per entrambi i binari, nella tratta sede di raddoppio, sarà prevista la catenaria 440 mm<sup>2</sup> CPR.

L'alimentazione è affidata alla SSE di Pescara, dedicata sia alla Linea Roma – Pescara che alla Linea Ferroviaria Adriatica, mentre lato Roma, sono presenti le SSE di Manoppello e di Torre de' Passeri. In particolare, nel presente progetto si considera che lo stato esistente della SSE di Manoppello sia quella definita nei lotti 1 e 2 del progetto di Velocizzazione della Roma Pescara che prevede il raddoppio della linea che collega Interporto d'Abruzzo a Scafa e il rifacimento della suddetta sottostazione elettrica.

Il progetto di raddoppio della tratta prevede un intervento che si estende per circa 12 km, a partire dalla progressiva km 1+961,76 della tratta Pescara – San Giovanni Teatino all'uscita della Stazione di Pescara Porta Nuova. In prossimità di tale progressiva è considerato l'allaccio al nuovo P.R.G. di Pescara Porta Nuova previsto da RFI come altro appalto. Il termine degli interventi è previsto invece all'ingresso della Stazione di Chieti Scalo, alla progressiva 12+028,78. A valle di tale progressiva è previsto il raddoppio della Tratta Chieti Scalo – Bivio Interporto d'Abruzzo, facente parte di altro progetto, anche se, per questioni meramente costruttive, la progettazione TE si estende fino al F.V. della stazione di Chieti. Stante la suddivisione delle attività di raddoppio in due lotti funzionali, si rende necessaria l'installazione di una Cabina TE presso il nuovo P.M. di San Giovanni Teatino e, al termine delle lavorazioni del secondo lotto, l'installazione di una Cabina TE in uscita dalla stazione di Chieti, per la gestione dell'alimentazione e delle protezioni elettriche nel passaggio da semplice a doppio binario. Tale Cabina potrà essere rimossa in un secondo momento, qualora fosse confermato il proseguimento del raddoppio fino al Bivio Interporto, e al termine delle attività relative.

Due degli alimentatori in uscita dalla nuova Cabina TE andranno ad assestarsi sul binario esistente, rispettivamente a monte e a valle dei portali di sezionamento sud della stazione di Chieti. Il terzo alimentatore andrà a connettersi sul nuovo binario di corsa nella stazione di Chieti, che attualmente è un binario di precedenza, ed è caratterizzato quindi da una catenaria con sezione complessiva da 220 mm<sup>2</sup>. Lo stesso binario, fuori dalla stazione di Chieti lato Pescara, sarà invece dotato di catenaria standard da 440 mm<sup>2</sup> CPR; poiché su tale condotta transitano i flussi di energia dell'intero binario pari, risulta

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	5 di 30

necessario, allo stato attuale, intervenire anche all'interno della stazione, prevedendo l'adeguamento della sezione della condotta a 440 mm<sup>2</sup> fin oltre il F.V. ove si innesterà un breve tratto di linea di alimentazione proveniente dalla Cabina TE in modo da non realizzare una riduzione di sezione utile.

Discorso diverso vale per il primo binario dove, per esigenze costruttive, si poserà una condotta di sezione 440 mm<sup>2</sup> dal nuovo T.S. lato nord fino al posto di RA in corrispondenza del F.V. da dove si manterrà (provvisoriamente) l'esistente condotta da 320 mm<sup>2</sup> c.p.f., anche se questo causa una riduzione della sezione utile della alimentazione.

L'intervento di raddoppio dell'intera tratta Pescara – Chieti sarà realizzato secondo due lotti e fasi distinti:

- Il I lotto è compreso tra Pescara Porta Nuova e il PM di San Giovanni Teatino, dalla progressiva 1+961,76 (Linea Storica) alla progressiva 6+100 (Nuovo Progetto);
- Il II lotto, compreso tra il PM di San Giovanni Teatino e la Stazione di Chieti, ha inizio alla progressiva 6+100 (Nuovo Progetto) e termina alla progressiva 12+026 (Nuovo Progetto).

Per gestire il passaggio semplice/doppio binario, generato dalla sequenza dei lotti, sarà installata una ulteriore cabina TE in prossimità del PM di San Giovanni Teatino (km 8+068).

Si tratterà di un impianto provvisorio, che sarà realizzato mediante uno shelter prefabbricato contenente gli interruttori extrarapidi e tutti i servizi ausiliari di cabina. Al termine delle attività relative al lotto 2, esso potrà essere rimosso e consegnato alle squadre compartimentali preposte alla manutenzione degli impianti per la trazione elettrica. Saranno realizzati all'esterno dello shelter di cabina solo il trasformatore di isolamento per i servizi ausiliari e i pali sezionatori.

La SSE esistente di Pescara sarà invece oggetto di potenziamento ed ammodernamento. In particolare, per quanto riguarda il piazzale verrà aggiunto un sezionatore di 1° fila, per portare alimentazione al nuovo binario della linea Pescara – Roma. Verranno inoltre eliminate le chitarre aeree a 3 kV, sostituendole con alimentatori in cavo, mentre verranno rinnovati i 4 cavi 3 kV che dalla SSE Pescara vanno ad alimentare la Linea Ferroviaria Adriatica correndo alla base del rilevato, in quanto interferenti con i lavori delle opere civili.

La linea avrà sviluppo completamente all'aperto. Le velocità di tracciato risultano essere di 100 km/h per i primi 1750 metri circa dalla progressiva di inizio intervento e di 140 km/h nella tratta successiva fino a fine intervento.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	6 di 30

Gli impianti per la trazione elettrica sono realizzati in conformità al gabarit richiesto per la tratta (Gabarit C – PMO n. 5 per le nuove opere, PMO n. 4 in presenza di opere esistenti).

L'assetto finale di tracciato si ottiene, oltre che con le due macro-fasi per il raddoppio sopra evidenziate, anche con una serie di micro-fasi che permettono di raggiungere la configurazione finale senza interruzioni di esercizio sulla linea. Tali micro-fasi impongono un ingente rifacimento degli impianti di trazione elettrica, anche laddove il nuovo binario si affianca all'esistente. Per tale motivo, è previsto, a livello di elettrificazione, un generale rinnovo degli impianti di linea di contatto, in conformità RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A "Capitolato Tecnico T.E. Ed. 2014 cod. - "Capitolato tecnico per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione".

In particolare, è previsto per i binari di corsa l'utilizzo di una catenaria di sezione complessiva pari a 440 mm<sup>2</sup>, composta da due corde portanti di sezione 120 mm<sup>2</sup> cadauna, con tiro regolato automaticamente al valore di 1125 daN e due fili di contatto di sezione 100 mm<sup>2</sup> cadauno, con tiro regolato automaticamente al valore di 1000 daN.

I pali utilizzati per l'elettrificazione saranno di tipo "LSU" attrezzati con mensole orizzontali in profilo di alluminio.

Al posto centrale DOTE dovranno essere apportate tutte le modifiche al database di sistema per recepire le variazioni di assetto secondo il nuovo schema di alimentazione TE. Tale attività, tuttavia, è esclusa dal presente progetto. Le suddette modifiche saranno a cura di RFI.

Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità applicabili alla data di redazione del presente documento sono di seguito riportate:

**Regolamento (UE) n.1300/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;

**Regolamento (UE) n.1301/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema "Energia" del sistema ferroviario dell'Unione Europea;

**Regolamento (UE) n. 1299/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea;

**2012/88/UE Specifica tecnica d'interoperabilità per il sottosistema “controllo-comando e segnalamento”** del sistema ferroviario transeuropeo del 25/01/2012, modificata dalla Decisione 2012/696/UE, del 6/11/2012 e dalla Decisione 2015/14/UE, del 5/01/2015.

### 1.1 SCOPO

La presente relazione tecnica ha per oggetto la descrizione degli impianti di elettrificazione e di alimentazione e delle loro caratteristiche.

Il livello della progettazione suddetta è quello “Fattibilità Tecnico Economica”. Coerentemente con tale livello, nella presente relazione non verranno definite le caratteristiche di dettaglio degli impianti, dei componenti e di alcune grandezze elettriche e meccaniche significative, poiché questi aspetti verranno trattati in una successiva fase progettuale (Progettazione Definitiva).

### 1.2 CAMPO DI APPLICAZIONE

Il progetto, di cui il presente elaborato costituisce parte integrante, si riferisce ad impianti che rientrano negli attuali standard RFI.

### 1.3 ABBREVIAZIONI

Ai fini della presente Relazione Tecnica, valgono le seguenti abbreviazioni :

- **RFI:** Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
- **STF:** Specifica Tecnica di Fornitura
- **LdC:** Linea di Contatto
- **LSU:** Palo tralicciato flangiato alla base tipo LSU
- **CdTPTE:** Circuito di Terra di Protezione T.E.
- **PRG:** Piano Regolatore Generale
- **PES:** Programma di Esercizio
- **PdE:** Piano di Elettrificazione
- **SCC:** Sistema di Comando e Controllo
- **CdR:** Circuito di Ritorno T.E.
- **DM:** Dirigente Movimento
- **TS:** Tronco di Sezionamento
- **RA:** Posto di Regolazione Automatica

- **PM:** Posto di Movimento
- **BA:** Barriera Antirumore
- **TT:** Tirante a Terra
- **FFP:** Fire Fighting Point

## 2. RIFERIMENTI NORMATIVI APPLICATI

Nell'esposizione della presente relazione si farà implicito riferimento alle Norme Tecniche e di Legge vigenti, nella loro edizione più recente.

Le caratteristiche generali d'impianto e le scelte tecniche che sono alla base della progettazione degli impianti di TE/LC, esplicitate in questa relazione, discendono da un'attenta e responsabile applicazione delle istruzioni e specifiche tecniche RFI e relativi standard impiantistici, nonché delle Normative Tecniche specifiche vigenti, laddove applicabili.

### 2.1 RIFERIMENTI NORMATIVI E DOCUMENTI PROGETTUALI DI RIFERIMENTO

Si riportano di seguito i principali riferimenti normativi:

- **RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A** - "Capitolato Tecnico per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione a 3 kVcc - Ed. 2014, completo di elenco disegni (dis. E 70598) e disegni in esso richiamati";
- **RFI DTCSTS ENE SP IFS TE 040 A** - "Fili sagomati in rame-argento e rame-magnesio per linee aeree di contatto";
- **RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A 2018** "Istruzione per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kV cc".
- **RFI DTC SI AM MA IFS 001 C** - "Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 1 - Ambiente - Ed. 2019";
- **RFI DTC SI CS MA IFS 002 C** - "Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 5 - Prescrizioni per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori - Ed. 2019";
- **RFI DTC SI PS SP IFS 001 D** - "Capitolato Generale Tecnico di Appalto delle Opere Civili - Parte II - Sezione 6 - Opere in conglomerato cementizio e in acciaio - Ed. 2019";
- **Circolare F.S. RE/ST.IE/1/97-605 - Ed.1997** - "Motorizzazione e telecomando dei sezionatori sotto carico a 3 kVcc";
- **RFI-DTC.ST.E\A0011\PI\2017\0000108** – "Modifica della circolare RE/ST.IE/1/97-605 - Ed.1997";
- **Circolare IE/11/98.605 del 30.04.1998** - "Miglioramento delle condizioni di sicurezza nei lavori alle



linee di contatto”;

- Nota: **RFI-DPR\A0011\PI\2013\0001466 del 18/02/2013** - “Emissione della specifica tecnica di fornitura per la realizzazione in cavo isolato del circuito di ritorno e del circuito di protezione e messa a terra degli impianti TE, con disposizioni per l’implementazione dei conduttori innovativi”;
- Nota: **RFI-DPR\A0011\PI\2013\0003873 del 16/05/2013** - “Emissione della specifica tecnica di fornitura per la realizzazione in conduttore nudo del circuito di ritorno e del circuito di protezione e messa a terra degli impianti TE, con disposizioni per l’implementazione dei conduttori innovativi”;
- **RFI DMA LG IFS 8 B - Ed. 09/2008** - “Segnaletica per linee di Trazione Elettrica”;
- **RFI DTC ST E SPI FS TE 147 A** – “Cavi elettrici unipolari in rame per l’alimentazione delle linee di trazione a 3 kVcc con classificazione di reazione al fuoco ai sensi del Regolamento UE 305/2011”.
- **Istruzione C3 Ed. 1970** - “Istruzione per il circuito di ritorno TE e per i circuiti di terra sulle linee elettrificate a 3 kVcc”;
- **Istruzione Tecnica TC.T./TC.C/ES.I-18-605 del 12/10/92** - “Applicazione di connessioni elettriche alle rotaie e agli apparecchi del binario”;
- **RFI DPRIM STF IFS TE 111 Sper - 2013** - “Limitatore di tensione statico per gli impianti di terra e di ritorno TE per il sistema di trazione elettrica a 3 kVcc”.
- **RFI-DTC.ST.E\A0011\PI\2017\0000120** - “Indicazioni sull’impiego di cavi elettrici destinati a costruzioni negli impianti ferroviari REGOLAMENTO (UE) n. 305/2011”.

A solo scopo indicativo e non esaustivo vengono qui di seguito elencate le principali fonti normative cui è stato fatto riferimento:

- **Regolamento (UE) n.1300/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l’accessibilità del sistema ferroviario dell’Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta;
- **Regolamento (UE) n.1301/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “Energia” del sistema ferroviario dell’Unione Europea;
- **Norme Tecniche per le Costruzioni, D.M. del 17/01/2018**;
- **Norma CEI EN 50119** - “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane. Impianti fissi - Linee aeree di contatto per la trazione elettrica”;
- **Norma CEI EN 50122-1** - “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane - Impianti fissi - Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno - Parte 1: Provvedimenti di protezione contro lo shock elettrico”;

- **Norma CEI EN 50122-2** - “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane - Impianti fissi - Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno - Parte 2: Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua”.

### **3. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI**

Gli interventi T.E. del progetto di fattibilità tecnico economica in oggetto consistono essenzialmente nella:

- elettrificazione delle nuove tratte indicate nel precedente “Capitolo 1” e degli allacci provvisori di fase;
- realizzazione del circuito di terra di protezione T.E., completo in tutte le sue parti, su tutte le nuove tratte indicate nel precedente “Capitolo 1” ed in corrispondenza degli allacci provvisori di fase;
- realizzazione degli adeguamenti alla LdC e al CdTPTE sugli allacci definitivi agli impianti esistenti;
- realizzazione dei collegamenti al circuito di terra e di protezione T.E. di strutture metalliche, paline, ecc. ubicate all’interno della zona di rispetto T.E.;
- interventi di sezionamento, isolamento e messa a terra delle barriere antirumore;
- posa in opera sulle strutture di sostegno (pali, portali, ecc.) di tutte le apparecchiature di sostegno e di isolamento delle condutture di contatto e di tutta la relativa cartellonistica T.E.;
- posa in opera di nuovi sezionatori e delle relative canalizzazioni per il comando e controllo degli stessi;
- realizzazione/rinnovo degli alimentatori T.E. SSE di Pescara fino alla linea di contatto;
- realizzazione delle linee di alimentazioni provenienti dalla cabina T.E. ubicate nei pressi del PM S. Giovanni Teatino e di Chieti scalo;
- demolizione/rimozione e ripristino, nei punti di raccordo, degli impianti T.E. esistenti per permettere la realizzazione della nuova sede ferroviaria;
- fornitura in opera di tutti gli accessori e di apparecchiature non inclusi nella fornitura di RFI.

### **4. CARATTERISTICHE TECNICHE D’IMPIANTO**

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	11 di 30

Le caratteristiche della LdC e di tutte le apparecchiature accessorie di sospensione ed ormeggio dovranno essere rispondenti agli attuali standard RFI e conformi alle Norme d'interoperabilità ed in particolare:

- **al Capitolato Tecnico T.E. Ed. 2014 cod. RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A** - “Capitolato tecnico per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione”;
- **al Regolamento (UE) n.1301/2014** della Commissione del 18.11.2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema “**Energia**” del sistema ferroviario dell’Unione Europea.

Lo standard LdC utilizzato per gli impianti T.E. risponde ai requisiti meccanici richiesti dal succitato “Regolamento (UE) n.1301/2014”.


Per l'elettificazione delle nuove tratte di progetto si farà riferimento allo standard di RFI caratterizzato dai seguenti parametri tecnici:

- sostegni tipo LSU sulle tratte di piena linea ed in stazione/fermata;
- sospensioni a mensola orizzontale in alluminio;
- sezione complessiva della linea di contatto pari a 440 mm<sup>2</sup> sui binari di corsa di stazione, di piena linea allo scoperto con velocità fino a 250 km/h;
- sezione complessiva della linea di contatto pari a 220 mm<sup>2</sup> sui binari di precedenza di stazione, sulle comunicazioni tra binari di corsa e tra binari di corsa e binari di precedenza.

Le tratte esistenti invece sono costituite dallo standard di RFI caratterizzato dai seguenti parametri tecnici:

- sostegni tipo M nei tratti di piena linea e in stazione;
- sospensioni a mensola orizzontale tubolare in acciaio;
- sezione complessiva della linea di contatto pari a 320 mm<sup>2</sup> sui binari di corsa di stazione e di piena linea allo scoperto;
- sezione complessiva della linea di contatto pari a 220 mm<sup>2</sup> sui binari di precedenza di stazione, sulle comunicazioni tra binari di corsa e tra binari di corsa e binari di precedenza.

Per quanto riguarda il circuito di protezione, il presente progetto recepisce le più recenti direttive di RFI in merito all'utilizzo di materiali innovativi; pertanto per la realizzazione del circuito interpali e dei collegamenti indiretti di questo alle rotaie (sia in piena linea che in stazione), è da prevedere l'uso di

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	12 di 30

conduttori in alluminio con anima in acciaio di tipo TACSR nudo (per la linea aerea) oppure isolato (per i collegamenti alla rotaia).

Per tutto quanto non espressamente specificato nella presente relazione si farà riferimento al “Capitolato Tecnico per l'esecuzione di lavori di rinnovo e adeguamento T.E. - Ed. 2014” e ai disegni in esso richiamati.

Come già indicato sopra, il presente progetto riguarda soltanto gli impianti di elettrificazione e di alimentazione relativi ai primi due dei tre lotti funzionali previsti per l'intera tratta “Pescara P.N.- Bivio Interporto d'Abruzzo” e, di conseguenza, quelle che attualmente sono da ritenersi le fasi finali degli interventi in oggetto, in realtà sono state concepite come fasi provvisorie propedeutiche allo sviluppo dell'ulteriore terzo lotto, a completamento della tratta. Pertanto, tutte le installazioni T.E. funzionali all'attivazione dei suddetti primi due lotti dovranno essere conformi agli attuali standard RFI e Norme d'interoperabilità (Capitolato Tecnico T.E. Ed. 2014 e Regolamento (UE) n.1301/2014).


#### 4.1 CONDUTTURE DI CONTATTO

L'impianto di elettrificazione dovrà essere costituito da LdC del tipo “a catenaria”, con sospensione longitudinale; le caratteristiche principali per ciascuna delle linee afferenti al progetto di fattibilità economico economico in oggetto sono di seguito elencate:

Tratta Pescara P.N. - Chieti Scalo (1° e 2° lotto funzionale “Pescara P.N. - P.M. S.G. Teatino” e “P.M. S.G. Teatino – Chieti Scalo”):

- LdC su binario di corsa di stazione/fermata: conduttura di sezione complessiva pari a 440 mm<sup>2</sup> in rame ottenuta mediante l'impiego di due corde portanti da 120 mm<sup>2</sup>, regolate e tesate ciascuna al tiro di 1125 daN e due fili in CuAg sagomati da 100 mm<sup>2</sup>, regolati e tesati ciascuno al tiro di 1000 daN;
- LdC su binario di precedenza di stazione e comunicazioni tra binario di corsa e tra binario di corsa e binario di precedenza: conduttura di sezione complessiva pari a 220 mm<sup>2</sup> in rame ottenuta mediante l'impiego di una corda portante da 120 mm<sup>2</sup>, fissa e tesata al tiro di 819 daN (a 15°C) e un filo in CuAg sagomato da 100 mm<sup>2</sup>, regolato e tesato al tiro di 750 daN;
- LdC su binario di piena linea allo scoperto: conduttura di sezione complessiva pari a 440 mm<sup>2</sup> in rame ottenuta mediante l'impiego di due corde portanti da 120 mm<sup>2</sup>, regolate e tesate al tiro di 1125 daN e due fili in CuAg sagomati da 100 mm<sup>2</sup>, regolati e tesati al tiro di 1000 daN.

Per la posa in opera e quindi la tesatura dei conduttori sopra indicati si farà riferimento ai seguenti elaborati tipologici di RFI:

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	13 di 30

**E65070** - Tabella di tesatura corda portante sezione 120 mm<sup>2</sup> per montaggio con tiro frenato;

**E70488** - Tabella di posa in opera dei dispositivi di tensionatura a pulegge su sostegno "LSU";

**E70489** - Tabella di posa in opera dei dispositivi di tensionatura a pulegge su portali di ormeggio.

Le suddette condutture, in corrispondenza degli ormeggi su pali, dovranno essere integrate da dispositivi di ripresa dei conduttori.

La regolazione automatica del tiro dovrà essere ottenuta per mezzo di contrappesi e dispositivi a taglie con pulegge in linea e dispositivo di sicurezza, con rapporto di riduzione 1/5.

#### **4.1.1 Quota del piano teorico di contatto**

In corrispondenza delle sospensioni, la quota del piano teorico di contatto rispetto alla quota del piano del ferro dovrà essere ovunque di 5,20 m, così come previsto dalla tipologia di P.M.O. (n.5 - Gabarit C).

Per LdC 440 mm<sup>2</sup> i raccordi tra quote del piano teorico di contatto, tra loro diverse, dovranno essere realizzati nel rispetto della pendenza massima ammissibile pari ad un millesimo (2/1000) della campata considerata.

#### **4.1.2 Poligonazione**

In corrispondenza di ogni singola sospensione i fili di contatto e le corde portanti dovranno essere poligonati rispetto all'asse del binario con disassamento nullo. Il disassamento nullo deve essere garantito indipendentemente dalla tipologia di impiego della sospensione e dalla geometria di tracciato.

In generale la condotta di contatto, intesa come insieme dei fili di contatto e delle corde portanti, si posiziona alternativamente a destra ed a sinistra dell'asse del binario. Tale alternanza di poligonazione è definita come:

- poligonazione positiva: poligonazione rivolta verso il sostegno;
- poligonazione negativa: poligonazione rivolta in modo opposto al sostegno.

Per la definizione delle poligonazioni "P" in corrispondenza di sostegni e sospensioni con impiego normale (compresa la condizione di punto fisso ed asse di punto fisso) si farà riferimento all'elaborato "E65061: Tabella campate massime e poligonazioni in funzione del raggio di curva".

Per la definizione delle poligonazioni "P" in corrispondenza delle sovrapposizioni isolate e non isolate (posti di R.A. e T.S.) si farà riferimento ai seguenti elaborati:

- **E64850** - Schemi tipologici di R.A. per LdC 440 mm<sup>2</sup> e 540 mm<sup>2</sup> rettilineo e curva di raggio R>250 m;

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	14 di 30

- **E64851** - Schemi tipologici di T.S. per LdC 440 mm<sup>2</sup> e 540 mm<sup>2</sup> rettilineo e curva di raggio R>250 m.

#### 4.1.3 Pendini

I fili di contatto devono essere sostenuti dalla corda portante attraverso i pendini che, per la LdC da 440 mm<sup>2</sup>, devono essere del tipo “conduttore”, mentre per la LdC da 220 mm<sup>2</sup> devono essere del tipo in rame  $\Phi$  5mm (E62968).

Il “pendino normale”, definito dall’elaborato “E64442”, è quello tipicamente impiegato nelle campate normali e può assumere lunghezze minime fino a 300 mm.

Il “pendino regolabile”, definito dall’elaborato “E64918”, è quello tipicamente impiegato nelle campate ove sia previsto un alzamento naturale dei fili di contatto o in alternativa nelle campate ove i fili di contatto sono fuori servizio.

Il “pendino snodato”, definito dall’elaborato “E64758”, è quello tipicamente impiegato nelle campate, ove a causa della ridotta distanza filo-fune, vi siano pendini con lunghezza inferiore a 300 mm. Pertanto, il pendino snodato deve essere impiegato per lunghezze comprese tra un massimo di 300 mm ed un minimo di 200 mm.

Il pendino snodato a differenza delle precedenti tipologie non garantisce la continuità elettrica. I pendini sopra citati sono realizzati con morsetteria prodotta mediante stampaggio in lega di rame del tipo in CuNi2Si con bulloneria in acciaio inox e con cordino in bronzo di sezione 16 mm<sup>2</sup> necessario per realizzare il collegamento tra i morsetti.

#### 4.1.4 Collegamenti elettrici e meccanici

Per assicurare la continuità elettrica tra le corde portanti ed i fili di contatto prevedere l'impiego di collegamenti elettrici realizzati con corda di rame ed adeguata morsetteria.

Le tipologie di collegamenti sopra indicate unitamente ai relativi dettagli costruttivi ed alle indicazioni per il posizionamento ed il montaggio degli stessi per LdC 440 mm<sup>2</sup> sono riportate nell’elaborato tipologico di RFI “E56000/11s: Disposizione dei vari collegamenti elettrici in una tratta di regolazione automatica”.

## 4.2 SOSTEGNI

Allo scoperto, in piena linea e nelle fermate di progetto, dovranno essere utilizzati:

- sostegni a palo del tipo a traliccio della serie “LSU” flangiati alla base e conformi alla Specifica Tecnica di Fornitura “RFI DTC ST E SP IFS TE 037” vigente;

- portali di ormeggio conformi allo standard RFI.

I dettagli costruttivi dei sostegni tipo "LSU", da impiegare in piena linea e in ambito stazione/fermata, sono definiti dall'elaborato tipologico di RFI "E66013".

La tabella di impiego dei sostegni "LSU" e dei relativi blocchi di fondazione di piena linea e in stazione/fermata è definita rispettivamente dagli elaborati di RFI "E64864" ed "E65073".

I portali di ormeggio a standard RFI sono costituiti da n.2 piloni e da n.1 trave di ormeggio e sono riconducibili a n.2 tipologie di seguito elencate:

- portali di ormeggio a un binario: luce netta tra i piloni pari a 6,40 m;
- portali di ormeggio a due binari: luce netta tra i piloni pari a 10,30 m;

La distanza dei sostegni (pali e portali) dalla rotaia più vicina (DR) normalmente non deve essere inferiore a 2,25 metri. Tale distanza è misurata sul piano del ferro tra la superficie esterna del sostegno dal lato del binario ed il bordo interno della rotaia più vicina.

Qualora nelle stazioni, circostanze ed impedimenti locali rendano impossibile il raggiungimento di tale quota di rispetto, dovranno essere adottate le distanze minime riportate nella seguente tabella conforme alla "tabella 13" del capitolato tecnico T.E. Ed. 2014:

Tipo di binario	DISTANZA PALO-ROTAIA MINIMA (m)			
	Rettifilo	Esterno curva R ≥ 250 m	Interno curva R > 1500 m	Interno curva R > 1500 m
Binari di corsa, di precedenza e di incrocio	2,00			
Binari secondari	1,75			

Le massime distanze tra sostegni successivi (campate) in funzione della geometria di tracciato ed in funzione delle poligonazioni sono definite dall'elaborato di RFI "E65061: Tabella campate massime, poligonazione fune e filo in funzione del raggio di curva".

Nelle nuove fermate/stazioni (fermate di S. Marco, Aeroporto, PM S.G. Teatino e Madonna delle Piane), le condutture di contatto dovranno essere sostenute anche da sospensioni poste su supporti penduli aggrappati a travi TN (standard RFI). Nel caso delle fermate, le travi, a loro volta, dovranno essere rette

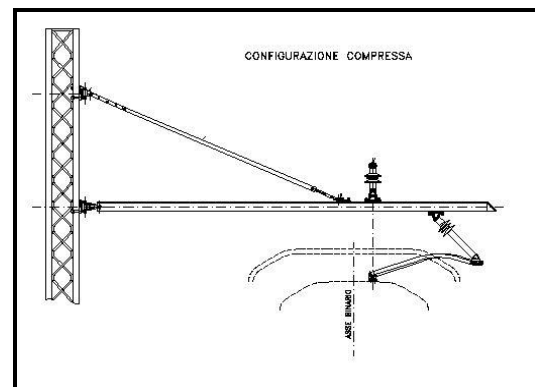
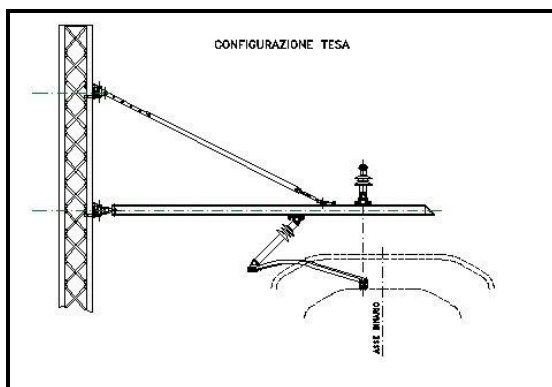
da apposite paline da flangiare sui montanti delle pensiline o da prolungamenti degli stessi montanti. Tutti i sostegni T.E. installati sulle pensiline metalliche di stazione/fermata saranno isolati elettricamente dalle strutture mediante l'utilizzo di opportuni kit costituiti da fogli, boccole e rondelle dielettriche realizzati in tessuto di vetro e resina epossidica (EP GC 308 - vetronite LG11H).

In alcune zone delle nuove tratte di progetto, sono previste le barriere antirumore verticali per impieghi ferroviari. Tali barriere non si considerano interferenti con i sostegni T.E..

### 4.3 SOSPENSIONI

Per il sostegno della LdC nei nuovi tratti di linea dovranno essere utilizzate sospensioni del tipo a "mensola orizzontale in alluminio".

Il complesso di montaggio della sospensione a mensola orizzontale in alluminio per LdC 440 mm<sup>2</sup>, 540 mm<sup>2</sup>, 270 e 220 mm<sup>2</sup> è riportato dall'elaborato di RFI "E56000/1s: Sospensione di piena linea".



La sospensione è costituita da una mensola orizzontale in alluminio sostenuta da un tirante inclinato; entrambi sono collegati al sostegno per mezzo di attacchi a cerniera che permettono la libera rotazione della sospensione sul piano orizzontale al fine di consentirne il movimento longitudinale dei conduttori regolati automaticamente.

Le funi sono sostenute dalla mensola per mezzo di un isolatore portante. I tirantini di poligonazione sono collegati alla mensola tramite un braccio di poligonazione isolato. La mensola orizzontale ed il tirante palo-mensola di sostegno risultano non in tensione. La sospensione normale all'aperto realizza un ingombro della catenaria, inteso come distanza tra i fili di contatto e le corde portanti, pari a 1250 mm. L'apertura della sospensione, intesa come distanza sul sostegno tra l'attacco della mensola orizzontale e l'attacco del tirante palo-mensola è di 1200 mm.



	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	17 di 30

Ogni qualvolta non è rispettata la distanza nominale faccia sostegno-asse binario dovrà essere garantita un'inclinazione minima del tirante palo-mensola rispetto alla mensola orizzontale pari a 25°.

Sono elencate di seguito le quattro tipologie base di sospensioni:

- **TIPO N:** sospensione normale per linea in rettilineo e curve di raggio  $R > 500$  m;
- **TIPO L:** sospensione normale per linea in curve di raggio  $250 < R < 500$  m;
- **TIPO FS:** sospensione per linea di contatto fuori servizio nelle sovrapposizioni;
- **TIPO IR:** sospensione per linea di contatto ad ingombro ridotto.

In corrispondenza delle travi TN nelle nuove fermate sono previste le seguenti tipologie di sospensioni:

- sospensione in alluminio (disegno E73042) con distanza fili/funi di 1100 mm;

Ciascun tipo di sospensione può avere due configurazioni di seguito elencate:

- **T:** Configurazione Tesa;
- **C:** Configurazione Compressa.

In funzione della tipologia (N, L, FS, IR), della configurazione (T o C) ed in base alle:

- condizioni imposte dalla linea (posizione delle corde portanti e dei fili di contatto rispetto al sostegno determinati dalla posizione del binario);
- condizioni di utilizzo della sospensione derivanti dal piano di elettrificazione e dagli schemi tipologici (R.A. e T.S.) e dagli schemi di montaggio o tabelle mensole,

si devono definire:

- la lunghezza ed il tipo di tirantino di poligonazione;
- la lunghezza della mensola (variabile con passo 500 mm);
- la lunghezza del tirante palo-mensola (variabile con passo 100 mm).

Tali grandezze, per le mensole in alluminio tipo OMNIA, sono univocamente individuate dal categorico RFI di magazzino (Categoria e Progressivo).

In condizioni generali di piena linea, come tabella di impiego delle sospensioni a mensola orizzontale in alluminio per LdC 440 mm<sup>2</sup>, si dovrà utilizzare l'elaborato RFI n° E70460: Tabella di impiego sospensione a mensola orizzontale in alluminio per LdC 440 mm<sup>2</sup> e 540 mm<sup>2</sup> a 3 kVcc.

Per le stazioni occorrerà utilizzare la serie di disegni RFI per tutte le tipologie di sospensioni in relazione alla funzione che esse sono chiamate a svolgere.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	18 di 30

La sospensione in alluminio è equipaggiata con morsetteria in lega di rame. Il collegamento della sospensione alle corde portanti deve essere effettuato mediante l'impiego di un morsetto in lega di rame (bronzo-alluminio) realizzati tramite fusione.

Il collegamento della sospensione ai fili di contatto deve essere effettuato mediante l'impiego di morsetteria in lega di rame del tipo CuNi2Si realizzati tramite stampaggio. I dettagli costruttivi sono definiti dai seguenti elaborati:

- **E70302** - Morsetto portante per corde sez. 120 mm<sup>2</sup> diametro 14 mm;
- **E64467** - Morsetto per l'attacco del filo sagomato sezione 100 mm<sup>2</sup> al tirantino di poligonazione.

Nei punti di allaccio alla linea esistente, attrezzata in genere da LdC da 320 mm<sup>2</sup> e sostenuta da sospensioni a mensola orizzontale tubolare in acciaio, le sospensioni da utilizzare dovranno essere dello stesso tipo di quelle esistenti compatibilmente con i posti di regolazione automatica o i tronchi di sezionamento di confine.

#### 4.4 BLOCCHI DI FONDAZIONE

I blocchi di fondazione per sostegni T.E. (pali di tipo "LSU" e portali di ormeggio) devono essere costituiti da conglomerato cementizio armato con impiego di calcestruzzo a "Prestazione Garantita" con classe di resistenza minima C25/30 e tutti i dettagli costruttivi sono definiti nei seguenti elaborati:

- **E64865** - Blocchi di fondazione e relative armature per sostegni "LSU" di piena linea e stazione;
- **E65020** - Fondazioni per portali di ormeggio.

La tabella di impiego delle fondazioni per sostegni tipo "LSU" è riportata nell'elaborato tipologico di RFI "E64864" nei casi di piena linea e "E65073" nei casi di stazione.

La costruzione dei blocchi di fondazione dovrà essere effettuata nel rispetto di quanto prescritto dalla Specifica Tecnica di Costruzione RFI "RFI DTC ST E SP IFS TE 060" vigente.

Il montaggio dei sostegni "LSU" sulle relative fondazioni deve avvenire mediante l'impiego di n°4 tirafondi di ancoraggio (Specifico Tecnica di Fornitura "RFI DTC ST E SP IFS TE 047" vigente) di acciaio zincato ed equipaggiati con boccole e rosette isolanti definiti dall'elaborato "E66013: Pali tipo "LSU"" (le boccole e le rosette isolanti sono necessarie per un completo isolamento tra il sostegno tipo "LSU" ed i tirafondi annegati nel blocco di fondazione).

Il montaggio dei portali di ormeggio sulle relative fondazioni deve avvenire mediante l'impiego della carpenteria di ancoraggio equipaggiata con i materiali isolanti come da elaborato "E65022".

I blocchi di fondazione dei tiranti a terra dovranno essere costituiti da conglomerato cementizio armato con l'impiego di calcestruzzo a "Prestazione Garantita" con classe di resistenza minima C25/30. I dettagli costruttivi relativi ai blocchi di fondazione per i tiranti a terra ed alle relative piastre di base di piena linea sono definite dai seguenti elaborati:

- E64881: Blocchi di fondazione e relative armature per tiranti a terra tipo "TTA", "TTB" e "TTC";
- E64867: Piastre doppie/singole e tirafondi per tiranti a terra tipo "TTA", "TTB" e "TTC" di piena linea allo scoperto e stazione.

La costruzione dei blocchi di fondazione dovrà essere effettuata nel rispetto di quanto prescritto dalla Specifica Tecnica di Costruzione RFI "RFI DTC ST E SP IFS TE 060" vigente.

Il montaggio delle "Piastre per tiranti a terra" deve avvenire mediante l'impiego di tirafondi di ancoraggio (Specifica Tecnica di Fornitura "RFI DTC ST E SP IFS TE 047" vigente) di acciaio zincato, opportunamente equipaggiati con boccole e rosette isolanti come previsto dall'elaborato "E64867".

La tabella d'impiego relativa ai tiranti a terra, unitamente all'elenco dei materiali che li compongono e allo schema di assemblaggio delle varie tipologie di tiranti a terra sono definite dall'elaborato di RFI "E64854: Schema di assemblaggio dei tiranti a terra per sostegni tipo LSU".

Tutta la carpenteria di fissaggio dei sostegni T.E. e dei TT, non inclusa nel catalogo materiali di RFI, sarà di fornitura dell'Appaltatore.

#### **4.5 POSTI DI REGOLAZIONE AUTOMATICA E DI SEZIONAMENTO**

La tesatura automatica dei fili di contatto e delle corde portanti dovrà essere realizzata ogni 1400 m circa, ormeggiando le estremità dei conduttori, opportunamente isolate, alle colonne dei contrappesi che attraverso adeguati cinematismi applicano un tiro costante ai conduttori.

I posti di sezionamento e di regolazione automatica si svilupperanno in genere su tre campate.

Nei posti di regolazione automatica le due condutture dovranno essere distanziate di 200 mm e dovranno essere collegate con cavallotti di continuità in corda di rame flessibile.

Nei tronchi di sezionamento le due condutture dovranno essere distanziate di 400 mm ed isolate tra loro. L'ormeggio dei conduttori in corrispondenza dei sostegni dovrà essere realizzato secondo quanto previsto dai seguenti elaborati:

- **E56000/4s** - Disposizione dell'ormeggio regolato e fisso delle condutture su pali LSU;
- **E56000/8s** - Disposizione dell'ormeggio regolato e fisso delle condutture su portali di ormeggio.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	20 di 30

I dispositivi di tensionatura previsti sono del tipo con rapporto 1/5 conformi ai disegni:

- **E70456** per ormeggi su palo;
- **E70455** per ormeggi su portali.

Per quanto concerne le contrappesature è da prevedere il tipo con segmento "quadrato" con altezza ridotta secondo elaborato di RFI "E64896: Segmento per contrappeso 290x290x42".

Inoltre per realizzare l'ormeggio dei conduttori è necessario interporre tra le estremità dei conduttori ed i cinematismi posti in prossimità del sostegno una serie di elementi isolanti, secondo quanto previsto dall'elaborato "E56000/3s: Terminazione fili/o-funi/e".

Nel montaggio dei posti di contrappesatura si dovrà aver cura che lo scorrimento delle colonne dei contrappesi ed il movimento delle taglie sia garantito per qualsiasi temperatura compresa tra "-15°C e +45°C".

Come tabella di montaggio delle taglie in funzione della temperatura e della distanza dal punto fisso tener conto degli elaborati:

- **E70488** - Tabella di posa in opera dei dispositivi di tensionatura su sostegno;
- **E70489** - Tabella di posa in opera dei dispositivi di tensionatura su portale di ormeggio.

La tesatura dei conduttori seguirà le indicazioni riportate sull'elaborato "E65070: Tabella di tesatura corda portante sezione 120 mm<sup>2</sup> per montaggio con tiro frenato".

Le schematiche relative alle sovrapposizioni non isolate e isolate (posti di R.A. e T.S.) dovranno essere corrispondenti a quelle riportate nei seguenti elaborati di RFI:

- **E64850** - Schemi tipologici di R.A. per LdC 440 mm<sup>2</sup> e 540 mm<sup>2</sup> rettilineo e curva di raggio R>250 m;
- **E64851** - Schemi tipologici di T.S. per LdC 440 mm<sup>2</sup> e 540 mm<sup>2</sup> rettilineo e curva di raggio R>250 m.

Su tali elaborati sono riportati in modo dettagliato il numero e la lunghezza delle campate, le poligonazioni, le quote di montaggio e le quote di ormeggio dei conduttori, unitamente agli schemi di montaggio delle sospensioni.

Nelle sovrapposizioni non isolate e isolate (posti di R.A. e T.S.) devono essere predisposti tutti i collegamenti elettrici secondo quanto previsto dall'elaborato "E56000/11s: Disposizione dei vari collegamenti elettrici in una tratta di regolazione automatica".

#### 4.6 PUNTO FISSO

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	21 di 30

Il punto fisso per LdC 440 mm<sup>2</sup> con mensola orizzontale in profilo di alluminio dovrà essere realizzato sempre al centro di ogni tratta di contrappesatura secondo quanto indicato nell'elaborato di RFI "E73201: Punto fisso con stralli elastici per LdC" in cui sono indicate le quote di montaggio degli stralli elastici di collegamento tra le corde portanti ed i fili di contatto.

Come riportato dall'elaborato sopra citato gli stralli, di collegamento delle corde portanti ai sostegni precedenti e successivi il punto fisso, sono realizzati mediante il cavo Kevlar che ha il compito di vincolare lo scorrimento delle corde portanti e conseguentemente la rotazione della sospensione di punto fisso.

Allo stesso modo sono realizzati in materiale isolante gli stralli elastici di collegamento tra le corde portanti ed i fili di contatto che hanno il compito di vincolare lo scorrimento dei fili di contatto in entrambe le direzioni.

La tesatura degli stralli di punto fisso realizzati con il cavo isolante Kevlar è riportato nell'elaborato:

- **E65021** - Tabella di tesatura per strallo di punto fisso in Kevlar.

#### **4.7 CIRCUITO DI TERRA E DI PROTEZIONE T.E.**

Il circuito di terra e di protezione T.E. dovrà essere realizzato nel rispetto dello standard RFI e di quanto definito dalla Norma CEI EN 50122-1.

##### **4.7.1 CdTPTE di piena linea e di stazione**

Il circuito di terra e di protezione T.E. di piena linea dovrà essere realizzato, partendo dal portale interno di stazione compreso, collegando tutti i sostegni di ciascun binario tra loro mediante n.2 corde in TACSR sezione 170 mm<sup>2</sup> opportunamente sezionate ogni 3000 m circa, mediante impiego di isolatori ad anello.

Ciascun sostegno deve essere collegato ad un proprio dispersore di terra.

Le estremità del tratto di circuito di terra dovranno essere collegate al binario o alle connessioni induttive (in funzione del tipo di circuito di ritorno presente) tramite un limitatore di tensione per circuito di protezione T.E..

Il collegamento pari-dispari centrale e quelli alle estremità dell'anello così realizzato dovranno essere effettuati tramite due corde di rame da 120 mm<sup>2</sup> di sezione (785/125).

In tal modo si realizza un circuito chiuso, collegato alle estremità tramite limitatore di tensione per circuito di protezione T.E., al circuito di ritorno T.E. alternativamente al binario pari e al binario dispari.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	22 di 30

I collegamenti trasversali precedentemente descritti ed il collegamento del limitatore di tensione, sia per quanto concerne la disposizione che per i materiali necessari, sono illustrati nell'elaborato RFI "E56000/12s: Circuito di Terra".

In corrispondenza dei sostegni dove sono applicati i limitatori di tensione occorre prevedere l'impiego di dispersori profondi in modo che la resistenza di terra complessiva risulti inferiore a  $2\Omega$ .

Le corde di acciaio-alluminio dovranno essere montate sul sostegno dalla parte opposta alla linea di contatto ed alle seguenti quote:

- n.1 corda TACSR a 200 mm sotto la quota del piano teorico di contatto;
- n.1 corda TACSR a 2200 mm sopra la quota del piano teorico di contatto.

Per quanto riguarda la disposizione e la costituzione degli ormeggi della corda TACSR con sezione pari a  $170 \text{ mm}^2$ , dovranno essere seguite le prescrizioni riportate nell'elaborato "E56000/12s: Circuito di terra".

Le corde TACSR dovranno essere tesate attenendosi a quanto definito dall'elaborato "E70597: Tabella di posa della corda TACSR utilizzata come fune di terra dei pali TE".

In presenza di blocco automatico, il limitatore di tensione, posto alle estremità del tratto di CdTPTE, dovrà essere collegato al binario attraverso il centro della più vicina connessione induttiva.

In stazione il circuito di terra di protezione T.E. dovrà essere realizzato con le stesse caratteristiche generali di quello di piena linea.

Ogni singola palificata disporrà di proprio circuito di messa a terra con picchetti e collegamenti di continuità palo-palo e ciascuno di questi circuiti verrà poi connesso trasversalmente a quelli delle palificate adiacenti mediante collegamenti aerei in doppia corda di rame del diametro di 14 mm (19x2,8), in modo da formare un unico circuito interpali, magliato e chiuso ad anello, avente resistenza complessiva di terra inferiore a  $2 \Omega$ .

L'intero circuito interpali di stazione dovrà essere poi collegato in più punti al circuito di ritorno T.E. tramite l'installazione di limitatori di tensione per circuito di protezione T.E..

Tutte le lavorazioni di cantiere, relative alle varie specialistiche coinvolte nella realizzazione degli interventi in oggetto, avverranno in prossimità degli impianti di trazione elettrica. Pertanto, ai fini della sicurezza elettrica, nel caso in cui dovessero presentarsi masse metalliche riferite a terre distinte e contemporaneamente accessibili da parte degli operatori (per es. apparecchiature elettriche collegate a

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	23 di 30

terre diverse da quella locale, ecc.), si rende necessario che dette lavorazioni avvengano in condizioni di tolta tensione degli impianti di trazione elettrica, oppure cortocircuitando provvisoriamente (se possibile) le diverse masse metalliche di cui sora.

Gli eventuali sostegni T.E. installati sulle pensiline metalliche di stazione/fermata saranno isolati elettricamente dalle strutture mediante l'utilizzo di opportuni kit costituiti da fogli, boccole e rondelle dielettriche realizzati in tessuto di vetro e resina epossidica (EP GC 308 - vetronite LG11H).

I collegamenti delle pensiline metalliche, posizionate in zona di rispetto T.E., al circuito di terra di protezione T.E. saranno realizzati secondo quanto previsto dalla Norma CEI EN 50122-1 (edizione vigente) e dalle prescrizioni interne vigenti di RFI. Per ciascuna stazione/fermata tali collegamenti verranno realizzati tramite quattro limitatori di tensione, due per ciascuna pensilina (binario pari e dispari), posizionati in corrispondenza delle estremità delle strutture stesse; i suddetti limitatori saranno installati sulle colonne di supporto più esterne delle coperture metalliche ed i collegamenti elettrici alle pensiline ed alle corde del circuito di terra di protezione T.E. saranno realizzati tramite doppio cavo TACSR. Inoltre, non deve verificarsi la condizione di contemporanea accessibilità (distanza  $\leq 2,5$  m) tra i sostegni T.E. esterni alle pensiline metalliche e le pensiline stesse (o tra le masse metalliche collegate al CdTPTE ed esterne alle pensiline metalliche e le pensiline stesse).

Si prevede un dispersore di terra a picchetto ( $L=3$  m) infisso nel terreno in corrispondenza di ciascun sostegno verticale della pensilina (al quale dovrà essere applicata mediante saldatura continua un'apposita piastrina metallica con foro), dotato di pozzetto di ispezione e collegamento alla colonna costituito da doppia corda nuda TACSR  $\Phi 15,82$  mm, ciascuna protetta da un tubo spiralato flessibile in PVC serie pesante  $\Phi 50$  mm.

Sarà cura della relativa specialistica garantire la equipotenzialità elettrica di tutti gli eventuali pezzi metallici costituenti la pensilina stessa al fine di garantire il drenaggio della corrente di guasto dal punto di contatto al limitatore bidirezionale applicato alle estremità della pensilina stessa.

Ai fini della sicurezza elettrica, si prescrivono le misure di isolamento, verifica delle tensioni di passo e contatto e delle tensioni tra masse contemporaneamente accessibili da effettuarsi, secondo quanto previsto dalla Norma CEI EN 50122-1 (edizione vigente), per tutte le strutture della linea di contatto e per tutte le masse metalliche presenti nella sede ferroviaria, con particolare riferimento a pensiline, cavalcavia, mancorrenti e grigliati metallici.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	24 di 30

Sempre ai fini della sicurezza elettrica, in tutte le circostanze in cui si verificasse la presenza di operatori sopra le pensiline metalliche (o comunque in tutte le circostanze in cui si verificasse la contemporanea accessibilità da parte degli operatori tra pensiline metalliche e CdTPTE o tra pensiline metalliche e masse metalliche collegate al CdTPTE), in particolare in caso di manutenzione sopra le stesse, si prescrive che le lavorazioni avvengano in condizioni di toltensione degli impianti di trazione elettrica oppure, in alternativa, predisponendo opportuni collegamenti elettrici tra il circuito di terra di protezione T.E. e le pensiline metalliche in modo da rendere elettricamente equipotenziali le due terre distinte contemporaneamente accessibili da parte degli operatori.

#### **4.7.2 Sezionamento, isolamento e messa a terra delle barriere antirumore**

Gli interventi di sezionamento, isolamento e messa a terra delle barriere antirumore dovranno essere realizzati nel rispetto delle prescrizioni riportate nel “Manuale di Progettazione delle Opere Civili - Parte II - Sezione 1 - RFI DTC SI AM MA IFS 001 C - Ed. 2019”.

#### **4.7.3 Sezionatori e cavi di comando e controllo**

I sezionatori sono del tipo unipolare a corna 3 kVcc per esterno, montati sui sostegni TE mediante apposite idonee mensole.

Il numero e la disposizione dei sezionatori T.E. è riportato sullo schema di alimentazione; per i dettagli vedi l'elaborato di progetto IA4S01D18DXLC0000001.

Nei T.S. i sezionatori a 3 kVcc dovranno essere collocati sui portali interni (POI) dei T.S. “estremi” mentre, nei T.S. “intermedi”, di regola dovranno essere ubicati sui primi portali intercettati dalle canalizzazioni proveniente dai rispettivi “Quadri comando e controllo”.

In caso di telecomando escluso, tutti i sezionatori T.E. potranno essere comandati anche localmente, grazie ad appositi “Quadri comando e controllo” ubicati nei locali tecnologici degli impianti di appartenenza.

Pertanto per il comando e controllo dei sezionatori sopra indicati saranno predisposte nuove canalizzazioni dai sezionatori stessi fino ai relativi quadri comando e controllo.

Tali canalizzazioni dovranno essere costituite da cunicoli in cls, di dimensioni interne di 100x100 mm o 150x100 mm da posare con il coperchio a raso del piano campagna. Negli attraversamenti ed in caso di marciapiedi si dovranno utilizzare tubi in PVC di diametro adeguato al numero dei cavi.



	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	25 di 30

Detti cavi di comando e controllo dei sezionatori T.E. devono essere conformi alle prescrizioni interne di RFI relative all'impiego di cavi elettrici destinati a costruzioni negli impianti ferroviari - REGOLAMENTO (UE) n. 305/2011.

Gli schemi elettrici dei comandi dei sezionatori aerei a corna 3 kVcc con argani a motore dovranno essere realizzati secondo la Circolare F.S. RE/ST.IE-IE/1/97-605 del 1997 e successive integrazioni con oggetto la motorizzazione e telecomando dei sezionatori sottocarico a 3 kVcc.

#### **4.7.4 Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua**

La tipologia di armamento normalmente prevista, (armamento su ballast conforme agli standard di RFI) presenta intrinsecamente un ottimo comportamento ai fini della limitazione delle correnti vaganti. In particolare, tra la rotaia conduttrice e il terreno è interposto uno strato di ballast che di fatto costituisce un elemento ad elevata resistività elettrica grazie alla natura del materiale (pietrisco roccioso) ed allo spessore minimo del pacchetto. La pezzatura del pietrisco inoltre garantisce un buon drenaggio delle acque piovane di piattaforma, il che consente di mantenere elevata nel tempo la resistenza verso terra della rotaia. Si consideri inoltre che le opere di sede del presente progetto, conformi ai più recenti standard di RFI, prevedono anche l'utilizzo del sub-ballast, ossia di uno strato in materiale bituminoso sotto il pietrisco. Questo elemento rappresenta un ulteriore importante sbarramento delle correnti drenate verso terra. Pertanto, si può affermare che quanto previsto nel progetto rappresenta una soluzione molto performante ai fini del contenimento delle correnti vaganti, rispetto ad altre soluzioni ipotizzabili per le infrastrutture di trasporto su ferro (esempio armamento su piastra).

Si evidenzia inoltre che gli impianti tecnologici sono realizzati in conformità ai recenti standard costruttivi RFI ed alla vigente normativa disciplinante la mitigazione dei fenomeni di corrosione legati alle correnti continue di trazione disperse nel terreno. In particolare, ai sensi della norma EN 50122-2, tutti gli impianti sono realizzati senza nessun collegamento intenzionale della rotaia a terra.

Per quanto riguarda gli effetti sulle reti ed opere terze preesistenti nel tessuto adiacente alle opere ferroviarie, tali opere dovranno essere puntualmente censite. Nelle successive fasi progettuali dovranno essere effettuati gli approfondimenti, con adeguato livello di dettaglio. In particolare, saranno individuati tutti gli attraversamenti ed i parallelismi con gli enti/impianti interferiti sensibili alle correnti vaganti, e d'intesa con gli enti proprietari di tali opere/strutture ne sarà valutata la risoluzione, comprese le opere necessarie a mitigare gli effetti corrosivi causati dalle correnti vaganti, secondo le prescrizioni del DM del

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	26 di 30

4 aprile 2014 “Attraversamenti” e le prescrizioni delle specifiche RFI per la protezione catodica: TE 667, TE 668 e RFI TC PS IFS 621 A.

Per le opere di sede si evidenzia che i giunti strutturali di fatto costituiscono elementi di isolamento elettrico che limitano la lunghezza delle sezioni metallicamente continue, costituendo una protezione intrinseca delle opere stesse.

Infine, per le strutture/impianti di terzi più sensibili agli effetti delle correnti vaganti, verrà effettuato un monitoraggio protratto nel tempo (possibile solo post-operam e con impianti per la trazione ferroviaria in corrente continua in esercizio) atto ad accertare l'assenza di fenomeni di corrosione pregiudicanti la sicurezza e la funzionalità di dette opere.

#### 4.8 SEGNALETICA T.E.

La segnaletica T.E. dovrà essere disciplinata in base alla Linea Guida “RFI DMA LG IFS 8 B” Ed. 09/2008 la quale fornisce indicazioni sulle prescrizioni costruttive, sui criteri di utilizzazione e di installazione della segnaletica di individuazione e di sicurezza (cartellonistica T.E.).

#### 4.9 TELECOMANDO


In relazione alla nuova configurazione schematica T.E. conseguente ai lavori in oggetto, si rende necessario operare modifiche al sistema di “Telecomando T.E.” esistente.

Gli interventi in questione sono da considerarsi come un ampliamento degli impianti di telecomando computerizzato che fanno capo al Posto Centrale di Bari (DOTE).

La realizzazione di tali interventi presso il Posto Centrale sarà a cura di RFI.

I nuovi apparati periferici e le modifiche agli esistenti dovranno essere realizzati nel rispetto della Specifica Tecnica RFI TC TE ST SSE DOTE1-2001 “Sistema per il telecontrollo degli impianti di trazione elettrica 3 kVcc” del 21/12/2001, senza provocare perturbazione o interruzione al funzionamento del Sistema di Telecomando.

È prevista a carico del presente Appalto la fornitura degli apparati hardware e software dei nuovi periferici, la loro installazione e la relativa messa in servizio. Con particolare riferimento alla messa in servizio, l'Appaltatore dovrà fornire tutte le risorse (personale e mezzi - lato campo) necessarie per effettuare le prove ed i test ritenuti necessari, da parte delle preposte CVT di RFI, per l'attivazione degli impianti in oggetto.

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	27 di 30

#### **4.9.1 POSTO CENTRALE**

La realizzazione di tali interventi dovrà essere a cura di RFI.

#### **4.9.2 APPARATI PERIFERICI**

Gli apparati periferici si divideranno in:

- sistema SCADA di SSE;
- sistema SCADA di Cabina T.E.;
- RTU per il telecomando degli Enti T.E..

Per quanto concerne gli apparati periferici di SSE e Cabina T.E. si rimanda ai rispettivi elaborati specialistici, mentre quelli di stazione saranno idonei per la comunicazione con il Posto Centrale DOTE e del tutto analoghi a quelli attualmente installati nelle altre stazioni del Compartimento.

In particolare saranno conformi alla NT RFI TC TE ST SSE DOTE 1 edizione 2001 e dovranno essere in grado di comunicare con il Posto Centrale utilizzando il protocollo IEC 60870-5-104, attualmente in fase di implementazione presso il DOTE di Bari.

### **5. LINEE DI ALIMENTAZIONE**

I conduttori per la costituzione delle linee di alimentazione (tipologia alimentatore, sezione pari a 460 mm<sup>2</sup> formato da n.2 corde di rame di sezione pari a 230 mm<sup>2</sup>) partono dalle SSE/Cabine T.E. e vanno ad alimentare le varie zone elettriche di stazione. Ove diversamente indicato le linee di alimentazione saranno in cavo (FG7H1M2 – 12/20kV - 3x1x500/120mm<sup>2</sup>) conformi alla specifica RFI DTC ST E SPI FS TE 147 A (per dettagli vedi il documento IA4S01D18DXLC0000001).

Le linee di alimentazione sono di tipo aereo e posizionate su sostegni tipo “LSU” dedicati.

Per motivi anti-infortunistici, le condutture di alimentazione devono essere posate su una palificata dedicata, realizzata con sostegni tipo “LSU”, che deve essere indipendente da quella che sostiene le condutture di contatto.

#### **5.1 ALIMENTAZIONE**

I dettagli dello schema di alimentazione si evincono dall’elaborato di progetto IA4S01D18DXLC0000001.

Tutti gli alimentatori che andranno ad alimentare le condutture di contatto da 440 mm<sup>2</sup> C.P.R., dovranno essere costituiti ognuno da n.2 corde di rame da 230 mm<sup>2</sup> ed ove diversamente indicato attraverso linee

	<b>VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA – PESCARA. RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA – CHIETI.</b>					
	<b>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA</b>					
Relazione generale LdC	COMMESSA	LOTTO	CODIFICA	DOCUMENTO	REV.	FOGLIO
	IA4S	01 D 18	LC	RGLC00 001	C	28 di 30

in cavo (FG7H1M2 – 12/20kV - 3x1x500/120mm<sup>2</sup>) conformi alla specifica RFI DTC ST E SPI FS TE 147 A.

La continuità elettrica delle condutture di contatto tra stazione e piena linea ed all'interno delle stazioni tra binari di corsa e di precedenza verrà stabilita od interrotta, a seconda delle necessità, grazie all'impiego dei sezionatori a 3 kVcc motorizzati e telecomandati dal Posto Centrale di Bari (DOTE).

I sezionatori che stabiliscono o interrompono la continuità elettrica della LdC sono installati in corrispondenza dei T.S. degli impianti T.E. di progetto.

## **6. RIMOZIONE IMPIANTI T.E. ESISTENTI**

Dal punto di vista delle opere dell'impiantistica di Trazione Elettrica, tale aspetto comporta la rimozione fuori esercizio di tutti i sostegni (pali, portali, sospensioni e relativi accessori), della linea di contatto, del circuito di terra di protezione T.E., dei dispositivi di alimentazione elettrica, ecc. afferenti la linea e le stazioni/fermate da dismettere sui tracciati esistenti.

I dettagli progettuali e la consistenza di tali attività sono riscontrabili dall'analisi degli elaborati di progetto.

Tali modifiche verranno eseguite per fasi successive e comporteranno, tra l'altro, la demolizione della attuale palificata di sostegno, delle attrezzature di sospensione, della Linea di Contatto, ecc..

I materiali degli impianti T.E. provenienti da tutte le suddette opere di demolizione, nel rispetto di quanto riportato nel documento **DPR P SE 10 1 1** – “Gestione Materiali Proveniente da Tolti d'Opera, non dovranno essere direttamente smaltiti, ma accantonati in apposite aree indicate dagli agenti ferroviari per la loro classificazione; il personale addetto di RFI si esprimerà sullo stato d'uso degli stessi.

A valle di tale analisi le quantità totali computate negli appositi elaborati di progetto potranno essere classificate secondo i codici previsti dalla procedura “Tolto d'opera” esplicitata nel suddetto documento, scomposte in sub-quantità parziali e stoccate, rigenerate o smaltite in base a quanto stabilito.

## **7. DESCRIZIONE DELLE LAVORAZIONI T.E.**

I lavori oggetto del presente appalto risultano suddivisi in due distinti lotti:

LOTTO 1- relativo al raddoppio della linea tra la stazione di Pescara(i) ed il nuovo Posto di Movimento di San Giovanni Teatino(i). Il lotto inizia, con la progressiva 0+000 (km 1+962 della linea storica) ma per esigenze funzionali l'intervento parte da dentro la stazione di Pescara per dare la continuità al nuovo binario di raddoppio. Lato sud, il lotto si spinge oltre il nuovo portale di ormeggio esterno del P.M. di San

Giovanni Teatino, fino alla progressiva 6+500 (km 8+462 della linea storica) dove il raddoppio si allaccia al tracciato attuale. Tali attività comprendono le fasi da armamento dalla n° 1 alla n° 7 che risultano descritte in modo funzionale dalle fasi T.E. dalla prima alla quarta come appresso meglio specificato;

LOTTO 2 - relativo al raddoppio della linea tra il nuovo Posto di Movimento di San Giovanni Teatino(e) e la stazione di Chieti, nella quale è previsto l'allungamento della stessa lato nord per l'inserimento di una coppia di comunicazioni realizzanti il cosiddetto "cappello da prete" e con l'innesto del binario di raddoppio (binario pari di linea) sul terzo binario di stazione. La stazione di Chieti è oggetto di studio da parte di R.F.I. ma, per dare logicità alla progettazione, viene indicata una possibile elettrificazione della parte nord della stessa adeguando le condutture di contatto del primo binario (attuale binario di corsa) e del terzo binario (futuro binario di corsa pari di stazione) alla sezione di 440 mm<sup>2</sup> dal nuovo Tronco di Sezionamento nord, alle progressive km 13+149 e 13+328 della linea storica, al nuovo posto di R.A. in corrispondenza del F.V. alle progressive km 14+346 e 14+496 della linea storica. Oltre il binario di corsa dispari rimane provvisoriamente elettrificato con la esistente condotta di contatto da 320 mm<sup>2</sup> fino all'attuale Tronco di Sezionamento sud, alle progressive km 15+063 e 15+208 mentre per il terzo binario si prevede un tratto elettrificato con condotta di contatto da 440 mm<sup>2</sup> di sezione e un posto di R.A. tra questa e una condotta da 220 mm<sup>2</sup> di sezione con c.p.r. per il tratto di innesto sul primo binario. Tali attività comprendono le fasi da armamento dalla n° 8 alla n° 13 che risultano descritte in modo funzionale dalle fasi T.E. dalla quinta alla settima.

Per finire una ulteriore fase progettuale riguarda la elettrificazione del quarto binario di stazione con condotta da 220 mm<sup>2</sup> c.p.f..

## **8. ALIMENTATORI IN CAVO DELLA S.S.E. DI PESCARA**

In occasione del raddoppio della tratta Pescara - San Giovanni Teatino si prevede anche il rinnovo degli esistenti alimentatori 3 kV c.c. in cavo della stazione di Pescara e della tratta a sud di essa.

Contestualmente alla realizzazione delle OO.CC. di sede sarà realizzata una canalizzazione con quattro tubi in PVC affogati in massello di cls con idonei pozzetti, per l'infilaggio dei cavi e la eventuale manutenzione, dalla S.S.E. alla progressiva di inizio lotto 0+000 (km 1+962 della linea storica)

Da questa progressiva si rende necessario realizzare identica polifora, descritta nella tavola di progetto, per raggiungere l'attuale uscita in prossimità del portale interno del T.S. sud della stazione di Pescara della linea Bologna - Bari "Adriatica".

Tale polifora si estende, in prosecuzione di quella realizzata dalle OO.CC., a lato del nuovo binario pari dalla progressiva 0+000 fino dentro il nuovo T.S. della linea per Roma nei pressi dei portali di ormeggio interno; da qui è necessario sotto attraversare il fascio di binari del locale Deposito/Rimessa Locomotive per raggiungere il binario pari della linea "Adriatica" per poi proseguire lungo il binario pari della linea "adriatica" fino al punto di risalita.