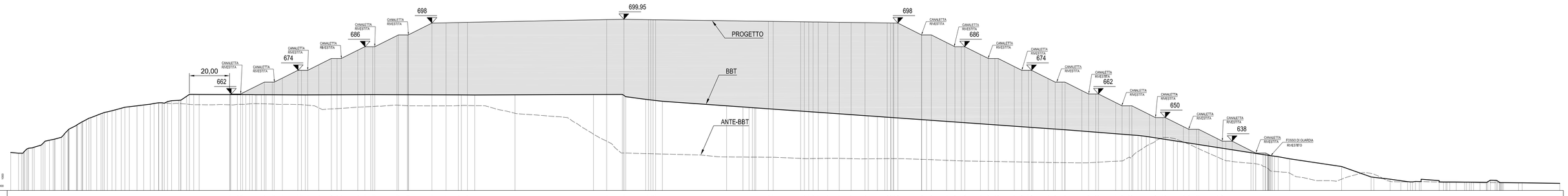
SEZIONE 1-1

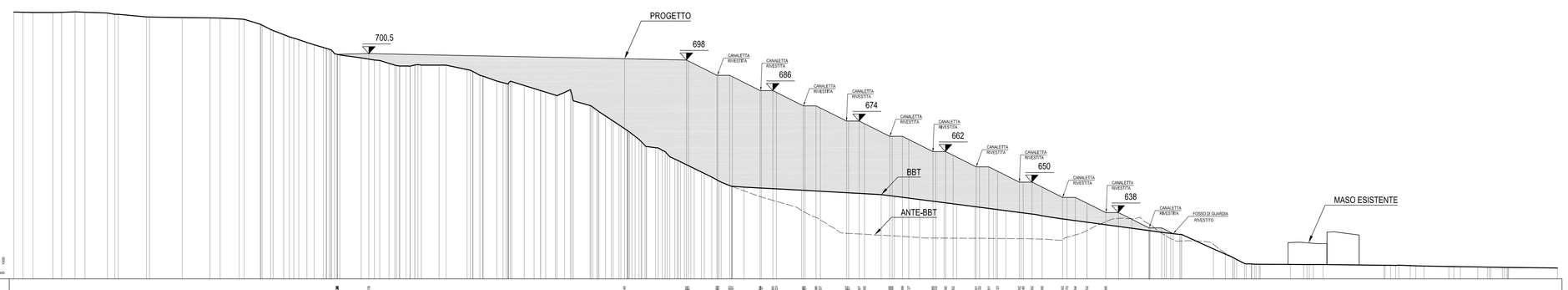
SCALA 1:1000



PROGRESSIVE PROGETTO	
PARZIALI PROGETTO	
QUOTE PROGETTO	
PROGRESSIVE TERRENO BBT	
PARZIALI TERRENO BBT	
QUOTE TERRENO BBT	
PROGRESSIVE TERRENO	
PARZIALI TERRENO	
QUOTE TERRENO	

SEZIONE 2-2

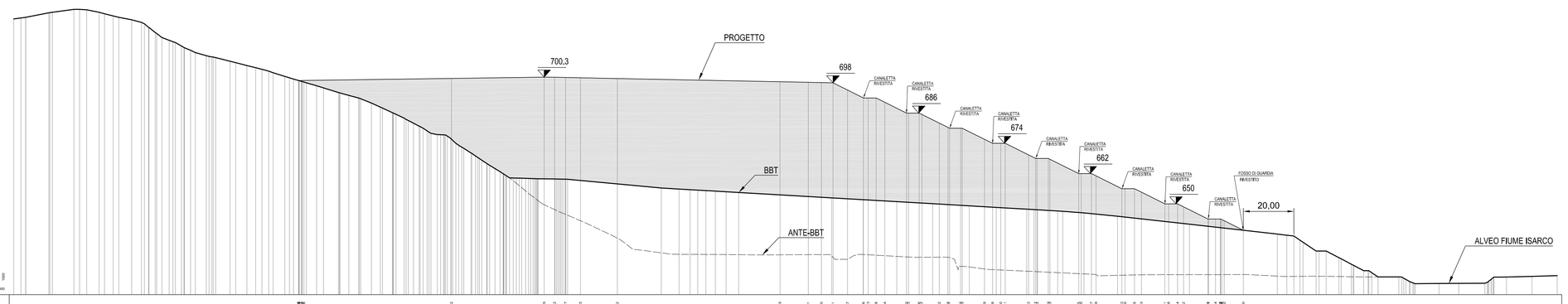
SCALA 1:1000



PROGRESSIVE PROGETTO	
PARZIALI PROGETTO	
QUOTE PROGETTO	
PROGRESSIVE TERRENO BBT	
PARZIALI TERRENO BBT	
QUOTE TERRENO BBT	
PROGRESSIVE TERRENO	
PARZIALI TERRENO	
QUOTE TERRENO	

SEZIONE 3-3

SCALA 1:1000



PROGRESSIVE PROGETTO	
PARZIALI PROGETTO	
QUOTE PROGETTO	
PROGRESSIVE TERRENO BBT	
PARZIALI TERRENO BBT	
QUOTE TERRENO BBT	
PROGRESSIVE TERRENO	
PARZIALI TERRENO	
QUOTE TERRENO	

SEZIONE TIPICA DI PROGETTO

SCALA 1:500

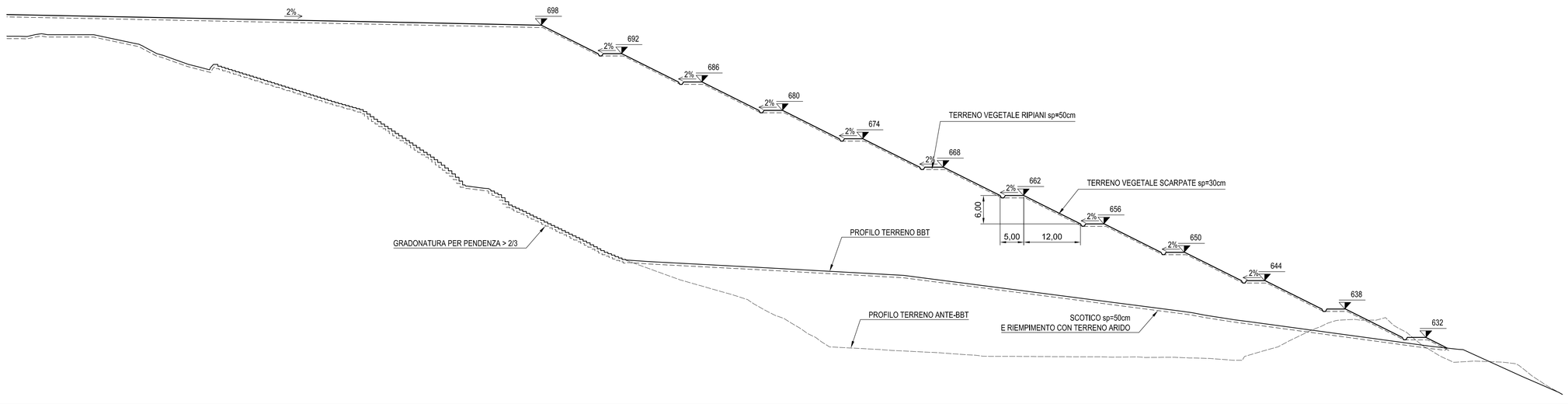


TABELLA VOLUMI

VOLUME SCOTICO (sp=50cm)	102.410 mc
VOLUME TOTALE SCAVI	102.410 mc
VOLUME RILEVATO	4.399.060 mc
VOLUME TERRENO VEGETALE (sp=30+50cm)	86.290 mc
VOLUME SCOTICO (sp=50cm)	102.410 mc
VOLUME TOTALE RIPORTI	4.587.760 mc

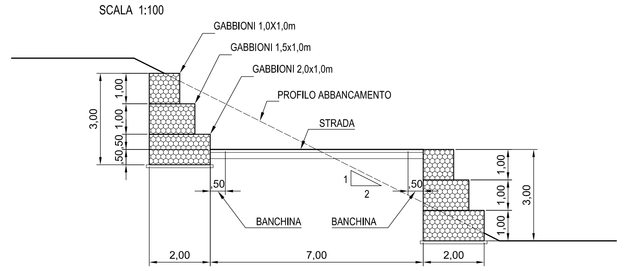
Nota 1: I volumi sono stati calcolati mediante modellazione 3D dell'abbancamento.

Nota 2: Per i dettagli circa la finitura superficiale dell'abbancamento, in funzione della specifica destinazione d'uso, si vedano gli elaborati specifici.

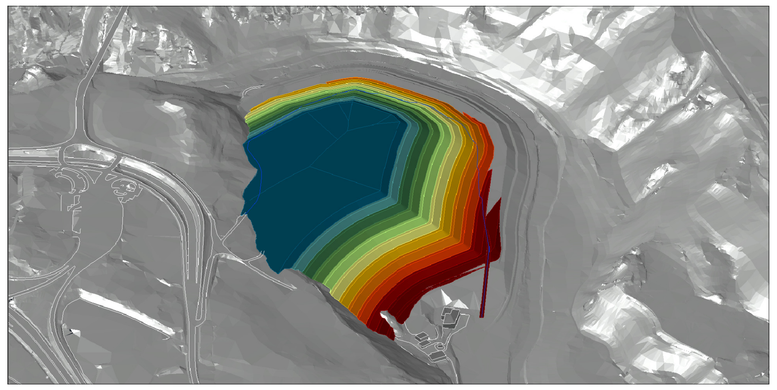
Nota 3: Le tempistiche relative all'abbancamento sono funzione della produzione di smarino delle gallerie e quindi del programma lavori. Per i dettagli si vedano gli elaborati specifici.

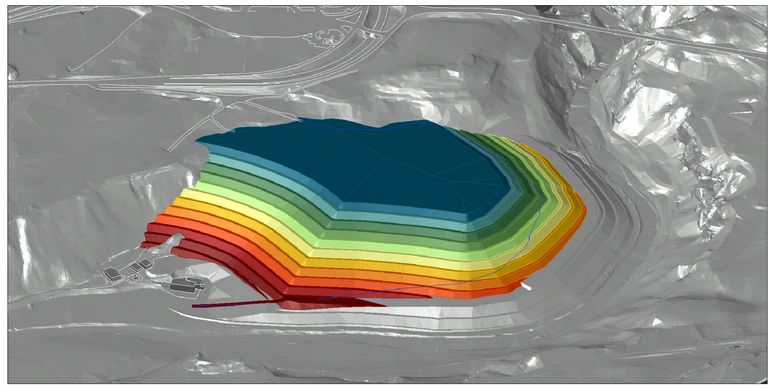
SEZIONE TIPICA STRADA

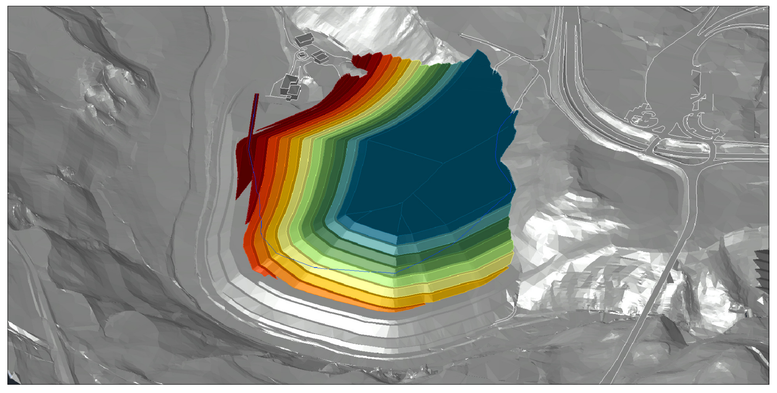
SCALA 1:100

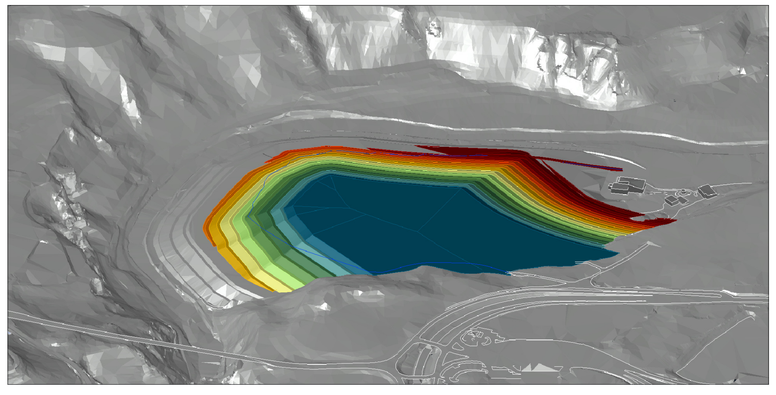


VISTE ASSONOMETRICHE









NOTE:
- Le quote altimetriche sono espresse in m.s.l.m.m
- Il materiale impiegato per il ritombamento e la formazione dei depositi definitivi, proveniente da scavi di sbancamento, di fondazione o di galleria, classificabile come appartenente ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A2-6, A2-7, A3 e A4, (ex norma CNR-UNI 10006) dovrà essere steso in strati di spessore non superiore a 50 cm. Per materiali platici dovranno essere individuate tecniche/metodologie di posa in opera per garantire la stabilità dell'abbancamento. Non potranno essere impiegati frammenti rocciosi di dimensione superiore a 250 mm. Per materiale avente pezzatura di diametro maggiore deve essere prevista opportuna frantumazione per garantire la granulometria richiesta.
Deve risultare un accurato intasamento dei vuoti in modo da ottenere, per ogni strato, una massa ben assestata e compatta.
Prima della messa in opera dovrà essere sviluppata un'opportuna sperimentazione per determinare il valore di addensamento tale da garantire i parametri da utilizzare nelle verifiche geotecniche. Di seguito vengono comunque definiti i valori indicativi di densità in situ e di modulo deformazione che dovranno essere riscontrati su tutto lo spessore dello strato.
Il piano di posa dovrà essere costipato mediante rullatura in modo da ottenere una densità secca non inferiore al 90% della densità massima, ottenuta per quella terra, con la prova di costipamento AASHTO modificata (CNR-BU n. 69). Il modulo di deformazione misurato mediante prova di carico su piastra, al primo ciclo di carico nell'intervallo 0.05 MPa - 0.15 MPa, non dovrà essere inferiore a 10 MPa.
Dopo la compattazione, la densità secca di ciascuno strato dell'opera in terra dovrà risultare non inferiore al 90% della densità massima, ottenuta per quella terra, con la prova di costipamento AASHTO modificata (CNR-BU n. 69). Il modulo di deformazione dell'opera in terra, misurato mediante prova di carico su piastra, al primo ciclo di carico nell'intervallo 0.15 MPa - 0.25 MPa, non dovrà essere inferiore a 15 MPa.
Nel caso di impiego di frammenti rocciosi, in luogo della prova di densità, si dovranno eseguire, durante la formazione degli strati, solo prove per la determinazione del modulo di deformazione, eventualmente con piastra di diametro D = 600 mm.
Il materiale dovrà essere messo in opera con un contenuto d'acqua tale da permettere il raggiungimento della densità richiesta nonché dei parametri necessari alle verifiche geotecniche.
Gli schemi di posa in opera e di rullatura dovranno essere verificati prima della messa in opera del materiale e quando si hanno modifiche sostanziali delle loro caratteristiche.

COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01 e s.m.i

Progetto cofinanziato dalla Unione Europea

CUP: J94F04000020001

U.O. INFRASTRUTTURE NORD

PROGETTO DEFINITIVO

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 1: FORTEZZA - PONTE GARDENA

DEPOSITI DEFINITIVI E - HINTERRIGGER

Sezioni trasversali ante e post intervento

SCALA: 1:1000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IBL1	1A	D	26	WZ	RI0350	001	C

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione per ottemperanza prescrizioni	A. Fagnocchi	Ott. 2017	N. Carella	Ott. 2017	C. Mazzocchi	Ott. 2017	
B	Emissione per ottemperanza prescrizioni	A. Fagnocchi	Feb. 2018	N. Carella	Feb. 2018	C. Mazzocchi	Feb. 2018	
C	Emissione a seguito delibera PAB del 24/07/2018	A. Fagnocchi	Nov. 2018	N. Carella	Nov. 2018	C. Mazzocchi	Nov. 2018	

File: IBL1-1AD26VZ80350001C.DWG

Aggiorna elaborato:

n. Elab.: