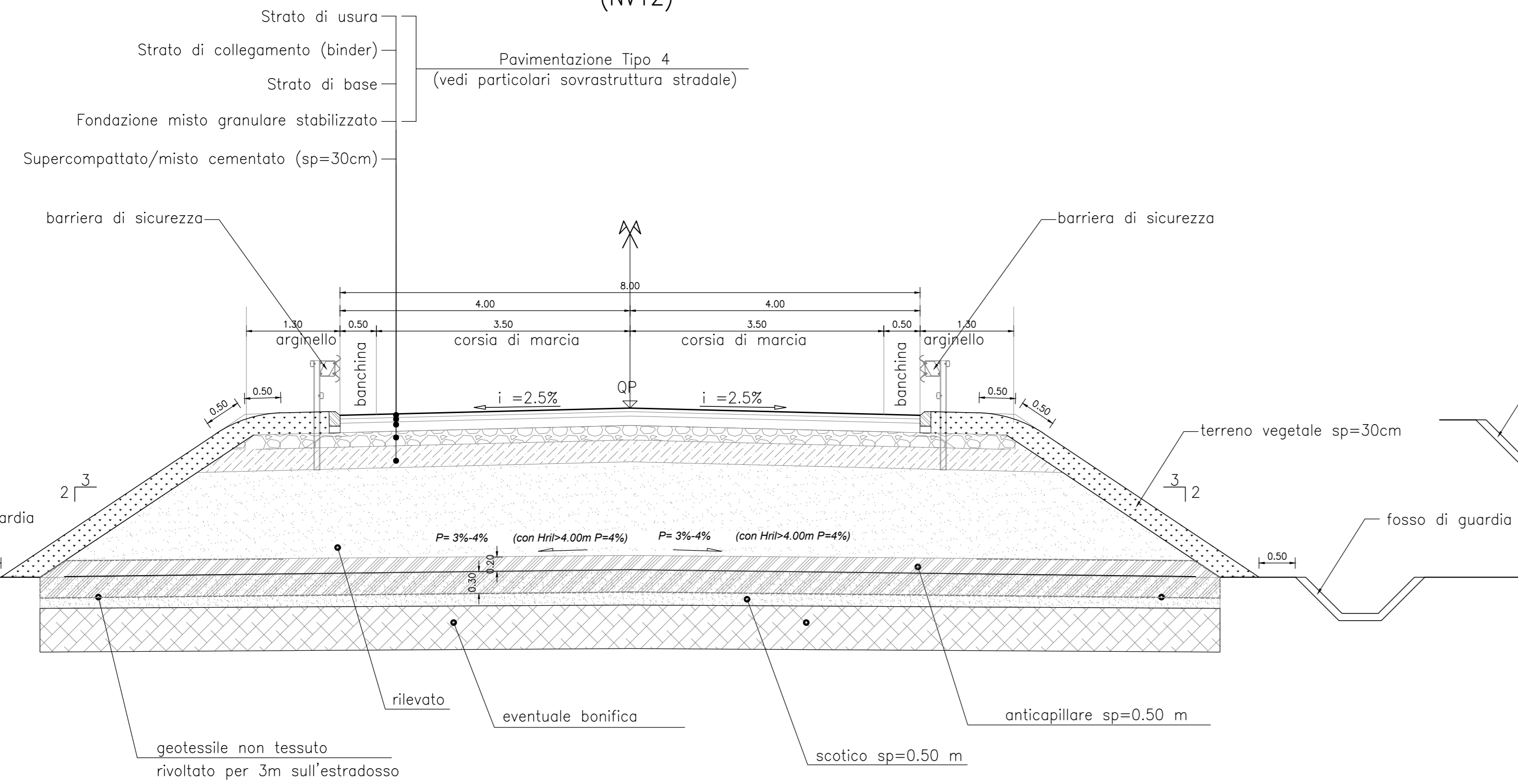
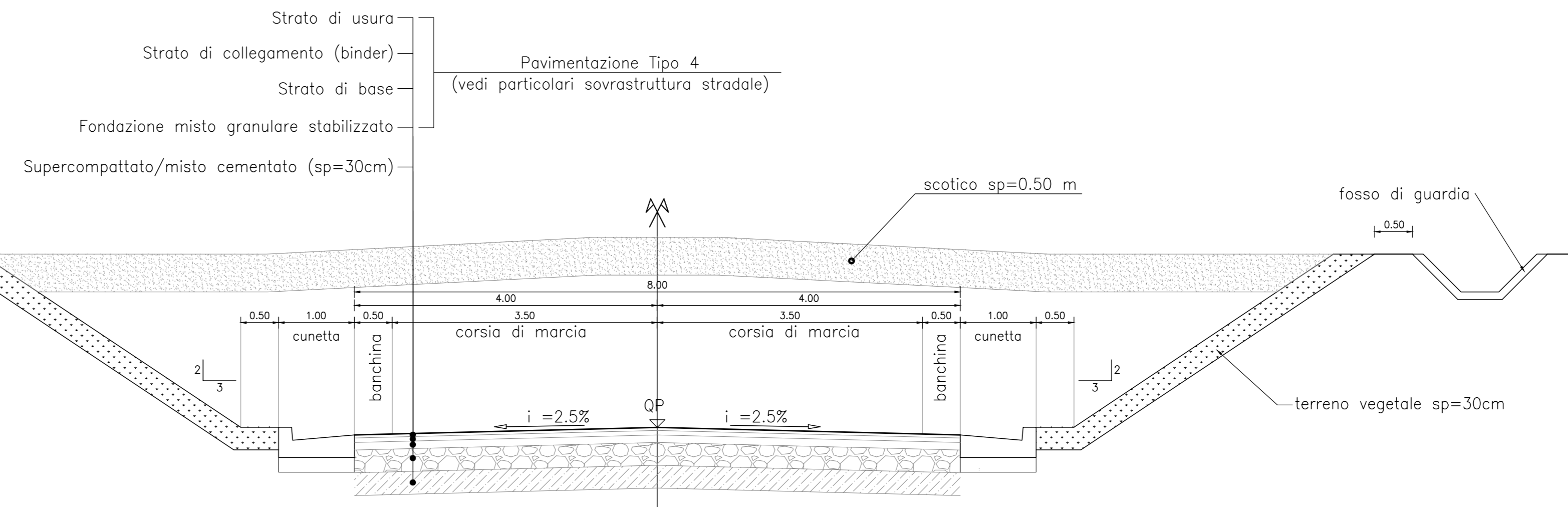


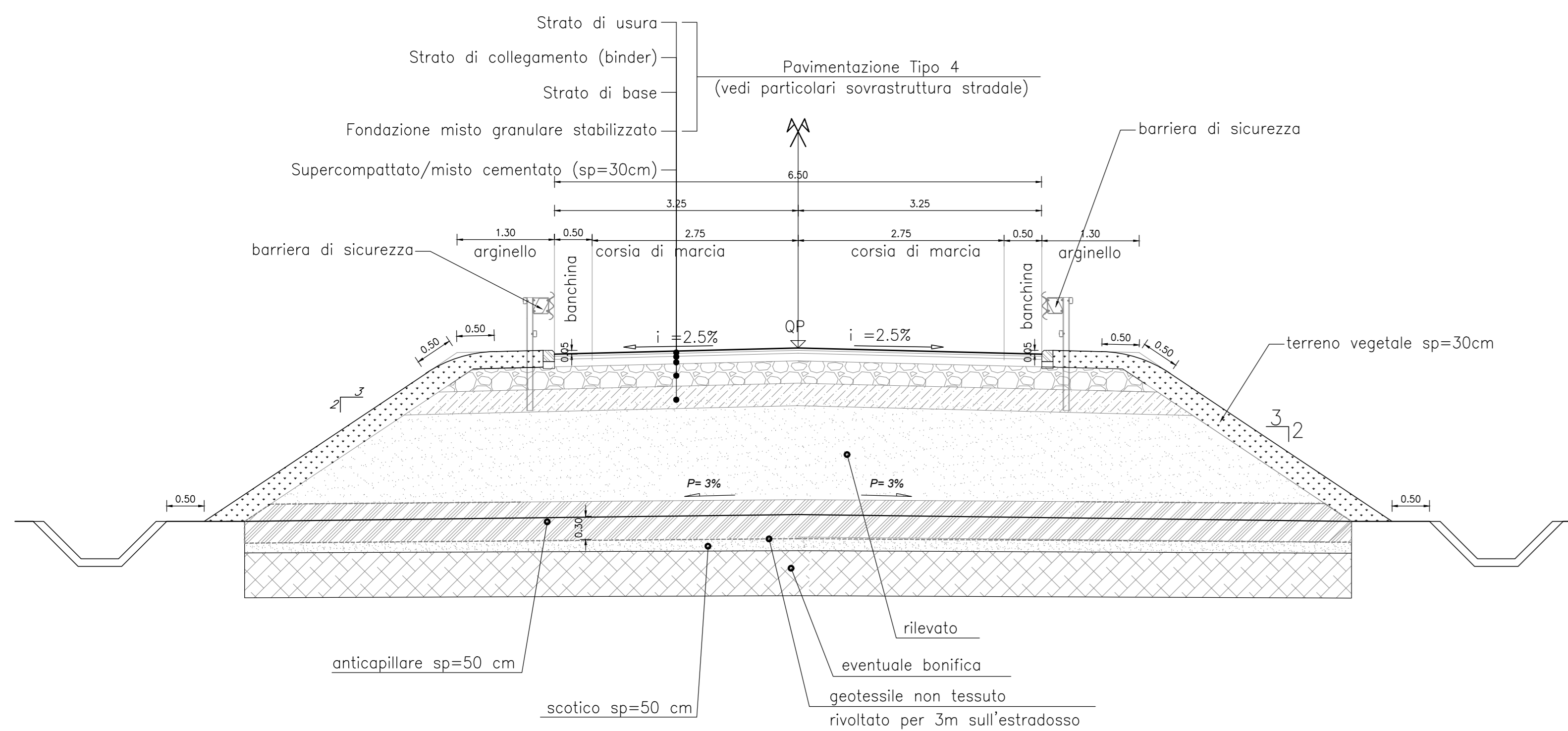
SEZIONE TIPO STRADA LOCALE A DESTINAZIONE PARTICOLARE IN RILEVATO (NV12)



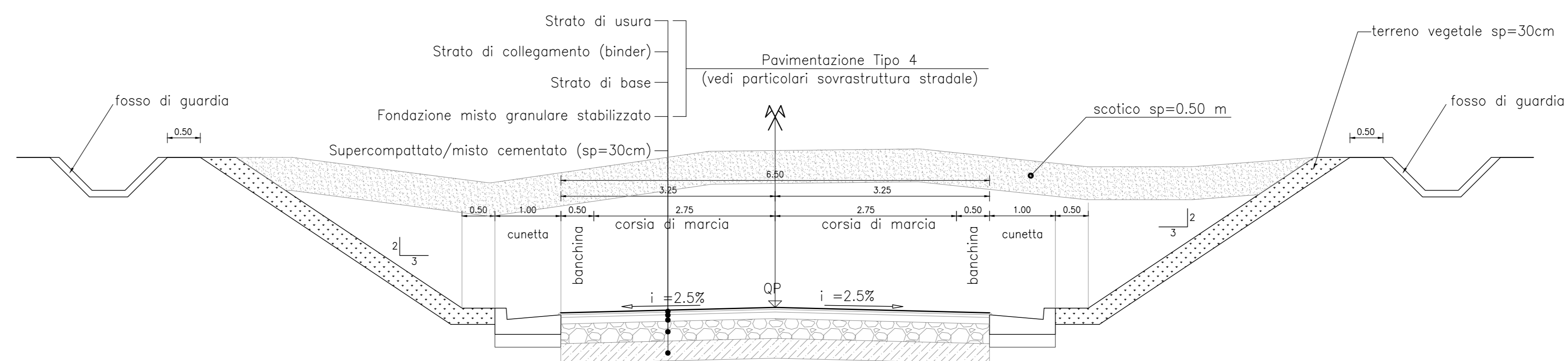
SEZIONE TIPO STRADA LOCALE A DESTINAZIONE PARTICOLARE IN TRINCEA (NV12)



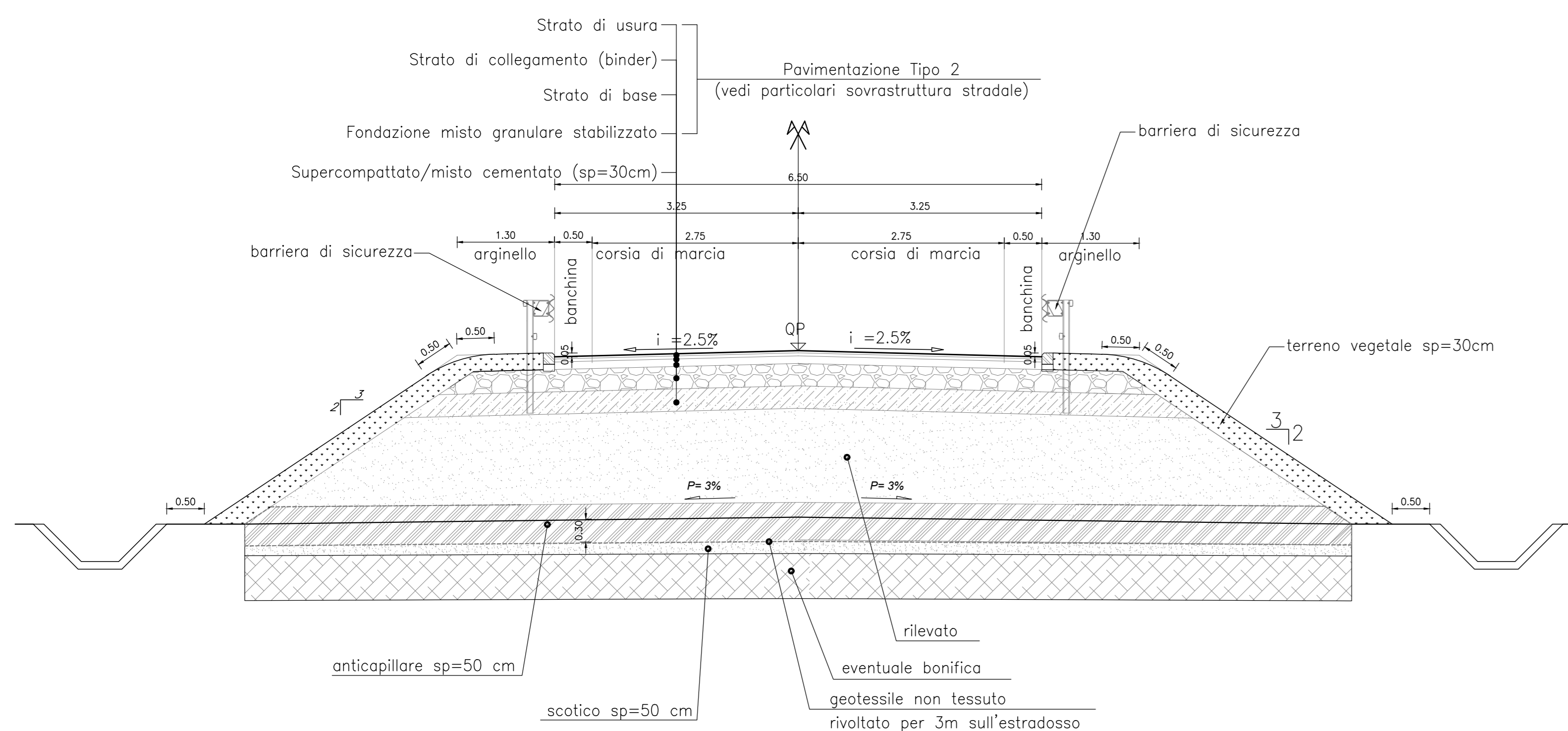
SEZIONE TIPO STRADA LOCALE A DESTINAZIONE PARTICOLARE - STRADA DI ACCESSO AL PIAZZALE IN RILEVATO (NV02, NV05, NV06, NV08-ASSE 7, NV13)



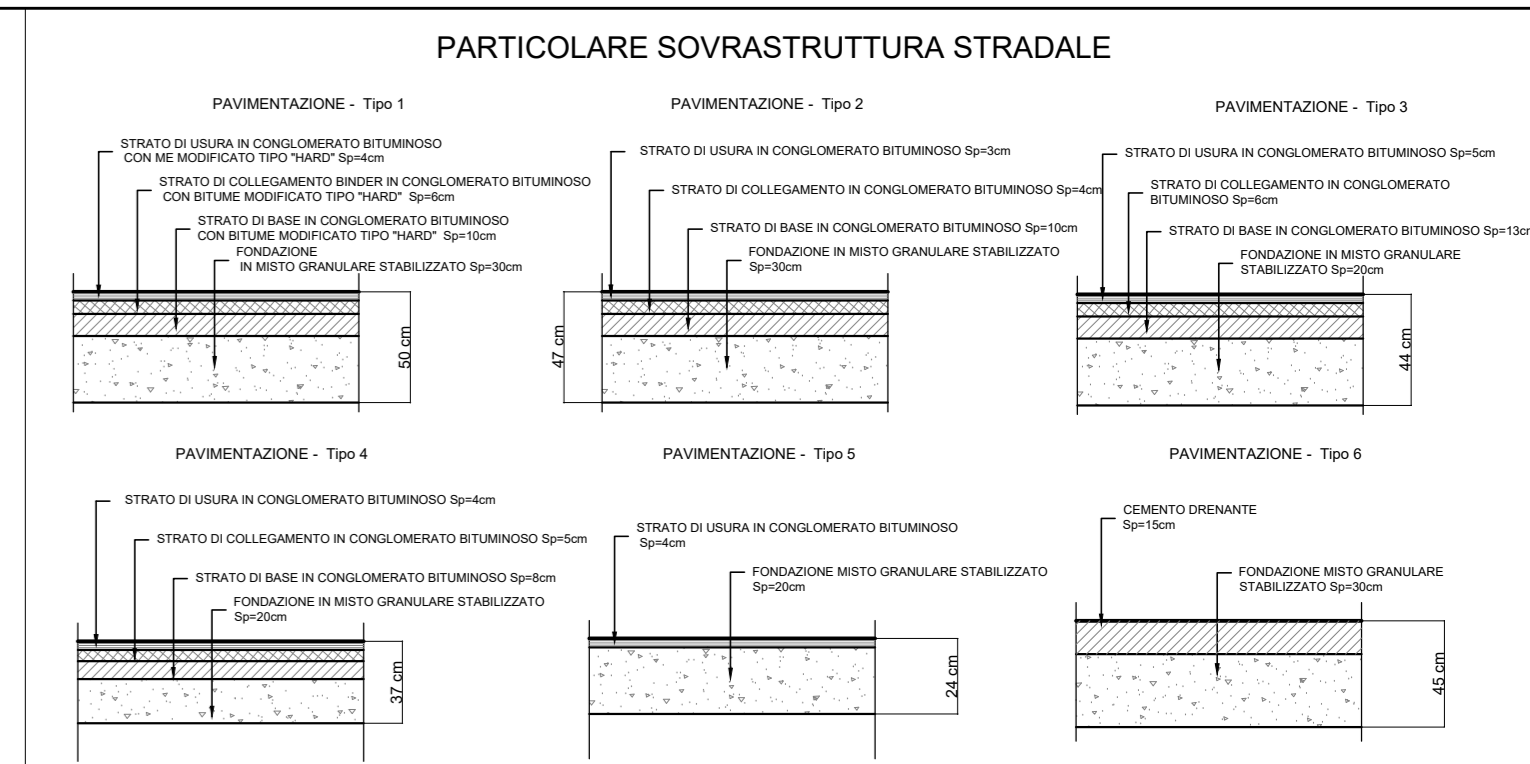
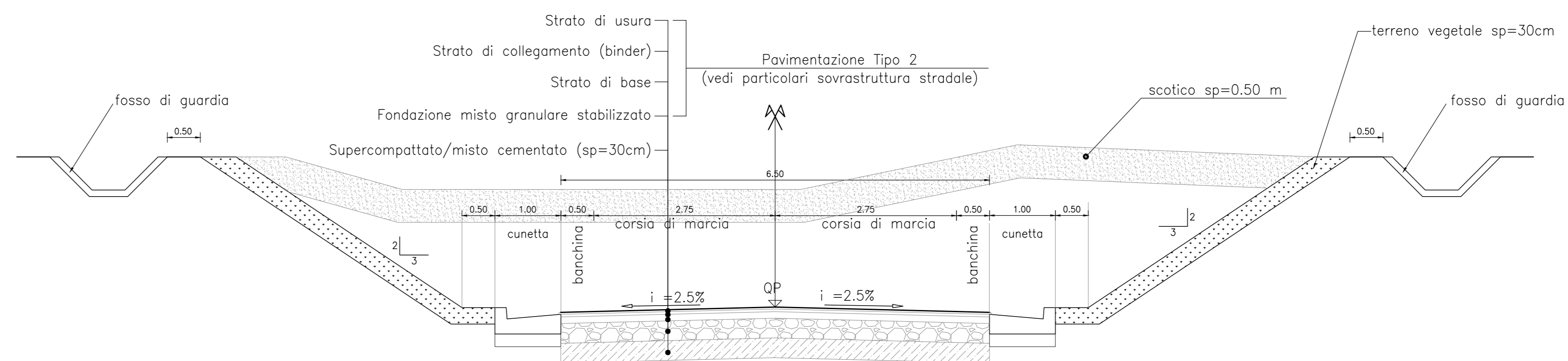
SEZIONE TIPO STRADA LOCALE A DESTINAZIONE PARTICOLARE - STRADA DI ACCESSO AL PIAZZALE IN TRINCEA (NV02, NV05, NV06, NV08-ASSE 7, NV13)



SEZIONE TIPO DEVIAZIONE PROVVISORIA IN RILEVATO (NV03)



SEZIONE TIPO DEVIAZIONE PROVVISORIA IN TRINCEA (NV03)



STRATO DI USURA	STRATO DI COLLEGAMENTO (BINDER)	STRATO DI BASE	STRATO DI FONDAZIONE
<p>STRATO DI USURA IN CONGLOMERATO STABILIZZATO</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{30/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{4.75/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{30/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{4.75/d_{0.075}}) >= 15</p>	<p>STRATO DI COLLEGAMENTO IN CONGLOMERATO STABILIZZATO</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{30/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{4.75/d_{0.075}}) >= 15</p>	<p>STRATO DI BASE IN CONGLOMERATO STABILIZZATO</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{30/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{4.75/d_{0.075}}) >= 15</p>	<p>STRATO DI FONDAZIONE IN CONGLOMERATO STABILIZZATO</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{30/d_{0.075}}) >= 15</p> <p>CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{4.75/d_{0.075}}) >= 15</p>

LEGENDA

PER LA CLASSE E TIPOLOGIA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA PREVISTE IN PROGETTO, SI RIMANDA AGLI SPECIFICI ELABORATI "PLANIMETRIA SEGNALETICA E BARRIERE DI SICUREZZA".

TERRENO VEGETALE sp. 30 cm.

SOVRASTRUTTURA STRADALE (VEDI PARTICOLARE COSTRUTTIVO).

STRATO DI SUPERCOMPATTATO REALIZZATO CON TERRE A1-A2-A2.5-A3 (ULTIMO STRATO DI CM. 30) COSTITUITO DA TERRE A1-A2-A2.5-A3 ED AVENTE LE SEGUENTI CARATTERISTICHE:

- CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7
- NON VI SIANO GRANULI DI DIMENSIONE > 63mm
- IL PASSANTE A 0.063 mm SIA < 15%
- INDICE DI PLASTICITA' < 6%
- PASSANTE AL SETACCIO DA 16 mm SIA ALMENO DEL 50%

MODULO DI DEFORMAZIONE AL PRIMO CICLO M_d >= 50 N/mm².

RILEVATO IN TERRE APPARTENENTI AI GRUPPI A1, A2.4, A2.5, A2.6, A2.7, A3, A4 (classificazione CNR-UNI 11531-1/2014).

POSA IN OPERA IN STRATI AL FINITO sp. max. 50 cm per A1, A2.4 e 30 cm per i restanti.

DENSITA' >= 80% ASSIETO M_D.

M_e >= 50 N/mm² (VALORE PER LO STRATO SUPERCOMPATTATO) M_e >= 40 N/mm² (sopra del rilevato).

STRATO DI SUPERCOMPATTATO REALIZZATO CON TERRE A1-A2-A2.5-A3 (ULTIMO STRATO DI CM. 30) CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (d_{15/d_{0.075}}) >= 7

- NON VI SIANO GRANULI DI DIMENSIONE > 63mm
- IL PASSANTE A 0.063 mm SIA < 15%
- INDICE DI PLASTICITA' < 6%
- PASSANTE AL SETACCIO DA 16 mm SIA ALMENO DEL 50%

MODULO DI DEFORMAZIONE AL PRIMO CICLO M_d >= 50 N/mm².

MISTO CEMENTATO (sp=30cm)

MISCELA DI INERTE CALCEAREO DI FRANTONIO RISPONDENTE ALLE NORME CNR BI N.29 CON FUSO DI TIPO A1 E CEMENTO IN RAGIONE DEL 3% E 4% IN MASSA DELL'INERTE SECCO. L'ACQUA DI IMPASTO SARA' IN RAGIONE DEL 6% CIRCA DELLA MASSA SECCA DELL'INERTE.

DOPO IL COSTIPAMENTO, IL MATERIALE DEVE AVERE UNA DENSITA' IN SITO 95% RISPETTO A QUELLA OTTENUTA IN LABORATORIO, CON LE MODALITA' PREVISTE AL PUNTO 2 DELLA CIR CITATA.

LA RESISTENZA A TRAZIONE DETERMINATA CON IL METODO BRABLIANO NON DOVRA' ESSERE INFERIORE A 0.2 MPA SU PROVINI CILINDRICI STAGIONATI A 7 GIORNI. IL MISTO DOVRA' ESSERE CONFEZIONATO IN CANTIERE DI BENTONAGGIO E TRASPORTATO SUL POSTO CON AUTOBETONIERE. APPENA COMPLETATO IL COSTIPAMENTO LA RIFINITURA DEVE ESSERE ESEGUITA LA SPRUZZATURA DI UN VELO PROTETTIVO DI EMULSIONE BITUMINOSA ACIDA AL 5% IN RAGIONE DI 1-2 kg/m² E SUCCESSIVO SPARGIMENTO DI SABBIA CON LA CHIUSURA AL TRAFFICO DA CANTIERE PER ALMENO 48 ORE.

ANTICAPILLARE SECONDO IDONEO FUSO GRANULOMETRICO CON SPESORE >= 50 cm CONTENUTO NEL GEOTESSILE E RIVOLTO DI 300 mm QUORORA LO STRATO DI RILEVATO CHE SORREGGIA L'ANTICAPILLARE ASSIA CONTENUTO IN FINO < DEL 95%. VICEVERSA, IL GEOTESSILE RICOPRIRA' COMPLETAMENTE L'ANTICAPILLARE.

NOTE PER LA MESSA IN OPERA DELLO STRATO DI ANTICAPILLARE:

- PER RILEVATI DI ALTEZZA >= 1.10 m, SARA' POSIZIONATO CON L'ESTRADOSSO ALLA QUOTA -30 cm DAL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3%
- PER RILEVATI DI ALTEZZA >= 0.90 m, E CON PENDENZA PARI AL 4%, PERI RILEVATI DI ALTEZZA >= 0.90 m, SARA' POSIZIONATO CON L'ESTRADOSSO ALLA QUOTA DEL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3%
- PER RILEVATI DI ALTEZZA <= 0.90 m, SARA' POSIZIONATO CON L'ESTRADOSSO ALLA QUOTA DEL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3%. IL MODULO DI DEFORMAZIONE DOVRA' ESSERE >= 40 MPA.

SCOTICO prof. 50 cm. E RIEMPIIMENTO CON TERRE APPARTENENTI AI GRUPPI A1, A2, A3, A4, (classificazione CNR-UNI 11531-1/2014).

- A1, A2, A3, SE PROVENIENTE DA CAVE DI PRESTITO.
- A1, A2, A3, A4, SE PROVENIENTE DAGLI SCAVI.

IL MATERIALE DOVRA' ESSERE MESSO IN OPERA A STRATI DI SPESORE NON SUPERIORI A 50 cm. (MATERIALE SCIOLTO); PER IL MATERIALE DEI GRUPPI A2 ED A4 GLI STRATI DOVRANNO AVERE SPESORE NON SUPERIORE A 30 cm. (MATERIALE SCIOLTO).

EVENTUALE BONIFICA.

STRATO DI GEOTESSILE NON TESSUTO IN POLIESTERE CON RESISTENZA A TRAZIONE >= 24kN/m.

TRINCEA.

IL TERRENO IN SITU, A FONDO SCAVO, DOVRA' ESSERE COSTIPATO IN MODO DA OTTENERE UNA DENSITA' SECCA NON INFERIORE AL 95% DELLA DENSITA' MASSIMA, OTTENUTA PER QUELLA TERRA, CON LA PROVA DI COSTIPAMENTO AASHTO MODIFICATA (UNI EN 12386-1).

IL MODULO DI DEFORMAZIONE, NON DOVRA' ESSERE INFERIORE A 20 MPA. IN OGNI CASO, DOPO LA COMPATTAZIONE, IL TERRENO DEL PIANO DI POSA DOVRA' AVERE CARATTERISTICHE TALI DA GARANTIRE, SULLA SOMMITA' DELLO STRATO SUPERCOMPATTATO, UN MODULO DI 50 MPA, MISURATO AL PRIMO CICLO DI CARICO NELL'INTERVALLO 0.05 MPA - 0.15 MPA. SE IL TERRENO IN SITU NON HA LE CARATTERISTICHE DI CUI SOPRA, SI DOVRA' EFFETTUARE LA BONIFICA.

IL RELATIVO RINTERRO DOVRA' ESSERE ESEGUITO SECONDO LE MODALITA' DI CUI AL P.T.8, CON VALORE MINIMO DEL MODULO DI 20Mpa.

COMMITTENTE: **RFI** RETE FERROVIARIA ITALIANA GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

PROGETTAZIONE: **ITALFER** GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DEFINITIVO

TRATTA NUOVA ENNA - DITTAINO (LOTTO 4B)

VIABILITA'

NV00 - Sezioni tipo - tav. 2/3

SCALA: 1:50

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RS3V	40	D	29	WB	NV00000	002	C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	V. Vero	Dicembre 2019	F. Ciccarello	Dicembre 2019	F. Spornico	Dicembre 2019	F. Spornico 2020
B	Emissione esecutiva	V. Vero	Gennaio 2020	F. Ciccarello	Gennaio 2020	F. Spornico	Gennaio 2020	F. Spornico 2020
C	Emissione esecutiva	F. Drangeli	Aprile 2020	F. Ciccarello	Aprile 2020	F. Spornico	Aprile 2020	F. Spornico 2020

File: RS3V40D29MENV000002C.dwg n. Etab.: 366