Tabella riepilogativa interventi di bonifica su piano di posa rilevati viabilità

WBS	Descrizione	pk inizio [km]	pk fine [km]	Spessore bonifica [cm]	Categoria strada	Tipologia di Pavimentazione
	[-]	[km]	[km]	[cm]		
NV01	ADEGUAMENTO SP41 (DA PK 2+200 A PK 8+400)	00+325.00	00+410.00	100	F1	1
		00+450.00	00+525.00	30		
		00+650.00	00+950.00	100		
		00+950.00	01+350.00	30		
		01+350.00	02+050.00	100		
		02+050.00	02+500.00	30		
		02+500.00	02+825.00	100		
		02+825.00	04+800.00	30		
		04+800.00	05+400.00	100		
		05+400.00	05+950.00	30		
		05+950.00	06+300.00	100		
		06+300.00	06+537.00	30		
NV02	RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE (PK 2+850)			30	D.P.	2
NV03	RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE (PK 2+150)			30	D.P.	2
NV03B	RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE (PK 2+400)			100	D.P.	2
NV04B	RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE (PK 4+500)			30	D.P.	2
NV06B	VARIANTE INNESTO SP41 (PK 8+000)			30	F1	1
NV07	VARIANTE SP64 (PK 17+500)			30	F1	1
NV08	VIABILITÀ ACCESSO STAZIONE VALLELUNGA (PK 18+350)			30	F1	1
NV08B	VARIANTE INNESTO SP64 SU ROTATORIA DI PROGETTO			30	F1	1
NV09	RICUCITURA VIABILITÀ LOCALE VALLELUNGA (PK 18+400)			30	D.P.	2
NV10	VARIANTE SP228 (PK 19+040)			30	F1	1
NV11A	VIABILITÀ DI ACCESSO AREA SICUREZZA BD SANTA CATENA OVEST GN01			30	D.P.	2
NV11B	VIABILITÀ DI ACCESSO AREA SICUREZZA BP SANTA CATENA OVEST GN01			30	D.P.	2
NV12A	VIABILITÀ DI ACCESSO AREA SICUREZZA BD SANTA CATENA EST GN01			30	D.P.	2
NV12B	VIABILITÀ DI ACCESSO AREA SICUREZZA BD SANTA CATENA EST GN01			30	D.P.	2
NV51A	VARIANTE FUORI SEDE DELLA STRADA LOCALE (PK 19+361)			30	D.P.	2
NV51A	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 19+114 A PK 19+472			30	D.P.	strada bianca
NV52	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 20+200 A PK 21+300			0	D.P.	strada bianca
NV53	NV53A: VARIANTE DELLA SS121 DA PK 21+646 A PK 24+300	00+000.00	00+600.00	50	F1	1
		00+600.00	00+850.00	100		
		00+850.00	02+778.62	50		
NV53	NV 53B: VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA STAZIONE DI VILLALBA (PK 22+300)			30	D.P.	2
NV53	NV53C: NUOVA ROTATORIA SU SS121 E RIPROFILATURA RAMI DI INNESTO			30	D.P.	2
NV53	NV53D: DEVIAZIONE PROVVISORIA SS121 PER REALIZZAZIONE NV53A			30	F1	1
NV53	VIABILITÀ DI RICUCITURA CAMPESTRE DA PK 22+419 A PK 22+718			30	D.P.	strada bianca
NV53	VIABILITÀ DI RICUCITURA CAMPESTRE (PK 21+900)			30	D.P.	strada bianca
NV54	NV54A: ADEGUAMENTO EX SS121			30	D.P.	2
NV54	VIABILITÀ DI RICUCITURA CAMPESTRE DA PK 22+800 A PK 23+100			30	D.P.	strada bianca
NV54	NV54B: ADEGUAMENTO INTERSEZIONE TRA SS121 E SP 112 E RIPROFILATURA RAMO DI INNESTO			30	D.P.	2
NV55	ADEGUAMENTO SP112			30	F1	1
NV55	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 23+300 A PK 23+400			30	D.P.	strada bianca
NV55	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 23+500 A PK 23+545			30	D.P.	strada bianca
NV56	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 24+475 A PK 27+000			0	D.P.	strada bianca
NV56	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 23+920 A PK 24+475			0	D.P.	strada bianca
NV56	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 27+050 A PK 27+150			0	D.P.	strada bianca
NV57	VIABILITÀ DI ACCESSO AL PIAZZALE DELLA SSE DI MARIANOPOLI			30	D.P.	2
NV58	VIABILITÀ DI ACCESSO AL PIAZZALE PT55 DEL CUNICOLO DELLA GN MARIANOPOLI (IMBOCCO EST)			30	D.P.	2
NV59	VIABILITÀ ACCESSO AL PIAZZALE PT56 (FINESTRA TRABONA)	00+000.00	00+200.00	30	D.P.	2
		00+200.00	00+600.00	100		
		00+600.00	00+887.50	30		
NV60	VIABILITÀ DI RICUCITURA FONDI PER CANTIERIZZAZIONE GALLERIA DI IMBOCCO GA13 - (PK 39+420)			0	D.P.	2
NV61	ADEGUAMENTO VIABILITÀ ESISTENTE SP42 (PK 39+510)			30	C2	1
NV62	NV62A: VARIANTE SP145 DA PK 39+550 A PK 41.253			30	F1	1
NV62	NV62B: ADEGUAMENTO INTERSEZIONE E RIPROFILATURA RAMO DI INNESTO			30	D.P.	2
NV62	NV62C: ADEGUAMENTO SP44			30	F1	1
NV62	NV62D: VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI DA PK 41+300 A PK 41+537			30	D.P.	strada bianca
NV63	VIABILITÀ DI ACCESSO AL PIAZZALE PT60 DELLA GALERIA MASAREDDU (IMBOCCO OVEST)			100	D.P.	2
NV64	VIABILITÀ DI ACCESSO AL PIAZZALE PT61 DELLA FINESTRA MASAREDDU			30	D.P.	2
NV65	VIABILITÀ DI ACCESSO AL PIAZZALE PT62 DELLA GALLERIA XIRBI (IMBOCCO OVEST)			100	D.P.	2
NV65	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI			100	D.P.	strada bianca
NV66	VIABILITÀ DI RICUCITURA FONDI PER TOMBINO KM 46+434			30	D.P.	2
NV67	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI PER SOPPRESSIONE PL (PK 118+376)			0	D.P.	strada bianca
NV67	VIABILITÀ CAMPESTRE DI RICUCITURA FONDI (PK 41+120i)			0	D.P.	strada bianca

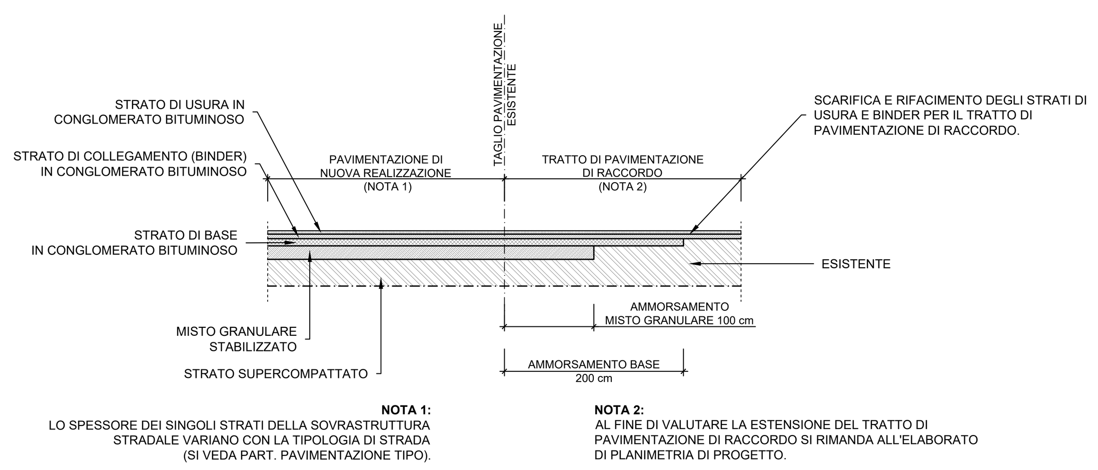
Tabella riepilogativa dei rilevati stradali con materiale trattato a calce

WBS	WBS di provenienza del materiale
NV53	GN09
NV54	GN09
NV56	GN09
NV62	GN07, GN12, GN05
NV63	GN05

Per la realizzazione del CORPO DEL RILEVATO di cui si prevede il riutilizzo, previo trattamento a calce in sito (secondo quando definito dalla norma CRN BU n.36), delle terre provenienti dallo scavo delle gallerie naturali, il trattamento sarà realizzato sino alla superficie di contatto con il supercompattato o misto cementato (per Hril > 2 m) formato mediante due strati da 30cm ciascuno. Tutte le lavorazioni (stesa, spandimento della calce e miscelazione) saranno eseguite in opera per tutti gli strati del corpo del rilevato ad eccezione di quello posto direttamente sopra lo strato anticapillare. La miscela che costituirà tale strato dovrà essere preparata "fuori opera" al fine di garantire che il macchinario di disgregazione e miscelazione non danneggi lo strato anticapillare e il geotessile posto a separazione.
Ogni strato dovrà esser costipato in modo da raggiungere in ogni punto la densità secca almeno pari al 95% della densità massima ottenuta per quella terra con la prova di costipamento AASHTO mod. (UNI EN 13286-2) prima di porre in opera un altro strato.
Per ciascun strato del corpo del rilevato, il valore del modulo di deformazione mediante prova di carico su piastra dovrà risultare non inferiore a 40 MPa per l'intera superficie dello strato trattato, fino al bordo superiore della scarpata.
Le modalità esecutive del trattamento saranno comunque definite anche a seguito del campo prova realizzato preliminarmente alle attività di lavoro;

PARTICOLARE ATTACCO CON PAVIMENTAZIONE ESISTENTE

SCALA 1:50

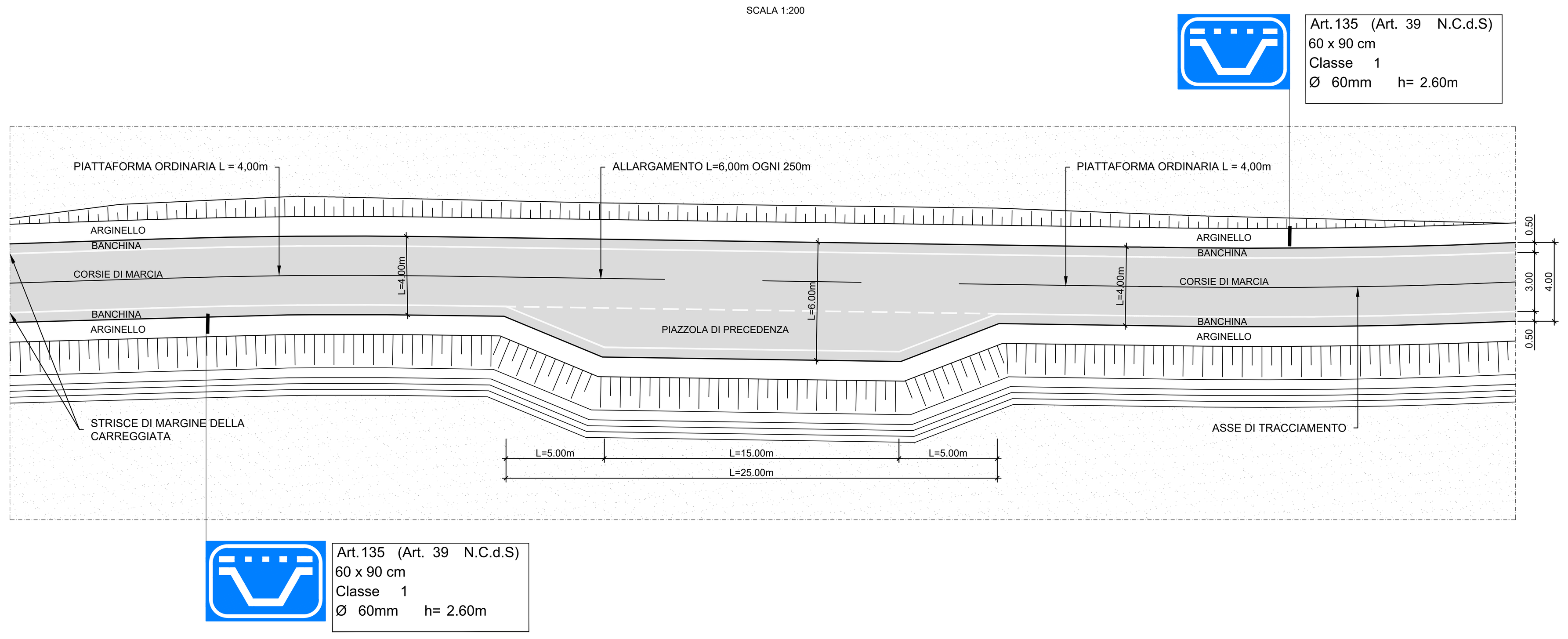


NOTA 1:
LO SPESSORE DEI SINGOLI STRATI DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE VARIANO CON LA TIPOLOGIA DI STRADA (SI VEDA PART. PAVIMENTAZIONE TIPO).

NOTA 2:
AL FINE DI VALUTARE LA ESTENSIONE DEL TRATTO DI PAVIMENTAZIONE DI RACCORDO SI RIMANDA ALL'ELABORATO DI PLANIMETRIA DI PROGETTO.

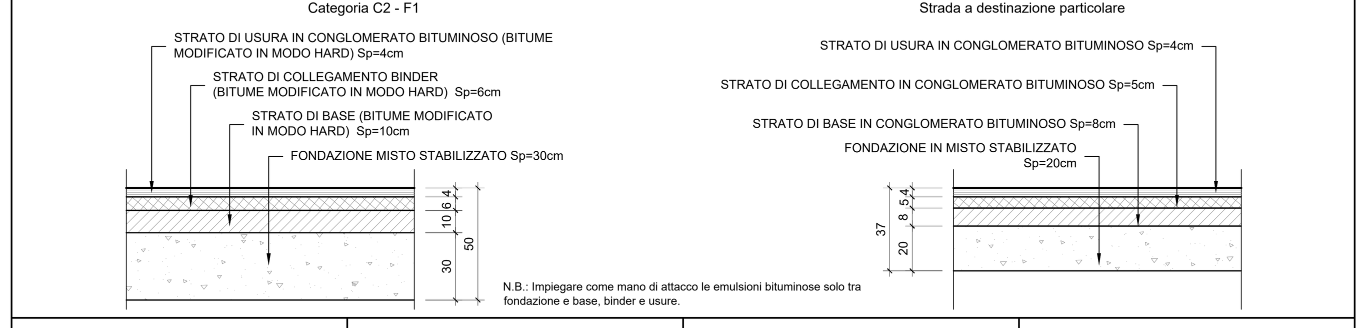
PIAZZOLA DI PRECEDENZA
PLANIMETRIA ALLARGHI A 6,00 m PREVISTI OGNI 250

SCALA 1:200



PARTICOLARE SOVRASTRUTTURA STRADALE

SCALA 1:20



STRATO DI USURA:

MISCELA INERTI – Serie setacci UNI (Apertura Setacci = passante % in peso):

	FUSO A (Spessore 4÷6cm)	FUSO B (Spessore 3cm)
16	= 100%	–
12.5	= 90–100%	100%
8	= 70–88%	90–100%
4	= 40–58%	44–64%
2	= 25–38%	28–42%
0.5	= 10–20%	12–24%
0.25	= 8–16%	8–18%
0.063	= 6–10%	6–10%

CARATTERISTICHE INERTI:
AGGREGATO GROSSO (Pezzature 31.5–4mm):
– Dovranno essere impiegati inerti totalmente frantumati (privi di facce tonde)
– Perdita in peso LOS ANGELES ≤20% su ogni pezzatura
– Coefficiente di appiattimento ≤15
– PSVmix (resistenza alla levigatezza secondo UNI EN 1097–8) = 44
– resistenza al gelo/disgelo (UNI EN 1367–1) ≤1%

AGGREGATO FINO (Pezzature <4mm):
– Deve essere costituito esclusivamente da sabbie di frantumazione
– Equivalente in sabbia ES ≥ 70

CARATTERISTICHE DEL BITUME MODIFICATO IN MODO HARD COME DA CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ANAS
PAVIMENTAZIONE TIPO 1:
– Caratteristiche =4%–6%HD(*)
– Penetrazione a 25°C (dmm) =50–70
– Punto di rammollimento (°C) =70–90
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–12
– ritorno elastico a 25°C ≥ 80
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45
– Stabilità allo stocaggio tube test ≤–3(**)
– Penetrazione residua a 25°C ≥ 40
– Incremento del punto di rammollimento ≥5
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45

(*) Le percentuali indicate si riferiscono alla quantità di polimero impiegata.
(**) Entrambi i valori del punto di rammollimento ottenuti per il tube test non devono differire dal valore di rammollimento di riferimento di più di 5°C

CARATTERISTICHE BITUME:
PAVIMENTAZIONE TIPO 2:
– Quantità di bitume (riferita al peso della miscela) compresa fra 4,5–6,1%
– Penetrazione a 25°C (dmm) = 50–70
– Punto di rammollimento (°C) = 46–54
– Indice di penetrazione residua ≥ 50%
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–8

STRATO DI COLLEGAMENTO (BINDER):

MISCELA INERTI – Serie setacci UNI (Apertura Setacci = passante % in peso):
20 = 100%
16 = 90–100%
12.5 = 66–86%
8 = 52–72%
4 = 34–54%
2 = 25–40%
0.5 = 10–22%
0.25 = 6–16%
0.063 = 4–8%

CARATTERISTICHE INERTI:
AGGREGATO GROSSO (Pezzature 31.5–4mm):
– Dovranno essere impiegati inerti totalmente frantumati (privi di facce tonde)
– Perdita in peso LOS ANGELES ≤25%
– Coefficiente di appiattimento ≤15
– Coefficiente di imbibizione ≤1%
AGGREGATO FINO (Pezzature <4mm):
– Deve essere costituito esclusivamente da sabbie di frantumazione
– Equivalente in sabbia ES ≥70

CARATTERISTICHE DEL BITUME MODIFICATO IN MODO HARD COME DA CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ANAS
PAVIMENTAZIONE TIPO 1:
– Caratteristiche =4%–6%HD(*)
– Penetrazione a 25°C (dmm) =50–70
– Punto di rammollimento (°C) =70–90
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–12
– ritorno elastico a 25°C ≥ 80
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45
– Stabilità allo stocaggio tube test ≤–3(**)
– Penetrazione residua a 25°C ≥ 40
– Incremento del punto di rammollimento ≥5
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45

(*) Le percentuali indicate si riferiscono alla quantità di polimero impiegata.
(**) Entrambi i valori del punto di rammollimento ottenuti per il tube test non devono differire dal valore di rammollimento di riferimento di più di 5°C

CARATTERISTICHE BITUME:
PAVIMENTAZIONE TIPO 2:
– Quantità di bitume (riferita al peso della miscela) compresa fra 4,1–5,5%
– Penetrazione a 25°C (dmm) = 50–70
– Punto di rammollimento (°C) = 46–54
– Indice di penetrazione residua ≥ 50%
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–8

STRATO DI BASE:

MISCELA INERTI – Serie setacci UNI (Apertura Setacci = passante % in peso):
31.5 = 100%
20 = 68–88%
16 = 55–78%
8 = 36–60%
4 = 25–48%
2 = 18–38%
0.5 = 8–21%
0.25 = 5–16%
0.063 = 4–8%

CARATTERISTICHE INERTI:
AGGREGATO GROSSO (Pezzature 31.5–4mm):
– Dovranno essere impiegati inerti frantumati (privi di facce tonde) in percentuale superiore al 70% in peso.
– Perdita in peso LOS ANGELES ≤25%
– Coefficiente di appiattimento ≤15
AGGREGATO FINO (Pezzature <4mm):
– Deve essere costituito esclusivamente da sabbie di frantumazione
– Equivalente in sabbia ES ≥70

CARATTERISTICHE DEL BITUME MODIFICATO IN MODO HARD COME DA CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO ANAS
PAVIMENTAZIONE TIPO 1:
– Caratteristiche =4%–6%HD(*)
– Penetrazione a 25°C (dmm) =50–70
– Punto di rammollimento (°C) =70–90
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–12
– ritorno elastico a 25°C ≥80
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45
– Stabilità allo stocaggio tube test ≤–3(**)
– Penetrazione residua a 25°C ≥ 40
– Incremento del punto di rammollimento ≥5
– Viscosità dinamica 160°C 0,15–0,45

(*) Le percentuali indicate si riferiscono alla quantità di polimero impiegata.
(**) Entrambi i valori del punto di rammollimento ottenuti per il tube test non devono differire dal valore di rammollimento di riferimento di più di 5°C

CARATTERISTICHE BITUME:
PAVIMENTAZIONE TIPO 2:
– Quantità di bitume (riferita al peso della miscela) compresa fra 3,8–5,2%
– Penetrazione a 25°C (dmm) = 50–70
– Punto di rammollimento (°C) = 46–54
– Indice di penetrazione residua ≥ 50%
– Punto di rottura Fraass (°C) ≤–8

STRATO DI FONDAZIONE:

MISTO GRANULARE STABILIZZATO
MISCELA INERTI – Serie setacci UNI
Apertura Setacci = passante % in peso):
63 = 100%
40 = 84–100%
20 = 70–92%
14 = 60–85%
8 = 46–72%
4 = 30–56%
2 = 24–44%
0.25 = 8–20%
0.063 = 6–12%

CARATTERISTICHE INERTI:
– l'aggregato non deve avere dimensioni superiori a 63 mm, né forma appiattita, allungata o lenticolare.
– perdita in peso alla prova Los Angeles eseguita sulle singole pezzature inferiore al 30% in peso;
– equivalente in sabbia misurato sulla frazione passante al setaccio UNI 4mm; compreso tra 40% e 80% (la prova va eseguita con dispositivo meccanico di scuotimento). .
– indice di portanza CBR (UNI EN 13286–47) dopo quattro giorni di imbibizione in acqua (eseguito sul passante al crivello UNI 25mm) ≥ 50 per un intervallo di ±2% rispetto all'umidità ottima di costipamento.

IL MATERIALE VERRA' STESO IN STRATI DI SPESSORE FINITO NON SUPERIORE A 20cm E NON INFERIORE A 10cm. DOPO IL COSTIPAMENTO, IL MATERIALE DEVE AVERE UNA DENSITA' IN SITO ≥ 98% RISPETTO ALLA AASHTO MODIFICATA (UNI EN 13286–2/2010).

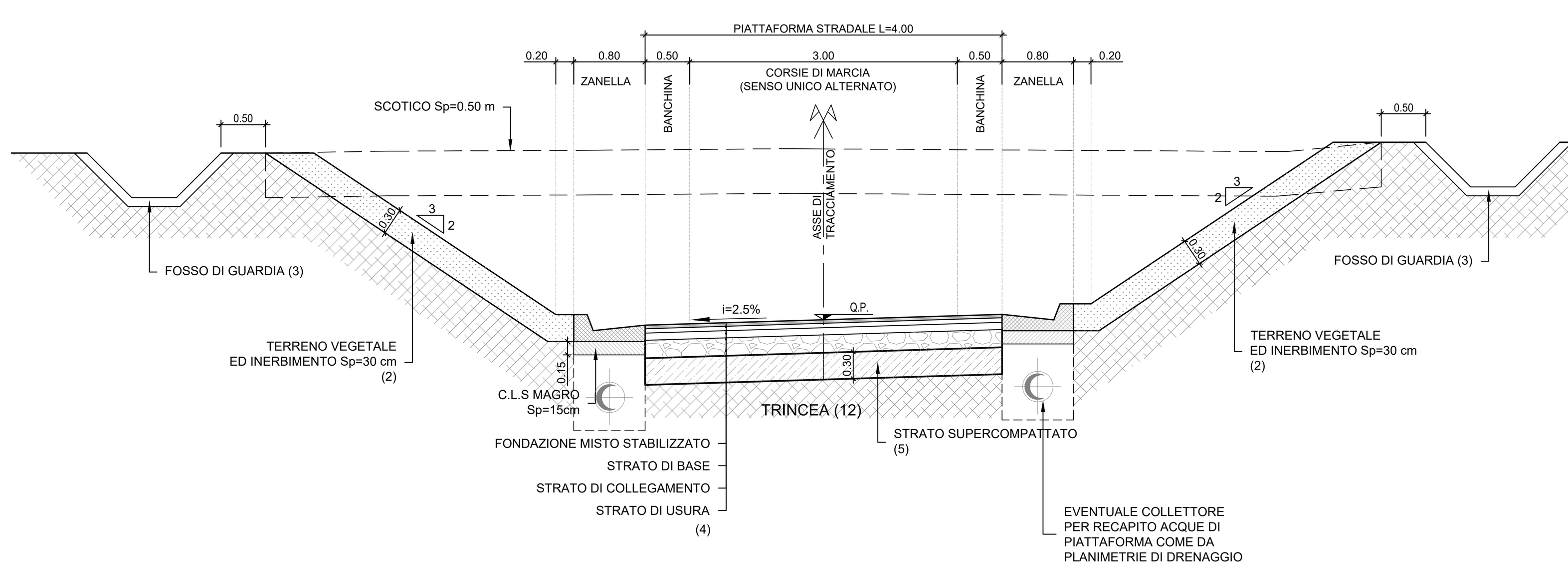
Il modulo di deformazione, misurato mediante prova di carico su piastra, misurato al primo ciclo di carico nell'intervallo 0,15 MPa – 0,25 MPa, non dovrà essere inferiore a 50MPa e inoltre il rapporto dei moduli del 1° e 2° ciclo dovrà essere non inferiore a 0,45 (CNR–BU n. 146/92).

LEGENDA

1	PER LA CLASSE E TIPOLOGIA DELLE BARRIERE DI SICUREZZA PREVISTE IN PROGETTO, SI RIMANDA AGLI SPECIFICI ELABORATI "PLANIMETRIA SEGNALETICA E BARRIERE DI SICUREZZA".
2	TERRENO VEGETALE sp. 30 cm.
3	SI RIMANDA AGLI ELABORATI DI IDRAULICA PER I DETTAGLI RELATIVI AI FOSSI DI GUARDIA E CANALETTE
4	SOVRASTRUTTURA STRADALE: VEDI PARTICOLARE SOVRASTRUTTURA STRADALE
5	LA SUPERFICIE COSTITUENTE IL PIANO DI POSA DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE, SIA IN TRINCEA CHE IN RILEVATO, SARÀ REALIZZATA MEDIANTE FORMAZIONE DI UNO STRATO DI TERRA FORTEMENTE COMPATTATO (SUPERCOMPATTATO) DI SPESSORE FINITO PARI A 30 CM, COSTITUITO DA TERRE A1,A2–4,A2–5 A3 ED AVENTE LE SEGUENTI CARATTERISTICHE: • CON COEFFICIENTE DI UNIFORMITA' (D_{60}/D_{10})> 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 Md ≥ 50 N/mmq.
6	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' ≥ 95% AASHTO MOD (UNI EN 13286–2). – Md ≥ 40 N/mmq (corpo del rilevato; al primo ciclo nell'intervallo 0.15MPa–0.25MPa). PIANO DI POSA – DENSITA' ≥ 95% AASHTO MOD (UNI EN 13286–2) – Md ≥ 20 N/mmq (al primo ciclo nell'intervallo 0.05MPa–0.15MPa).
7	ANTICAPILLARE SECONDO IDONEO FUSO GRANULOMETRICO CON SPESSORE ≥ 50 cm CONTENUTO NEL GEOTESSILE RISVOLTATO DI 3.00 m QUALORA LO STRATO DI RILEVATO CHE SORMONTA L'ANTICAPILLARE ABBIA CONTENUTO IN FINO (0.063mm) < DEL 35%. VICEVERSA, IL GEOTESSILE RICOPRIRA' COMPLETAMENTE L'ANTICAPILLARE. MATERIALE: – COSTITUITO DA PIETRISCHETTO CON DIMENSIONI COMPRESE TRA 2 E 25mm: Dimensione Granuli / Passante % 25 mm 100% 2 mm ≤15% 0.063mm ≤3% – EQUIVALENTE IN SABBIA (SE) ≥ 70% – RESISTENZA ALLA FRAMMENTAZIONE LA ≥ 70% NOTE PER LA MESSA IN OPERA DELLO STRATO DI ANTICAPILLARE: – PER I RILEVATI DI ALTEZZA ≥ 1.10 m. SARA' POSIZIONATO CON L'INTRADOSSO ALLA QUOTA – 30 cm. DAL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHIENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3% PER RILEVATI DI ALTEZZA £ A 4.00 m. E CON PENDENZA PARI AL 4% PER I RILEVATI DI ALTEZZA > A 4.00 m. – PER I RILEVATI DI ALTEZZA ≥ 0.90 m. E < 1.10 m. SARA' POSIZIONATO CON L'ESTRADOSSO ALLA QUOTA DEL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHIENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3%; IL MODULO DI DEFORMAZIONE DOVRA' ESSERE ≥ 20 MPa. – PER I RILEVATI DI ALTEZZA < A 0.90 m. SARA' POSIZIONATO CON L'ESTRADOSSO ALLA QUOTA DEL PIANO CAMPAGNA IN CORRISPONDENZA DEL PIEDE DEL RILEVATO E SARA' CONFORMATO A SCHIENA D'ASINO CON PENDENZA PARI AL 3%; IL MODULO DI DEFORMAZIONE DOVRA' ESSERE ≥ 40 MPa.
8	SCOTICO prof. 50 cm. E RIEMPIMENTO 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 SPESSORE NON SUPERIORI A 50 cm. (MATERIALE SCIOLTO); PER IL MATERIALE DEI GRUPPI A2 ED A4 GLI STRATI DOVRANNO AVERE SPESSORE NON SUPERIORE A 30 cm. (MATERIALE SCIOLTO)
9	EVENTUALE BONIFICA (9): sp. 50 cm. LA SOSTITUZIONE DEL TERRENO DOVRÀ ESSERE ESEGUITA CON MATERIALE IDEONEO PER RILEVATI (VEDI PUNTO 8). DOPO LA COMPATTAZIONE IL VALORE DEL MODULO DI DEFORMAZIONE Md DEL TERRENO, OTTENUTO DA PROVE SU PIASTRA, DOVRA' ESSERE NON INFERIORE A 20MPa.
10	STRATO DI GEOTESSILE NON TESSUTO (10) IN POLIESTERE CON RESISTENZA A TRAZIONE > 24 kN/m.
11	RILEVATO CON ALTEZZA ≥ 2.00m MISTO CEMENTATO (sp=30cm) MISCELA DI INERTE CALCAREO DI FRANTOIO RISPONDENTE ALLE NORME CNR BU 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'INERETE. 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 CNR CITATA LA RESISTENZA A TRAZIONE DETERMINATA CON IL METODO BRASILIANO NON DOVRÀ ESSERE INFERIORE A 0.2 MPA SU PROVINI CILINDRICI STAGIONATI A 7 GIORNI. IL MISTO DOVRÀ ESSERE CONFEZIONATO IN CANTIERE DI BETONAGGIO E TRASPORTATO SUL POSTO CON AUTOBETONIERE. APPENA COMPLETATO IL COSTIPAMENTO E LA RIFINITURA, DEVE ESSERE ESEGUITA LA SPRUZZATURA DI UN VELO PROTETTIVO DI EMULSIONE BITUMINOSA ACIDA AL 55% IN RAGIONE DI 1÷2 kg/mq E SUCCESSIVO SPARGIMENTO DI SABBIA CON LA CHIUSURA AL TRAFFICO DA CANTIERE PER ALMENO 48 ORE. RILEVATO CON ALTEZZA < 2.00m STRATO DI SUPERCOMPATTATO REALIZZATO COME AL PUNTO 5
12	TRINCEA. IL TERRENO IN SITU, A FONDO SCAVO, POTRA' ESSERE UTILIZZATO COME PIANO DI POSA DELLA SOVRASTRUTTURA STRADALE UNICAMENTE SE RISULTA APPARTENERE AI GRUPPI A1, A2, A3 DELLA CLASSIFICAZIONE DI CUI ALLA NORMA UNI 11531–1/2014. ESSO DOVRÀ ESSERE COSTIPATO IN MODO DA OTTENERE UNA DENSITÀ SECCA NON INFERIORE AL 95% DELLA DENSITÀ MASSIMA, OTTENUTA PER QUELLA TERRA, CON LA PROVA DI COSTIPAMENTO AASHTO MODIFICATA (UNI EN 13286–2). IL MODULO DI DEFORMAZIONE, NON DOVRÀ ESSERE INFERIORE A 20 MPA. IN OGNI CASO, DOPO LA COMPATTAZIONE, IL TERRENO DEL PIANO DI POSA DOVRÀ AVERE CARATTERISTICHE TALI DA GARANTIRE, SULLA SOMMITÀ 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 DOVRÀ EFFETTUARE LA BONIFICA; IL RELATIVO RINTERRO DOVRÀ ESSERE ESEGUITO SECONDO LE MODALITÀ DI CUI AL P.TO 8, CON VALORE MINIMO DEL MODULO DI 20MPA.

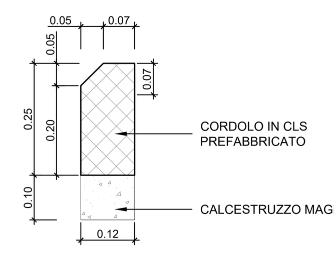
SEZIONE TIPO IN TRINCEA

SCALA 1:50



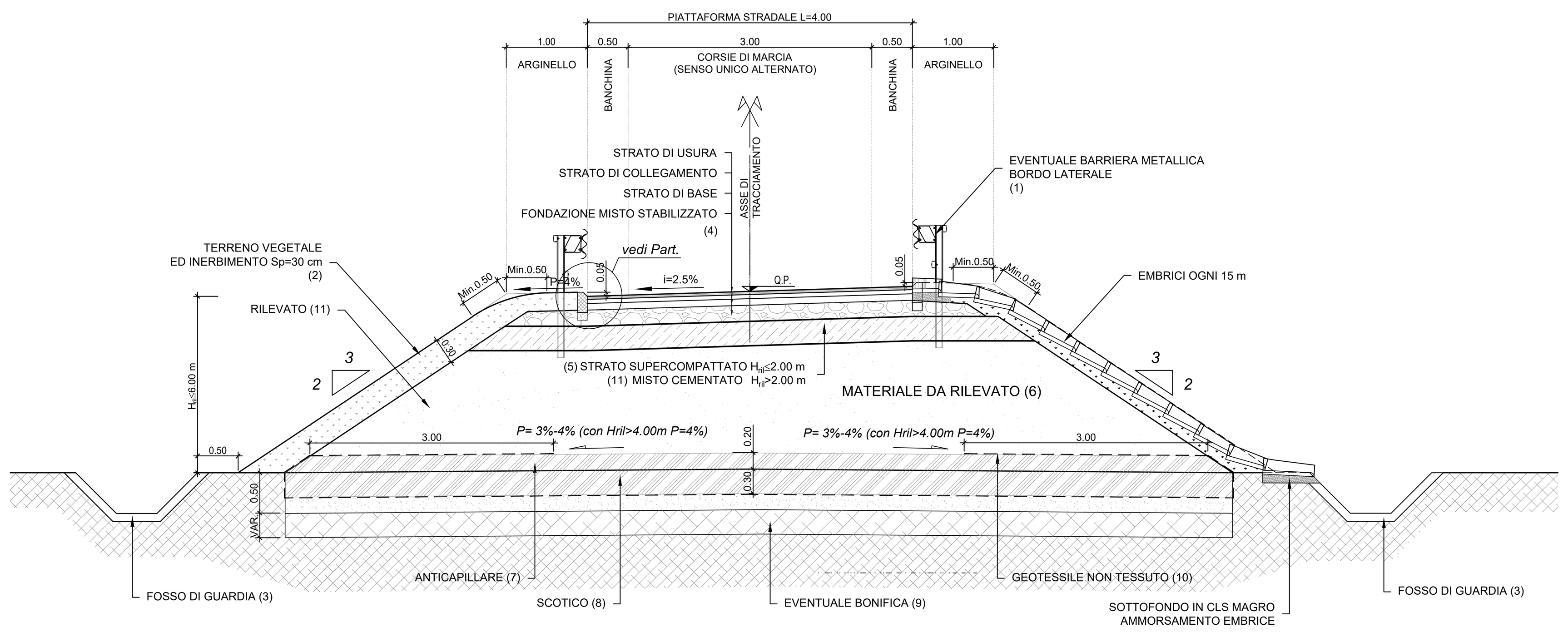
PARTICOLARE CORDOLO PREFABBRICATO MARGINE LATERALE STRADA

SCALA 1:10



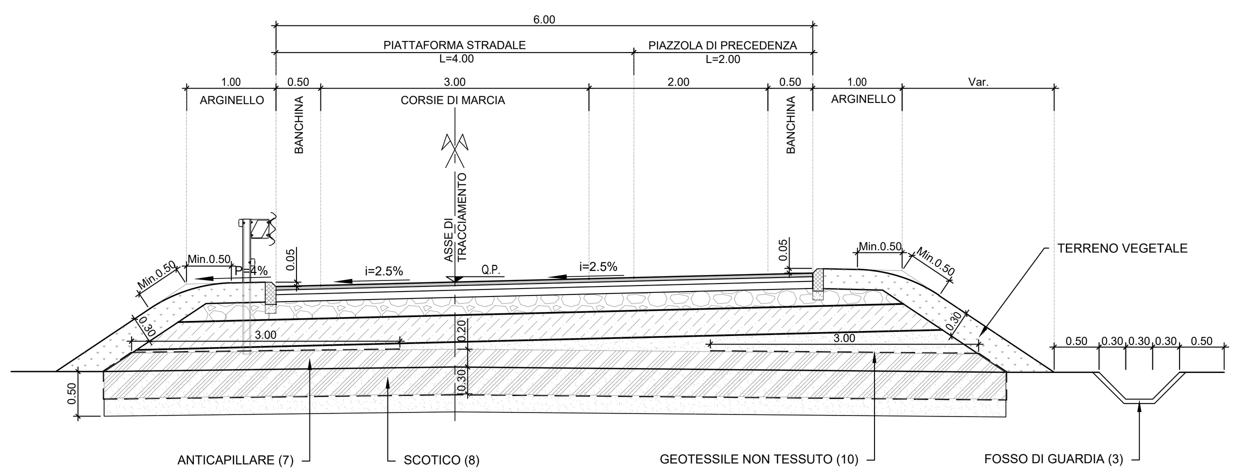
STRADA A DESTINAZIONE PARTICOLARE
SEZIONE TIPO IN RILEVATO Hril ≤ 6.00 m

SCALA 1:50



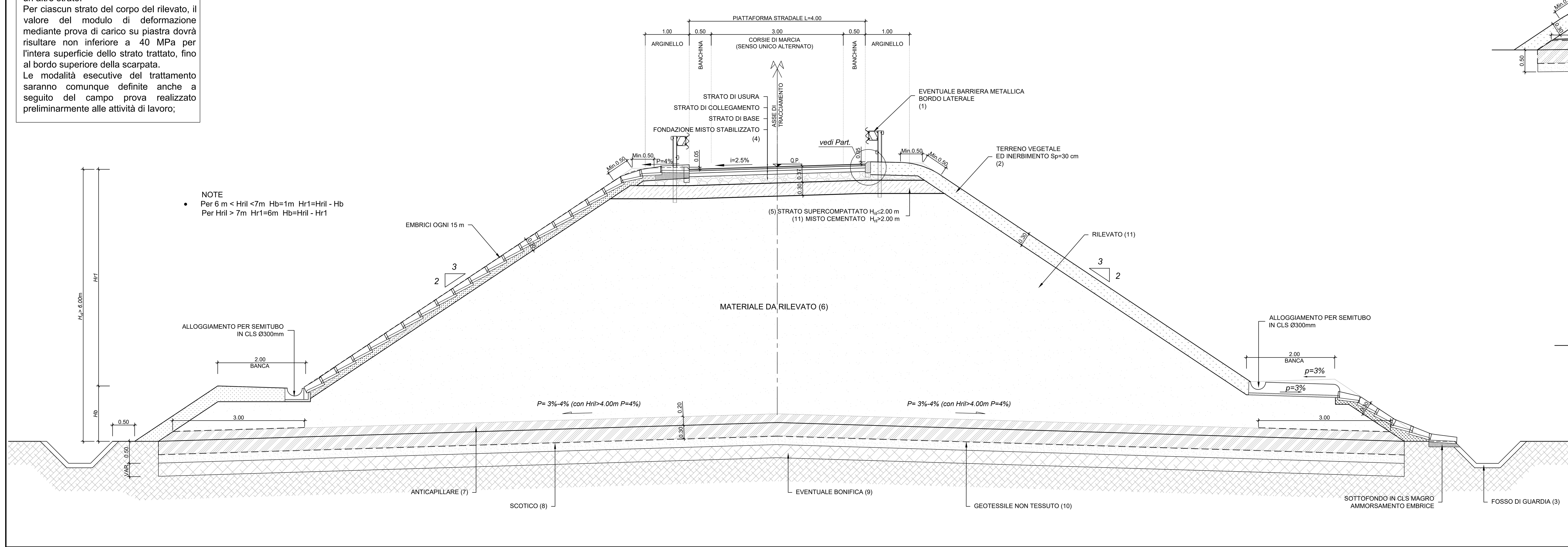
SEZIONE A-A

SCALA 1:50



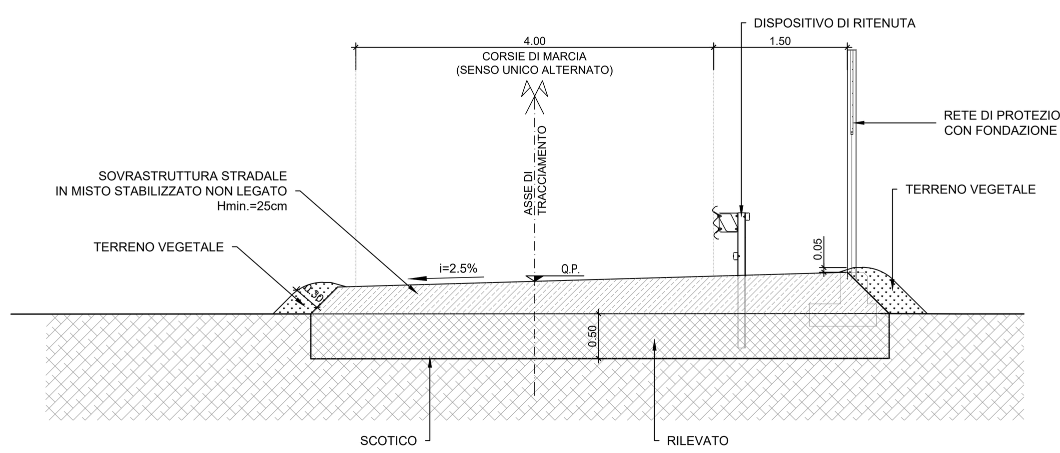
SEZIONE TIPO IN RILEVATO
H_{ril}>6.00 m

SCALA 1:50



SEZIONE TIPO IN RILEVATO STRADA DI RICUCITURA FONDI CON EVENTUALE BARRIERA E RETE

SCALA 1:50



COMMITTENTE: RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA — GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE: ITALFERR — GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIRETTRICE FERROVIARIA MESSINA - CATANIA - PALERMO

NUOVO COLLEGAMENTO PALERMO - CATANIA

U.O. INFRASTRUTTURE SUD

PROGETTO DEFINITIVO

TRATTA LERCARA DIR. - CALTANISSETTA XIRBI (LOTTO 3)

VIABILITA'
Sezioni Tipo Stradali
Viabilità a destinazione particolare L=4.00m - Sezioni Tipo in Rilevato e in Trincea

SCALA: 1:50

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RS3T	30	D	78	WB	NV0000	006	C

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Dic-2019	A.Di Costanzo	Dic-2019	A.Barreca	Dic-2019	D.Tiberti Apr-2020
B	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Feb-2020	A.Di Costanzo	Feb-2020	A.Barreca	Feb-2020	
C	Emissione Esecutiva	ATI Sintagma Rocksoil - Edin	Apr-2020	A.Di Costanzo	Apr-2020	A.Barreca	Apr-2020	

File: RS3T.3.0.D.78.WB.NV.00.0.0.006.C — n. Elab.: 78_185