

**1. RILIEVO**  
 Il rilievo dovrà essere eseguito utilizzando i seguenti materiali (riferimento alla classificazione delle terre della norma UNI 11531-1/2014):  
 - A1, A2, A3 se provenienti da cave di prestito;  
 - A1, A2, A3, A4 se provenienti dagli scavi.  
 Il materiale dovrà essere messo in opera a strati di spessore non superiore 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).  
 E' possibile utilizzare il trattamento con calce, qualora ritenuto economicamente conveniente, nel caso in cui le terre provenienti dagli scavi non raggiungano valori di portanza adeguati. Nel caso in cui la bonifica di zone del terreno debba essere eseguita in presenza di acqua, l'appaltatore dovrà provvedere ai necessari amungimenti per mantenere costantemente asciutta la zona di scavo da bonificare fino all'utilizzazione dell'attività stessa; per il rilievo dovrà essere utilizzato materiale selezionato appartenente esclusivamente ai gruppi A1, A2-4 ed A3 (UNI 11531-1/2014).

**2. SCOTICO**  
 Prima della formazione del rilevato, il terreno al di sotto del piano campagna, andrà esportato per una spessore di 50 cm e comunque per tutto lo strato di terreno vegetale. Successivamente anche all'eventuale bonifica (vedi p.to 3), dovrà essere preparato il piano di posa; quest'ultimo dovrà essere costipato mediante rullatura 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).  
 Dopo la compattazione, il valore del modulo di deformazione Md del terreno, misurato mediante prova di carico su piastra, non dovrà essere inferiore a 20 MPa.  
 Il rilievo dovrà essere eseguito secondo quanto riportato al p.to 1. La superficie del rilievo sarà sagomata a "schiena d'asino" secondo le pendenze di progetto.

**3. BONIFICA DEL TERRENO**  
 La bonifica del terreno dovrà essere eseguita ogni qualvolta nel corso dei lavori si dovessero trovare delle zone di terreno non idoneo e/o comunque non conforme alle specifiche di progetto.  
 La sostituzione del terreno dovrà essere eseguita secondo quanto riportato al p.to 1. Dopo la compattazione, il valore del modulo di deformazione Md del terreno, ottenuto da prove su piastra, dovrà essere non inferiore a 20 MPa. Dopo il costipamento lo strato in oggetto dovrà presentare una densità secca non inferiore al 95% della densità massima, ottenuta per quella terra, con la prova di costipamento AASHTO modificata.

**4. ANTICAPILLARE**  
 Il primo strato di rilevato, o strato anticapillare, posto al di sopra del piano di posa, dovrà avere uno spessore di 50 cm (materiale compattato) e dovrà essere costituito da materiali con funzione anticapillare, ovvero da pietrischetto con dimensioni comprese tra 2 e 25 mm avente le seguenti caratteristiche granulometriche (UNI 11531-1/2014):  
 - dia.granuli: > 25mm <= 100%  
 > 2mm <= 15%  
 > 0,063mm <= 3%  
 - equivalente in sabbia >= 70  
 - resistenza alla frammentazione LA <= 40%  
 La superficie sarà sagomata a "schiena d'asino" secondo le pendenze di progetto. Dopo la compattazione, il valore del modulo di deformazione Md del terreno, ottenuto da prove su piastra, dovrà essere non inferiore a 20 MPa.  
 Lo strato anticapillare sarà avvitato da un telo di geotessile non tessuto avente peso non inferiore a 400 g/mq con valore della resistenza media a trazione non inferiore a 18 kN/m e resistenza minima pari a 16kN/m.

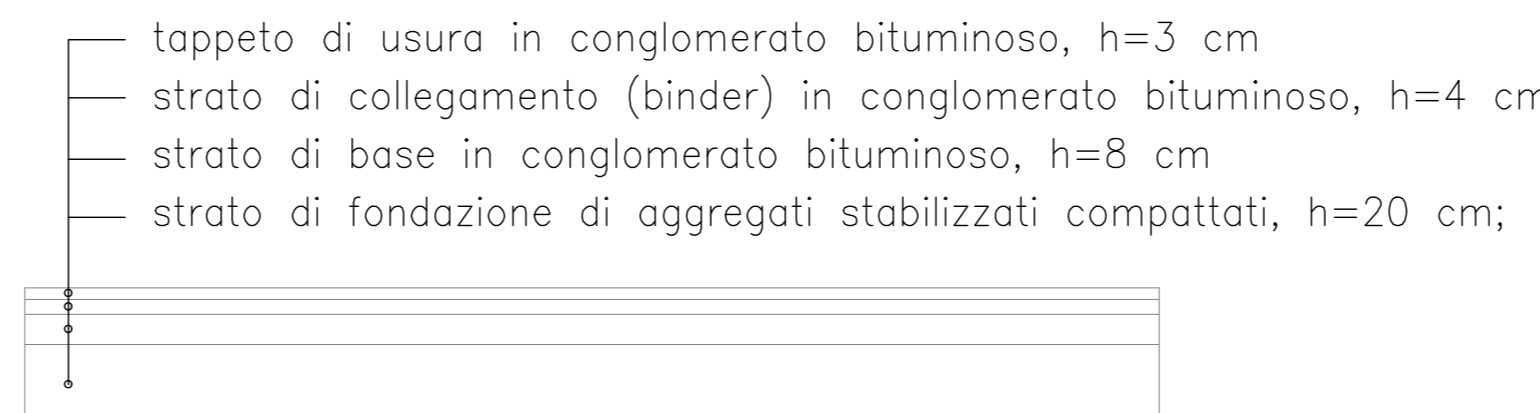
**5. CORPO DEL RILEVATO**  
 Nella formazione del corpo del rilevato dovranno essere innanzitutto impiegate le terre provenienti da scavi di sbancamento e di fondazione appartenenti ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A2-6, A2-7, A3 e A4 di cui alla norma UNI 11531-1/2014, ed inoltre terre provenienti da cave di prestito appartenenti agli stessi gruppi. E' possibile utilizzare il trattamento con calce, qualora ritenuto economicamente conveniente, nel caso in cui le terre provenienti dagli scavi non raggiungano valori di portanza adeguati.  
 Il piano di posa dovrà essere costipato mediante rullatura 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 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 30MPa al primo ciclo di carico.  
 Il materiale impiegato per la formazione del corpo del rilevato dovrà essere stesso in strati di spessore non superiore a 50 cm (materiale sciolto) per le terre dei gruppi A1, A2-4, e non superiore a 30 cm (materiale sciolto) per i materiali dei gruppi A2-5, A2-6, A2-7, A3 ed A4. Prima di porre in opera un altro strato, il precedente dovrà essere costipato in modo da raggiungere in ogni punto un valore di densità secca almeno pari al 95% della densità massima ottenuta per quella terra con la prova di costipamento AASHTO modificata (UNI-EN 13286-2).  
 Per ciascuno strato del corpo del rilevato, il valore del modulo di deformazione mediante prova di carico su piastra, secondo UNI-EN 1146, dovrà risultare non inferiore a 20 MPa per le zone di rilevato a distanza inferiore a 1,00 m dai bordi dello stesso e a 40 MPa per la restante zona centrale.  
 La superficie dei singoli strati sarà sagomata a "schiena d'asino" secondo le pendenze di progetto.

**6. TRINCEE**  
 Il terreno in situ, a fondo scavo, potrà 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, misurato al primo ciclo di carico nell'intervallo 0,05 MPa - 0,15 MPa, non dovrà essere inferiore a 20 MPa e inoltre il rapporto dei moduli del 1° e 2° ciclo dovrà essere non inferiore a 0,45 (UNI-EN n. 1146).  
 In ogni caso, dopo la costipazione, il terreno del piano di posa dovrà avere caratteristiche tali da garantire, sulla sommata dello strato di sottofondo, un modulo di 50MPa, 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, con valore minimo del modulo di 20 MPa.

**7. SUPERCOMPATTATO**  
 La superficie esistente il piano di posa della sovrastruttura stradale, sia in trincea che in rilevato, sarà realizzata mediante formazione di uno strato di terra fortemente compattato di spessore non inferiore a 30 cm (spessore finito). Dovranno impiegarsi terreni appartenenti alle categorie A1, A2-4, A2-5 e A3 con un coefficiente di uniformità (D60/D20) maggiore di 7.  
 La densità secca non dovrà essere 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 Md, misurato in condizioni di umidità prossime a quella ottima di costipamento, mediante prova di carico su piastra non dovrà essere inferiore a 50 MPa al primo ciclo di carico.  
 Le operazioni andranno non dovranno essere eseguite quando le condizioni ambientali (pioggia, neve, gelo) siano tali da danneggiare la qualità dello stesso strato supercompattato.  
 La superficie di questo strato sarà sagomata a "schiena d'asino" con pendenza del 3%.

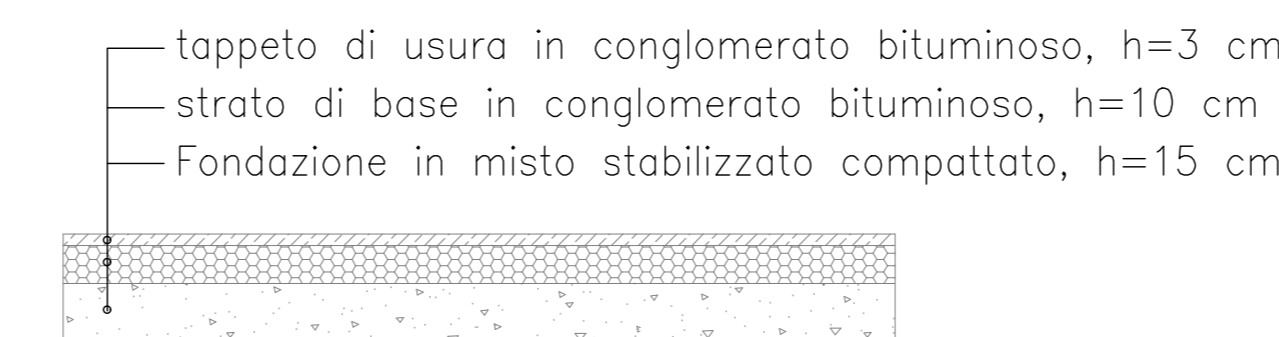
**Dettaglio 1 - Pavimentazione stradale tipo 1**

scala 1:20



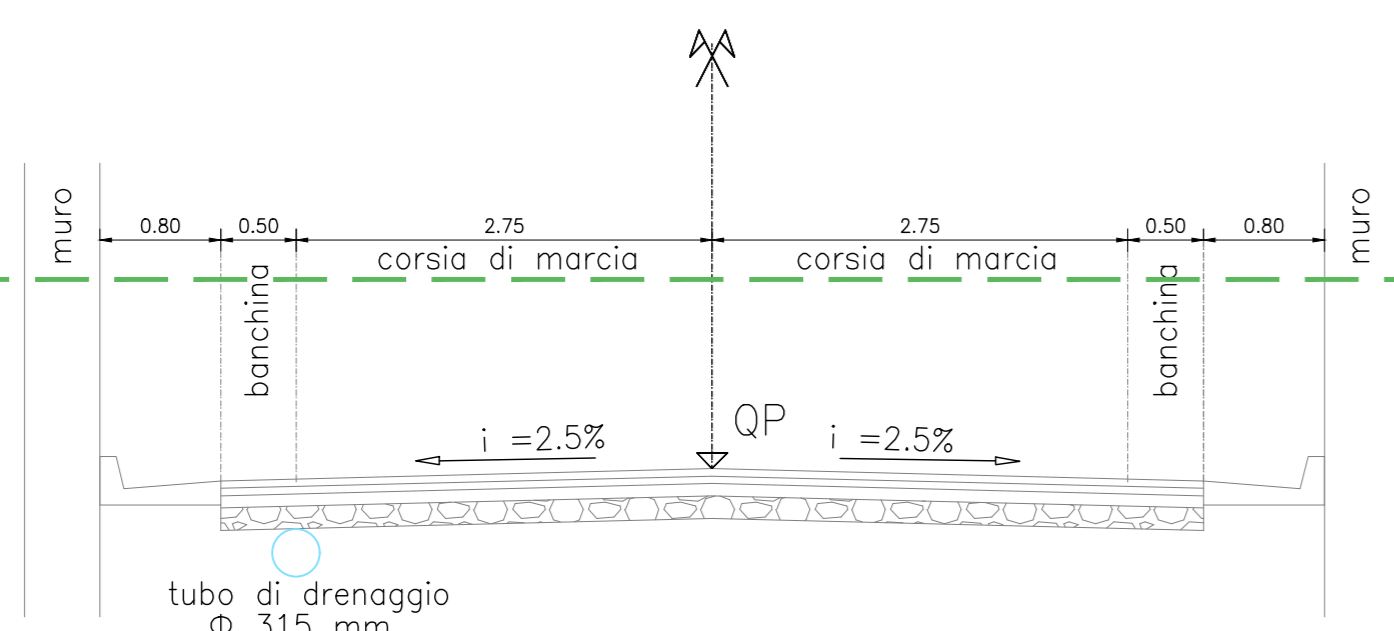
**Dettaglio 2 - Pavimentazione pista ciclabile e marciapiede (rialzato e a raso)**

scala 1:20



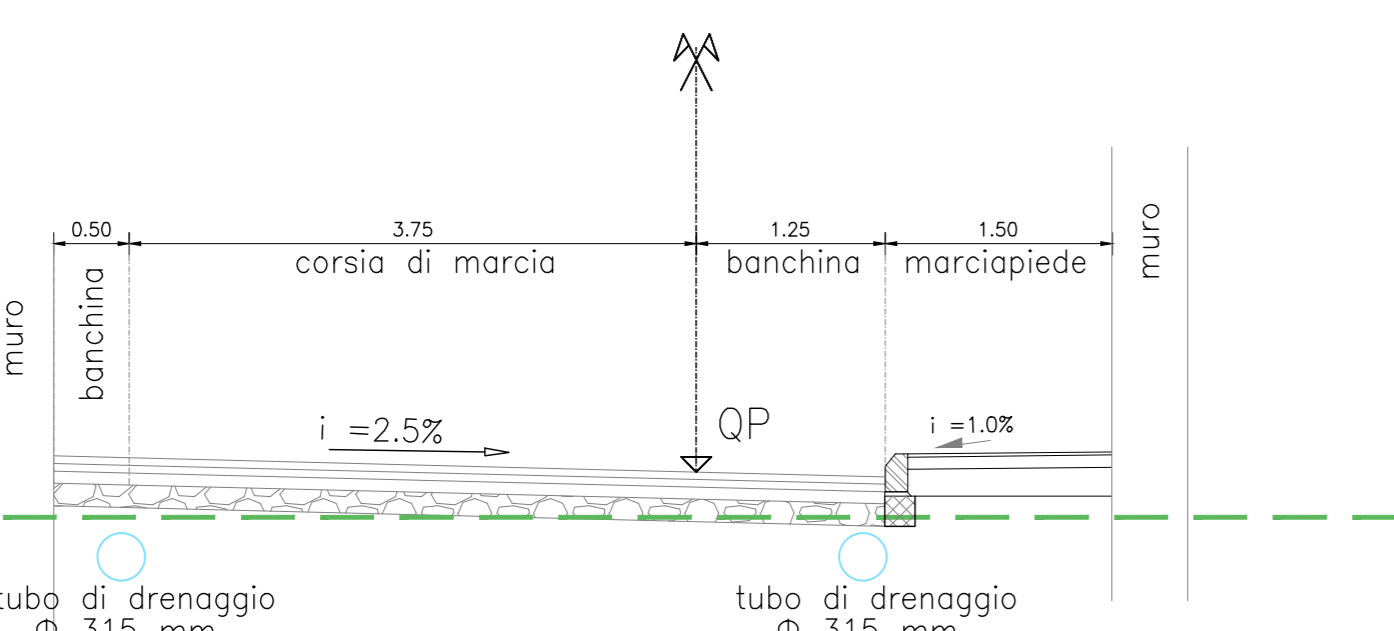
**NV12A**

scala 1:50



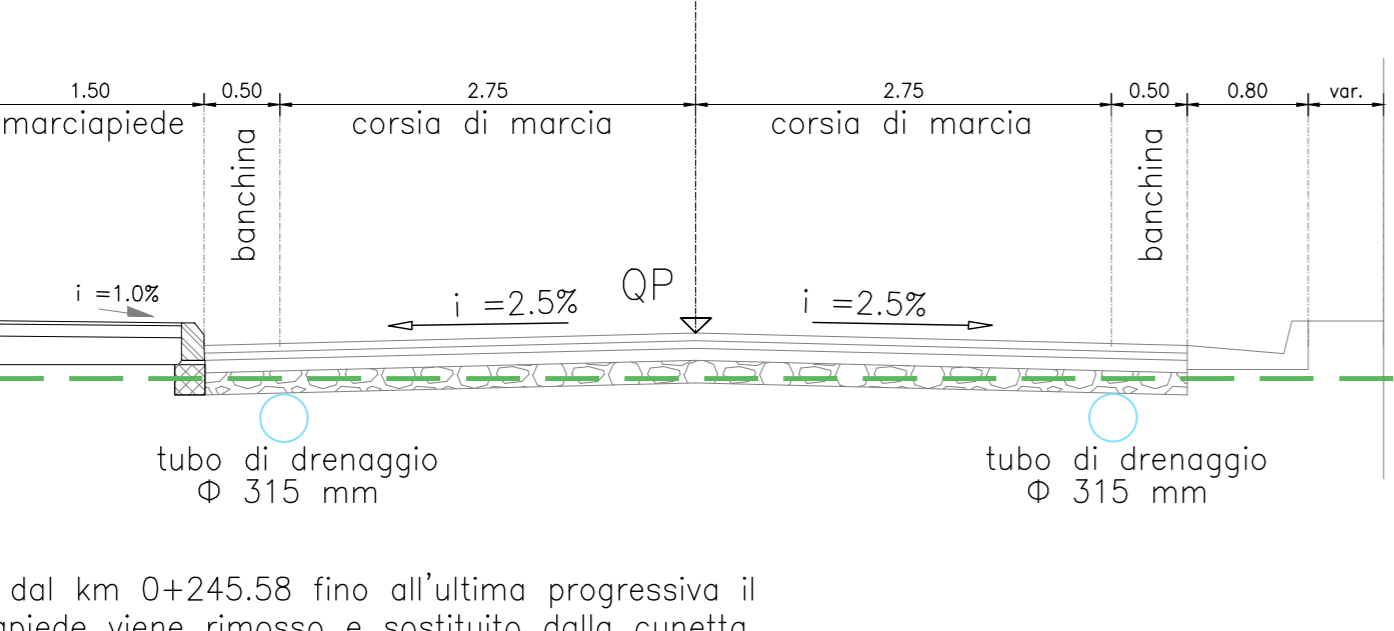
**NV12B**

scala 1:50



**NV12C**

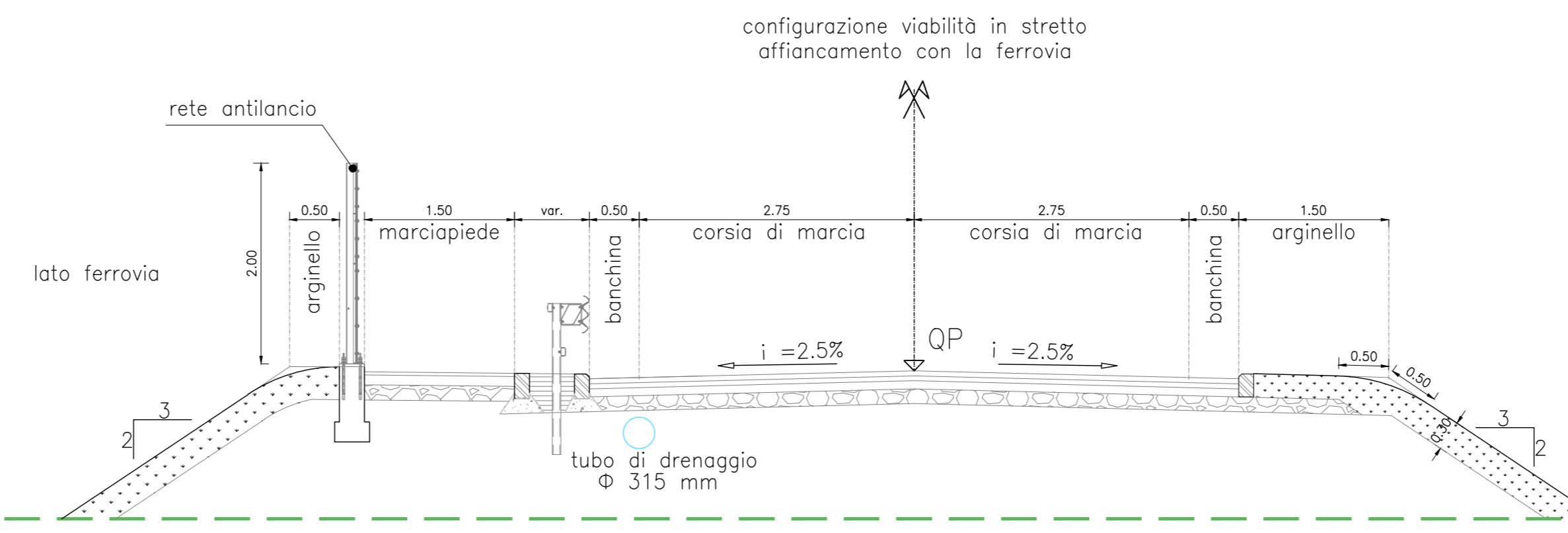
scala 1:50



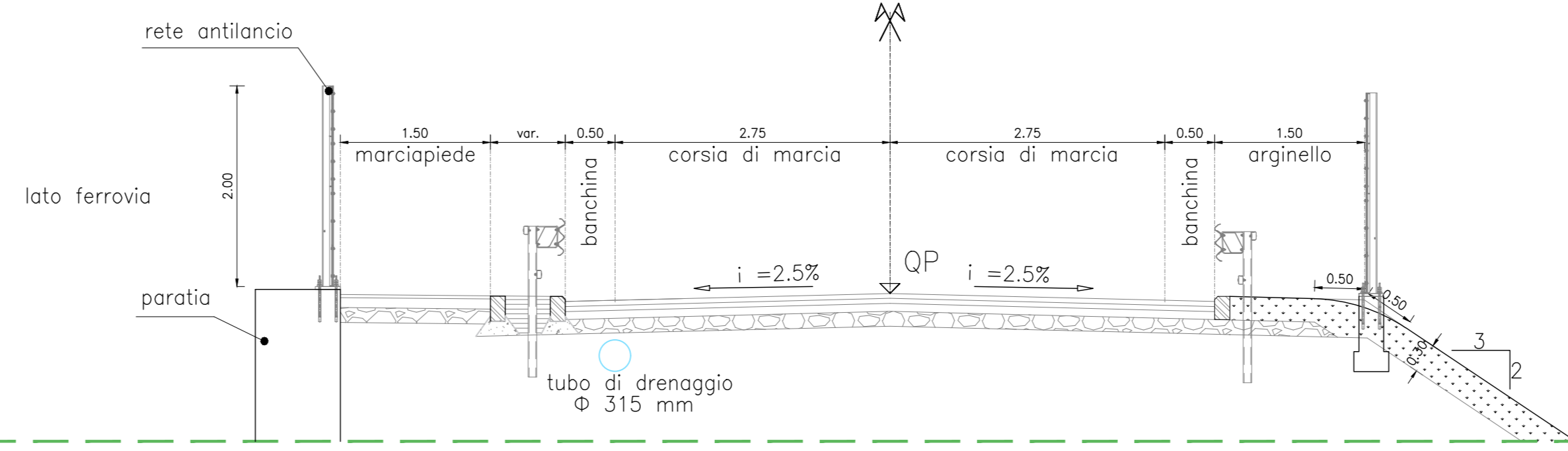
NOTA: dal km 0+245,58 fino all'ultima progressiva il marciapiede viene rimosso e sostituito dalla cunetta (L=0,80 cm)

**NV14**

scala 1:50



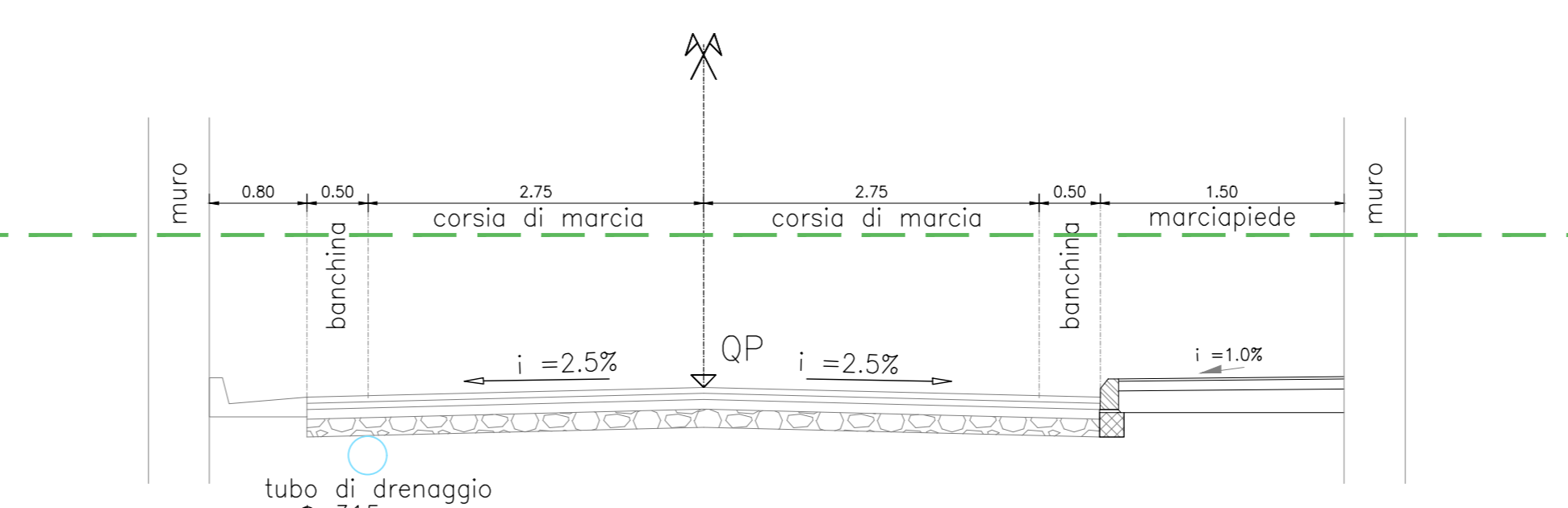
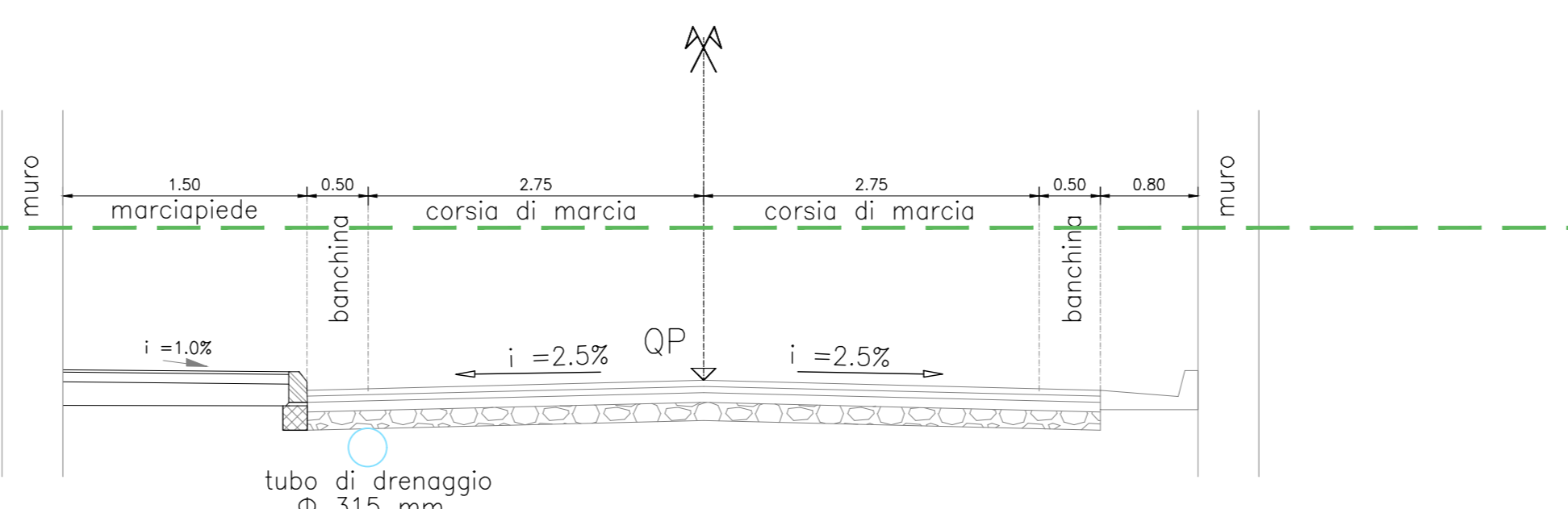
configurazione viabilità in appoggio all'opera ferroviaria (scatolare)



NOTA: in corrispondenza dell'opera d'arte fare riferimento agli elaborati specifici delle opere per i dettagli relativi all'installazione e tipologia di barriera stradale da adottare

**NV19**

scala 1:50



**NOTE**

- Per le norme e le caratteristiche non espressamente richiamate nel presente elaborato, si fa riferimento al Cap. Castr. OD.CC. e relative deroghe.
- Per le caratteristiche dimensionali ed i dettagli relativi alle opere di sostegno fare riferimento agli elaborati specifici di dettaglio.
- Per le sistemazioni idrauliche e relativi dettagli costruttivi fare riferimento agli elaborati specifici di dettaglio.
- Nelle sezioni in trincea al di sotto della piattaforma stradale prevedere la realizzazione di uno strato di supercompattato (spessore di 30 cm) e di bonifica in situ (spessore di 50 cm).
- Nelle sezioni in rilevato con differenza tra piano stradale e piano campagna >= 1,10 m occorre prevedere l'inserimento di uno strato anticapillare (spessore di 50 cm). Per tutte le lavorazioni relative alla posa in opera ed alla geometria del suddetto strato fare riferimento alle sezioni tipo ferroviarie.
- Nelle sezioni in rilevato, in corrispondenza del piano campagna occorre prevedere una scava di scotico (spessore di 50 cm) e di bonifica in situ (spessore di 50 cm).
- NV19: per la sezione tipo relativa al sottovia fare riferimento agli elaborati specifici di dettaglio dell'opera.
- Lungo il tracciato NV19 il marciapiede risulterà rialzato in corrispondenza del sottovia. Per le caratteristiche geometriche del camminamento (larghezza e allarghi) fare riferimento agli elaborati specifici di dettaglio relativi alle opere ed al profilo altimetrico del tracciato stradale.
- I rilevati stradali dovranno essere realizzati con le medesime caratteristiche di quelli ferroviari. Per maggiori dettagli si rimanda al capitolato delle opere civili come da Capitolato Speciale.

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



DIREZIONE TECNICA  
 UO INFRASTRUTTURE CENTRO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ECONOMICA

**VELOCIZZAZIONE DELLA LINEA ROMA - PESCARA**  
**RADDOPPIO FERROVIARIO TRATTA PESCARA PORTA NUOVA-CHIETI**

VIABILITA' STRADALI  
 Sezioni tipologiche - Tav. 6 di 8

SCALA:  
 varie

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

IA4S 00 D 29 WZ NV0000 006 A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato	Data
A	Emissione esecutiva	P. Luciani	28/05/2019	E. Leggen	28/05/2019	T. Padellaro	30/05/2019	F. Aguiari	31/05/2019

File:IA4S00029WZNV000006A.dwg n. Elab.: 19-8