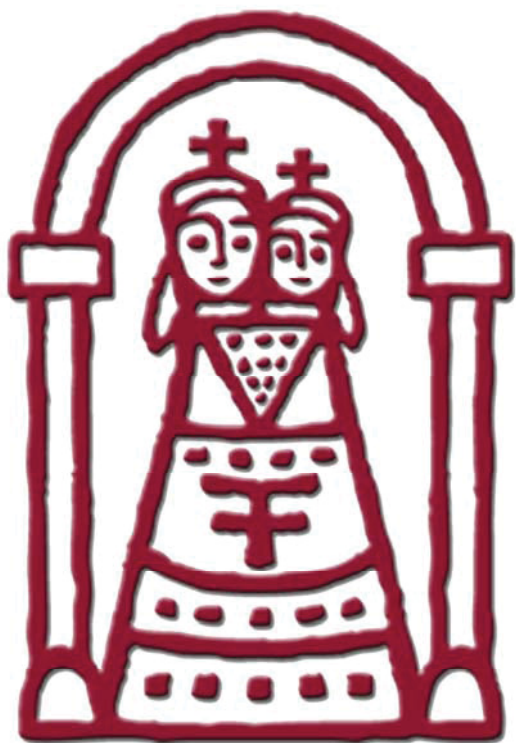




I CAMMINI LAURETANI

PROGRAMMAZIONE POR MARCHE

FESR 2014 – 2020

Intervento 17.1.3.B.1

enti partecipanti:

**COMUNI ADERENTI
ALL'ASSOCIAZIONE
"VIA LAURETANA"**

committente:

COMUNE DI TOLENTINO

progettista:

ING. GIANFRANCO RUFFINI

collaboratori:

ARCH. MARIELLA LEONORI

ARCH. ANNALISA CORVINI

ING. ADRIANO MORRESI

ING. JONATHAN DOMIZI

UMBERTO CASCHERA

ING. ANDREA SCHIAVONI

ARCH. MASSIMILIANO PECCI

AGR. FRANCESCO LEPORONI

**OGGETTO: VALORIZZAZIONE DEL TRACCIATO
DELLA VIA LAURETANA,
CINQUECENTESCA STRADA
REGIA POSTALE**

PROGETTO ESECUTIVO

ELABORATO: - Relazione tecnico - illustrativa
- Valorizzazione Percorso

tavola n.

A2

scala

/

data

Febbraio 2019



ING. GIANFRANCO RUFFINI

I CAMMINI LAURETANI

VALORIZZAZIONE DEL TRACCIATO DELLA VIA LAURETANA, CINQUECENTESCA STRADA REGIA POSTALE

PROGRAMMAZIONE POR MARCHE – FESR 2014/2020
Intervento 17.1.3.B.1

PROGETTO ESECUTIVO – RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA

VALORIZZAZIONE PERCORSO

Stato di fatto

Il tracciato proposto, che attraversa il territorio marchigiano lungo la valle del Chienti, oltre ad essere frutto di un'attenta analisi storiografica è anche il risultato di ulteriori verifiche fatte tramite sopralluoghi in situ, tenendo conto di molteplici aspetti, con particolare riferimento alla fattibilità tecnica ed economica.

Per tale motivo, ove possibile, sono state fiancheggiate le strade principali che costituivano l'antico percorso che risulta essere molto vario: si attraversano strade moderatamente percorse anche dal traffico veicolare, strade bianche dove il pellegrino può muoversi con un maggiore grado di libertà, si oltrepassano borghi e centri storici carichi di storia, cultura e aree di campagna significative dal punto di vista paesaggistico.

La varietà di situazioni che si incontra lungo il percorso ha suggerito le differenti scelte progettuali da attuare, al fine di ottenere un tracciato valorizzato ed in totale sicurezza per il pellegrino.

Alcuni ponti presenti sul tracciato non sono in condizioni di sicurezza e presentano delle condizioni non adeguate al passaggio pedonale.

Analogamente i percorsi pedonali a lato delle carreggiate non sempre presentano delle condizioni di sicurezza; in alcune circostanze il percorso non è idoneo per la presenza di un passaggio troppo stretto o gli autoveicoli che percorrono la strada rappresentano una situazione di pericolo.

In alcuni contesti sono presenti dei dislivelli del terreno o dei piccoli tratti scoscesi che non consentono di percorrere il percorso in modo agevole e sicuro.

Stato di progetto

L'obiettivo principale del progetto è quello di permettere al pellegrino la percorrenza pedonale del cammino in completa sicurezza.

L'intervento mira alla valorizzazione, individuazione del tracciato della Via Lauretana sul territorio dei comuni aderenti all'ATS ed il recupero funzionale del percorso stesso. In particolare, l'intervento prevede:

- il **recupero del tracciato** nei comuni prossimi alla Santa Casa (Recanati, Montelupone e Loreto);
- **apposizione di cartellonistica**, denominata di primo livello, in tutti i comuni appartenenti all'ATS, costituita da un grande pannello informativo e pannelli indicatori.

Come già indicato in precedenza, le scelte progettuali sono state delineate a partire dall'osservazione delle condizioni del contesto in cui si inserisce il percorso.

In generale, per la maggior parte del tratto, dopo aver valutato la condizione dello spazio presente, è prevista la realizzazione del percorso pedonale, a destra o a sinistra, della carreggiata delle strade esistenti.

Nei centri storici si prevede il passaggio sui marciapiedi esistenti e l'intervento è limitato alla segnalazione del tracciato attraverso indicazioni con la cartellonistica.

Nelle zone di campagna, ove possibile, è stato scelto in via preferenziale il passaggio su strade bianche in modo tale che il pellegrino possa transitare liberamente in sicurezza anche sulla carreggiata e apprezzare maggiormente la parte più naturalistica del percorso.

Nello specifico, gli interventi possono essere schematizzati nelle seguenti categorie e approfonditi nelle schede tecniche della Tavola 4.

Interventi di sistemazione del percorso attraverso opere di ingegneria naturalistica:

- realizzazione di percorsi pedonali posti sul lato destro o lato sinistro rispetto la sede stradale. L'intervento prevede lo scoticamento del terreno per una larghezza di circa 100 cm e una profondità di 15 cm, il successivo riempimento del piano pedonale realizzato mediante aggregato composto da una percentuale ottimizzata di materiali naturali, principalmente da stabilizzato di pezzatura 0/25-0/30 e, in minima parte di terreno vegetale, con presenza di una quantità limitata di limi e argille, inumidito, costipato e compattato meccanicamente. Inoltre dovranno essere decespugliate le siepi, la vegetazione, e potati i rami che ostacolano il passaggio (Int.1);
- contenimento a valle del percorso pedonale mediante la realizzazione di palizzate in legno di castagno; tale intervento è previsto quando lo spazio verde a lato della strada è inferiore a 100cm, e

la quota del piano terreno è inferiore a quella stradale, quindi c'è la necessità di un allargamento del piano di calpestio per la realizzazione di un passaggio utile con rinforzo dell'argine (Int.3 – 4);

- protezione del percorso attraverso l'inserimento di segnavia in pali di legno di castagno ogni 2 m con corda di delimitazione (Int.14). I pali, di diametro di 10/12 cm e lunghi 1,5 m, saranno infissi nel terreno per almeno 50 cm;
- ove non sono necessari interventi di protezione, si inseriscono dei segnavia con pali in legno di castagno ogni 10 m sul lato opposto a quello della carreggiata, per indicare il percorso della Via Lauretana e per delimitare il percorso dai campi adiacenti (Int.13). I pali, di diametro di 10/12 cm e lunghi 1,5 m, saranno infissi nel terreno per almeno 50 cm;
- protezione del percorso attraverso l'inserimento di staccionata in pali di legno di castagno (Int.7). Essa è composta da un palo verticale ogni 1,20 m e due elementi posti a croce. Il corrimano deve essere posto ad un'altezza minima di 100 cm.;
- realizzazione di gradini e staccionata con pali di legno per il superamento dei dislivelli delle scarpate (Int.12). I gradini saranno realizzati con pali di legno di castagno infissi nel terreno e sporgenti almeno 60 cm con pali orizzontali di collegamento lunghi almeno 1 m;
- realizzazione di un piccolo ponte di legno (Int.15) per il superamento di un piccolo fosso, senza dislivelli importanti. Il ponte sarà costituito da travi in legno di castagno di dimensioni 30x30 cm. Le travi sono ancorate al terreno tramite barre in acciaio. Il piano pedonale è costituito da tavelloni in legno di abete dello spessore di 4 cm.

Si rimanda alla **Tavola 4** per la descrizione dettagliata di tutte le tipologie di intervento.



Stato di fatto e stato di progetto: segnalazione del percorso con pali segnavia (Int.13)



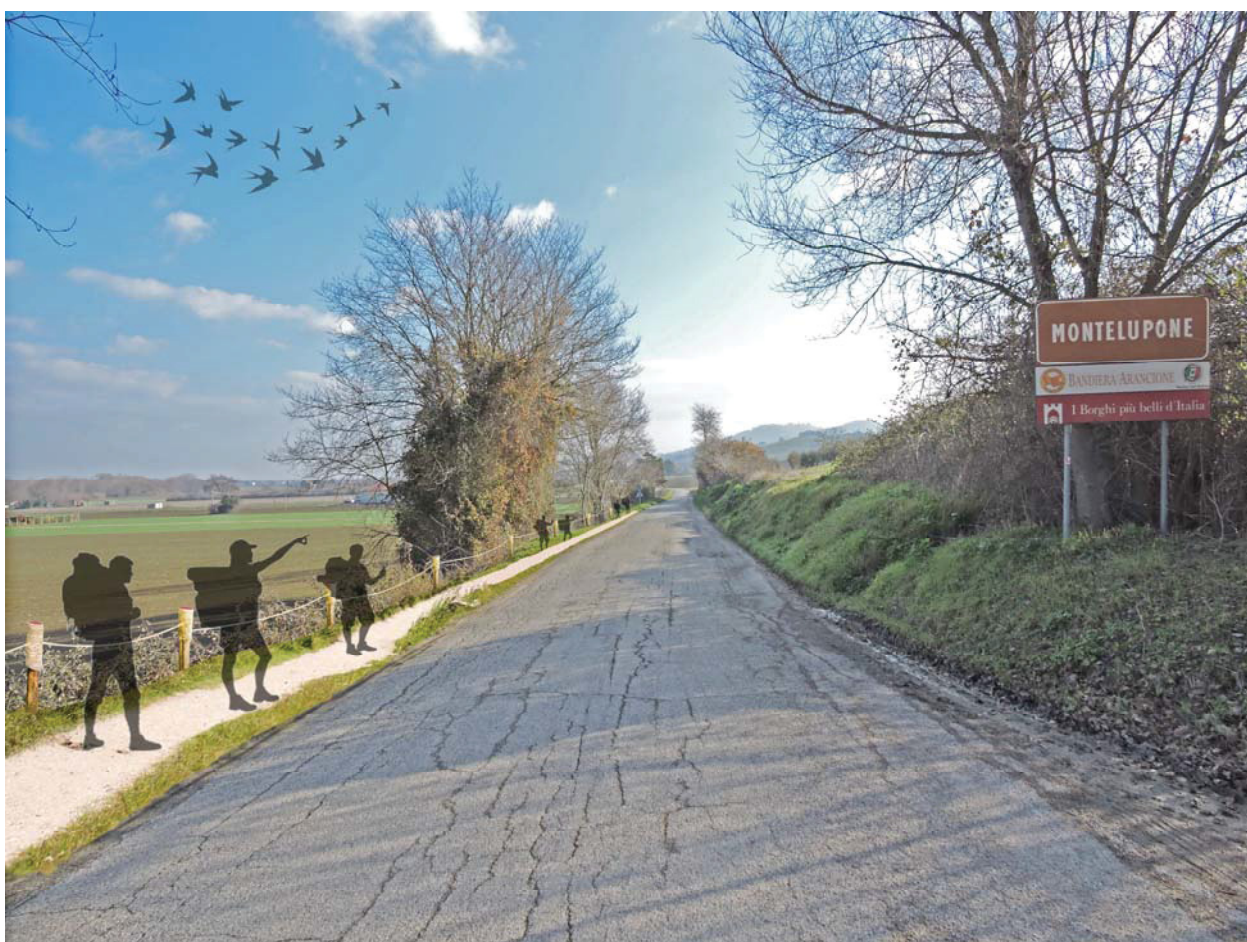
Stato di fatto: percorso pedonale su tratto scosceso



Stato di progetto: realizzazione di palizzata di contenimento, protezione con staccionata di legno (Int.9)



Stato di fatto: carreggiata con percorso laterale non idoneo al passaggio dei pellegrini



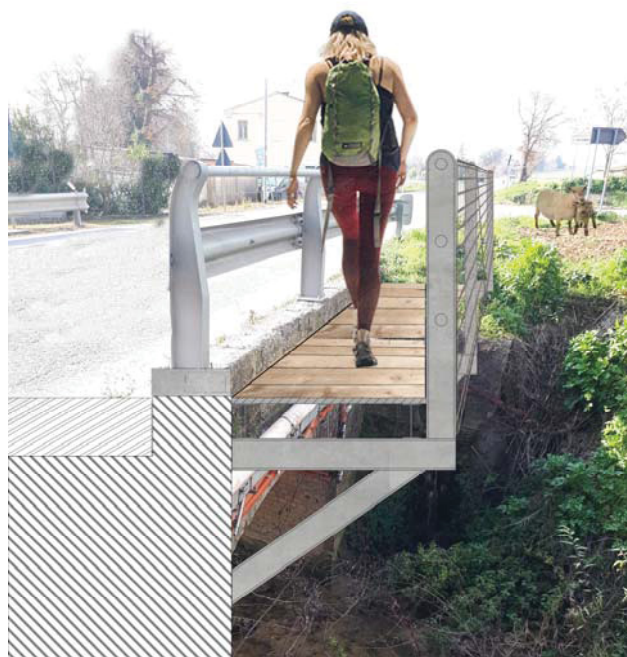
Stato di progetto: realizzazione del percorso pedonale a lato della carreggiata con pali in legno ogni 2 m (Int.14)

Interventi di sistemazione e messa in sicurezza di ponti esistenti:

- realizzazione di una passerella metallica ancorata al ponte esistente (Int.16 – Per la realizzazione verranno utilizzate piastre di ancoraggio di tipo HEA, travi IPE, tavolato di abete per il piano di calpestio);
- sistemazione dei parapetti dei ponti esistenti (Int.17 – Rimozione dei traversi esistenti e realizzazione di nuovi traversi – pulizia dei montanti esistenti – realizzazione di elementi in ferro per la nuova balaustra metallica – completamento dei parapetti con rete metallica).



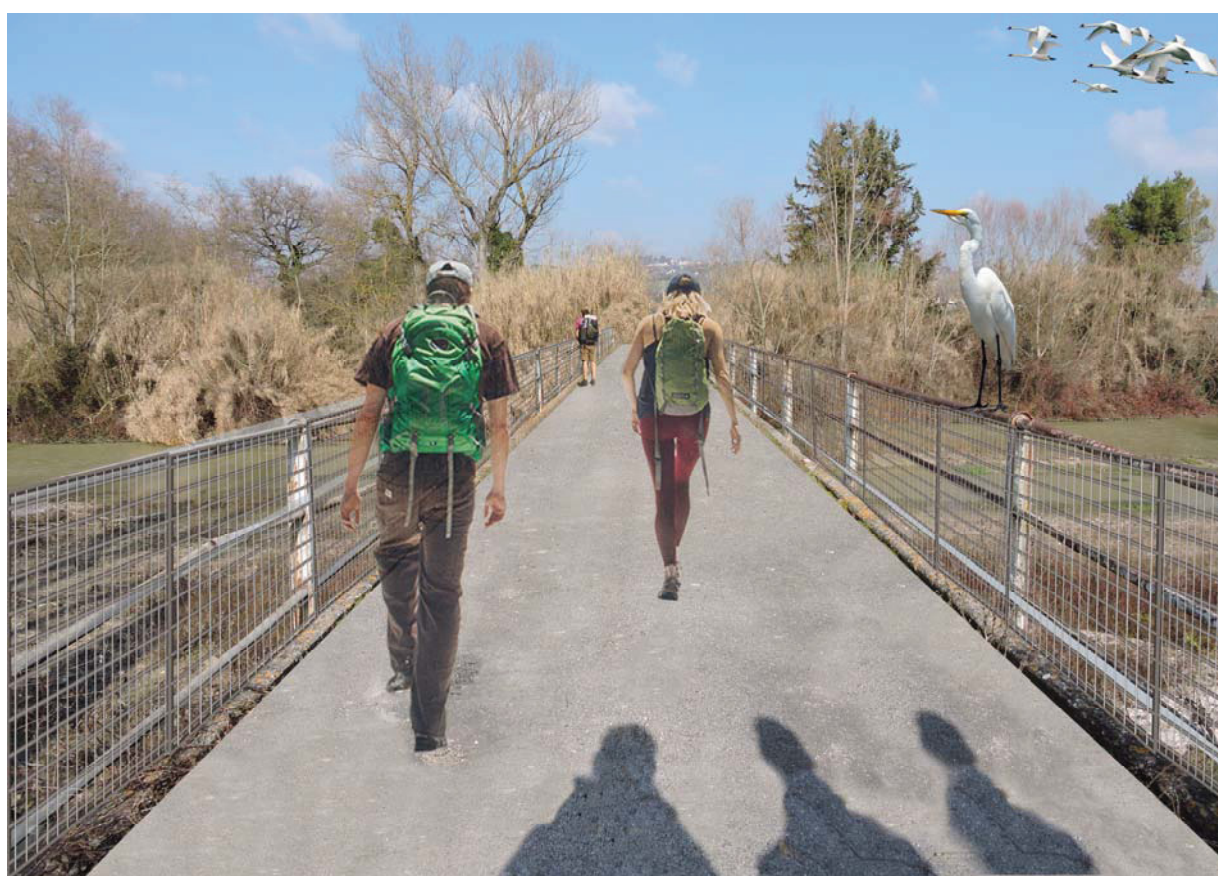
Stato di fatto: ponte non idoneo al passaggio pedonale



Stato di progetto: realizzazione di un nuovo ponte pedonale ancorato ad un ponte esistente



Stato di fatto: ponte con balaustre non a norma e fondo stradale degradato



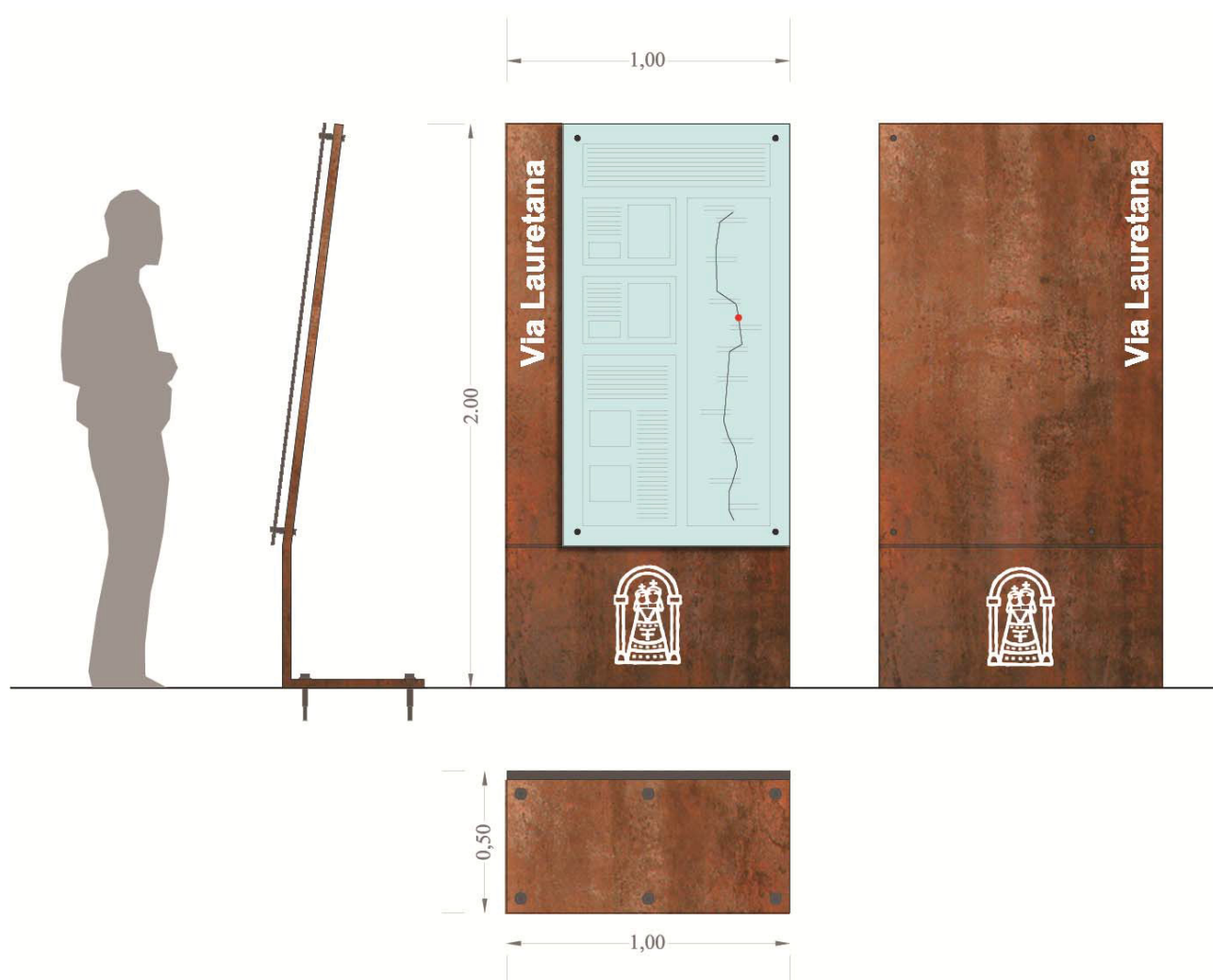
Stato di progetto: sistemazione del fondo stradale e dei parapetti laterali

Interventi di installazione della cartellonistica

Il presente progetto prevede la chiara individuazione, sul territorio, dei 23 Comuni che partecipano al progetto avendo sottoscritto una specifica Associazione Temporanea di Scopo (ATS) attraverso l'apposizione di specifica cartellonistica informativa, denominata di primo livello, che possa testimoniare con la sua presenza, il passaggio o il collegamento alla cinquecentesca Via Lauretana. Tale cartellonistica (**un “totem” informativo 1.00ml x 2.00ml e n.5 cartelli indicatori - da installare nei centri abitati - per ogni comune dell'ATS**) sarà posta in punti ad elevata visibilità turistica e ha come obbiettivo quello di evidenziare il collegamento del comune interessato con il suddetto percorso; il totem riporterà informazioni riguardanti la storia, le caratteristiche e le potenzialità del territorio, segnalando eventuali punti di interesse religioso, storico-artistico ed indicare il punto in cui il pellegrino si trova rispetto la totalità del tracciato.

Oltre alla cartellonistica di primo livello l'intervento prevede cartelli 0.20ml x 0.30ml per l'indicazione del percorso nei centri abitati di Montelupone, Recanati e Loreto.

A Loreto, lungo Corso Traiano Boccalini, verranno inserite, incastonate nella pavimentazione, delle targhe indicative del percorso per la Santa Casa; tale lavorazione verrà inserita tra le somme a disposizione della stazione appaltante.



“Totem” informativo da installare in ogni comune dell'ATS



Esempi di contestualizzazione dei "Totem"



cartelli indicatori da installare nei centri abitati, n.5 per ogni comune dell'ATS



cartelli per l'indicazione del percorso da installare nei centri abitati

Interventi di installazione di segnaletica stradale

Nei comuni prossimi alla Santa Casa (Recanati, Montelupone e Loreto) verranno installati segnali stradali, sia orizzontali che verticali, ai fini della messa in sicurezza del tragitto del pellegrino lungo il tracciato. Tale segnaletica dovrà rispettare il Codice della strada (D.lgs 285/92) e dovrà seguire le direttive del Regolamento del codice della strada (D.P.R. 495/92).

Per quanto riguarda la segnaletica verticale, l'intervento prevede l'installazione di:

- segnale "piccolo" di direzione urbano di dimensioni 100ml x 0.20ml (Art.78 del D.P.R. 495/92);
- segnale di direzione extraurbano di dimensioni 130ml x 0.30ml (Art.78 del D.P.R. 495/92);
- indicazione della presenza di pedoni sulla carreggiata (Art.103 del D.P.R. 495/92);
- segnale di limite massimo di velocità (Art.116 del D.P.R. 495/92);

Per quanto riguarda la segnaletica orizzontale, l'intervento prevede l'installazione di:

- strisce pedonali sulla carreggiata (Art.145 del D.P.R. 495/92).

In corrispondenza delle strisce pedonali verrà installato un sistema costituito da due impianti lampeggianti (uno per senso di marcia), con segnale di attraversamento pedonale (fig. II 303 N.C.d.S.), alimentati mediante un kit fotovoltaico.



segnale "piccolo" di direzione urbano di dimensioni 100ml x 0.20ml (Art.78 del D.P.R. 495/92)



segnale di direzione extraurbano di dimensioni 130ml x 0.30ml (Art.78 del D.P.R. 495/92)



indicazione della presenza di pedoni sulla carreggiata (Art.103 del D.P.R. 495/92)



segnale di limite massimo di velocità (Art.116 del D.P.R. 495/92)



strisce pedonali sulla carreggiata (Art.145 del D.P.R. 495/92)



Esempio di impianto lampeggiante per passaggi pedonali dotati di kit fotovoltaico

Il Progettista

Ing. Gianfranco Ruffini

