

REGIONE
MARCHE



Provincia di Fermo

Settore Viabilità - Infrastrutture - Urbanistica -
Patrimonio - Edilizia scolastica



Città di Fermo

**CONVENZIONE REPERTORIO N.5357 DEL 21.01.2020
REGISTRO CONVENZIONI REGIONE MARCHE**

**AMMODERNAMENTO DELLA
S.P. 203 CORTA PER TORRE SAN PATRIZIO
1° STRALCIO**

CUP C67H19001670001

IMPORTO COMPLESSIVO DEL FINANZIAMENTO € 700.000,00

PROGETTISTA: Ing. Stefano Gregori
ORDINE DEGLI INGEGNERI

ingegnere
STEFANO GREGORI
N. 1813 T.U.H. Albo Provinciale
VIA CIVIL* EP AMBIEWTME
130V. pi » SEOU RICCN'O

RELAZIONE GEOLOGICA- Dott. Geol. Costantino Berardini

RILIEVO TOPOGRAFICO- Geom. Giovanni Antolini

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: ING. IVANO PIGNOLONI

ELABORATO:

Relazione illustrativa

n.1

SCALA:

03					
02					
01					
00		Luglio 2022			
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

RELAZIONE TECNICA-ILLUSTRATIVA

1 Premessa

Nella presente relazione si illustrano le motivazioni e le scelte adottate nella redazione del **Progetto definitivo-esecutivo dell'ammodernamento della Strada Provinciale n. 203 Corta per Torre San Patrizio** resi necessari per ottimizzare il collegamento del nuovo ospedale di Fermo con la viabilità esistente.

Per questo lavoro, l'Amministrazione Provinciale di Fermo dispone della provvista finanziaria di € 700.000.

Il sottoscritto Ing. Gregori Stefano incaricato dal committente ha eseguito sopralluoghi e rilievi in loco e avvalendosi della relazione geologica ha redatto il progetto definitivo ed esecutivo di seguito descritto.

2 Stato attuale

La strada attualmente si sviluppa per una lunghezza di circa 1260 metri con larghezza variabile di circa 4 metri, lungo il tracciato non sono presenti opere di contenimento in quanto la natura dei terreni e la presenza di vegetazione sulle scarpate adiacenti la sede stradale fa sì che le scarpate e gli argini stradali siano pressoché stabili. Il fondo stradale risulta per lo più stabile mentre il manto si presenta deteriorato dal traffico veicolare. Non sono presenti guard rail e scoline delle acque meteoriche che defluiscono attraverso canali e pozzetti nelle campagne adiacenti.

3 Stato di progetto

Poiché è volontà dell'ente proprietario allargare la sede stradale da 4 a 6 metri circa, per un tratto della lunghezza di 870 metri circa, è stato redatto un nuovo tracciato ampliato in larghezza rispetto al precedente scegliendo il lato da ampliare in relazione alle condizioni geomorfologiche di ogni singolo tratto come riportato negli elaborati grafici. La nuova strada sarà dotata di scoline per le acque meteoriche tipo provincia e opera di contenimento con muro in cemento armato controterra, denominato Muro A, che avrà lunghezza di circa 86 metri e altezza variabile da 1 a 4 metri, dotato di fosso di guardia a monte per evitare la percolazione delle acque meteoriche dalle campagne sovrastanti.

Le sezioni stradali e i particolari costruttivi sono riportati all'interno degli allegati elaborati grafici e tengono conto della geomorfologia del territorio e del crescente flusso veicolare.

I lavori prevedono la realizzazione dell'opera di contenimento sopra descritta previa sbancamento dei terrapieni a monte, e la realizzazione di brevi tratti di rilevato stradale con nuova fondazione di spessore almeno 50 cm nelle porzioni ampliate a valle, in seguito la realizzazione delle scoline e altre opere di deflusso delle acque meteoriche ed infine la bitumatura delle intere sedi stradali.

3.1 Requisiti tecnici

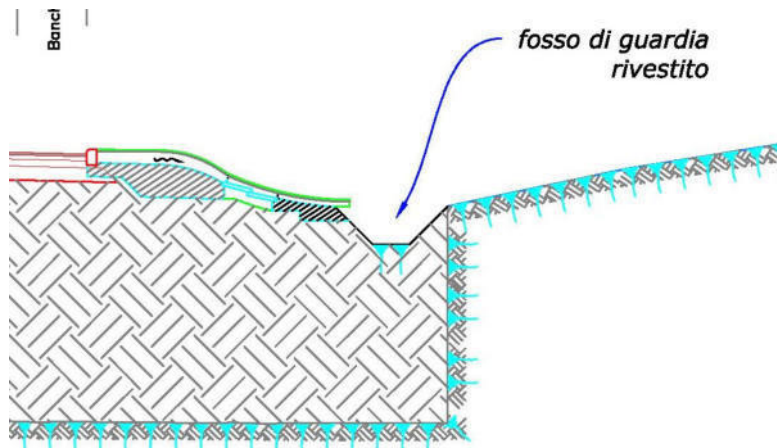
La sede stradale sul presenta le seguenti caratteristiche:

- Numero di Corsie per senso di marcia: 1
- Intervallo velocità di progetto: 30 – 60KM /H
- Larghezza della corsia di marcia: 3 m
- Larghezza della banchina: 0,50 m

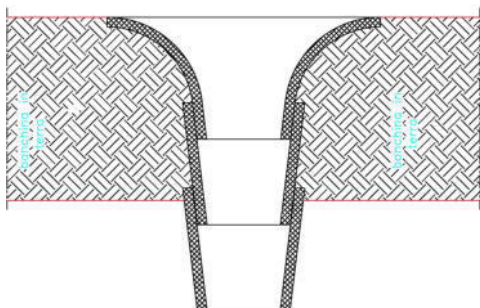
La sezione trasversale di progetto adottata ha una larghezza complessiva di circa 7 metri con unacorsia di 3 metri, una per ogni senso di marcia, e una banchina per lato di 0,5 metri.

3.2 Sistema di smaltimento delle acque meteoriche

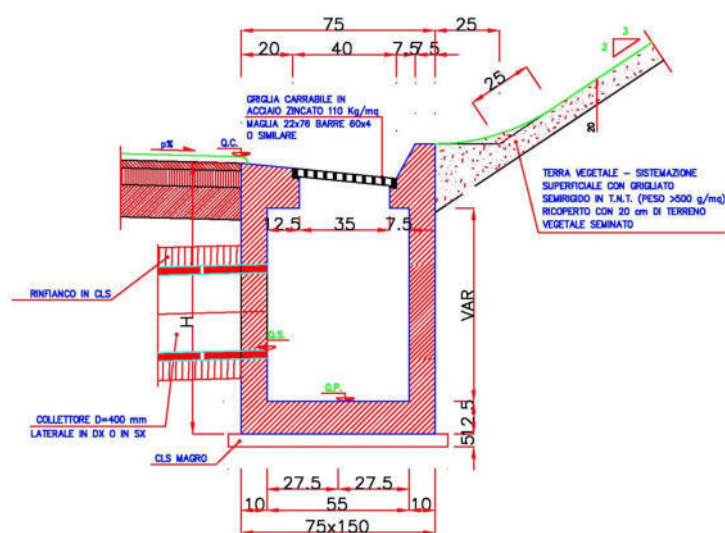
Le acque meteoriche interessanti il piano viabile saranno raccolte e condotte ai ricettori idrici esterni tramite un sistema di canalizzazione sul ciglio strada che porta le acque sul reticolo idrografico esistente



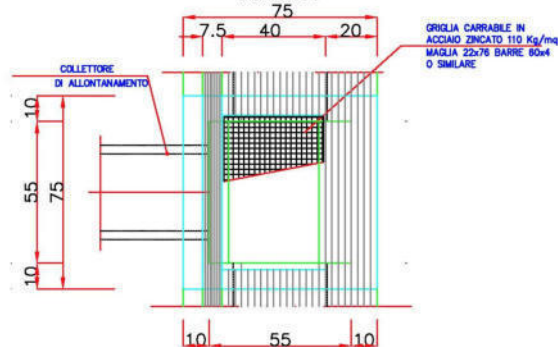
PEZZO SPECIALE IMBOCCO COPPONI



SEZIONE IN CORRISPONDENZA POZZETTO



PIANTA



Nei tratti in trincea le acque di piattaforma sono raccolte da una cunetta alla francese e da caditoie collegate da tubazioni in PVC pesante.

3.2 Sovrastruttura stradale

La sovrastruttura stradale, per la parte in allargamento della piattaforma esistente, sarà composta da 30 cm di stabilizzato 7 di binder e 3 cm di manto d'usura.

PARTICOLARE PAVIMENTAZIONE – tratti in allargamento

