

# SETTORE "PONTE METAURO - MAROTTA" VARIANTE AL P.R.G.

progetto: dott. arch. Marco MAJOLI  
**7412** Roma 00153  
Lungotevere Ripa - 6-

COMUNE DI FANO

Progetto approvato con deliberazione consiliare N° 939 in data 16/12/74  
esaminata senza rilievi della Regione Marche - Comitato di Controllo, Sezione Speciale di Pesaro nella seduta del 23/4/75  
col N° 3132 di Prot.  
Fano, li 14/5/77



**IL SINDACO**  
(Prof. Enzo Cicetti)

**IL SEGRETARIO GENERALE**



**RELAZIONE**

COMUNE DI FANO

SETTORE PONTEMETAURO-MAROTTA

VARIANTE AL P.R.G.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Progetto Dott. Arch. MARCO MAJOLI  
1974/Luglio





La porzione di territorio oggetto del progetto di variante di P.R.G. è ubicata a Sud-Est del capoluogo e comprende la fascia costiera delimitata dal tracciato dell'Autostrada Bologna-Ancona, tra la foce del fiume Metauro e il confine del Comune.

L'assetto urbanistico di tale settore è preordinato dal P.R.G. del Comune di Fano, adottato in data 28/3/1963 e approvato in data 19/4/1967 (cfr. tav. A).

Detto P.R.G. distingue, all'interno del citato settore, tre diverse modalità di intervento urbanistico, cui corrispondono tre diversi usi del suolo.

Una prima fascia, compresa tra la linea costiera e il tracciato della SS. N. 16 "Adriatica", è prevalentemente destinata all'accoglimento di insediamenti a carattere turistico-residenziale ed alberghiero, intervallati da zone libere riservate a parco e ad attrezzature per il tempo libero.

A monte di questa serie di sviluppi, che interessano praticamente tutta la fascia costiera, sono identificati, dal P.R.G., quattro poli di sviluppo urbano, in corrispondenza degli abitati di Marotta, Ponte Sasso e, gli ultimi due, in località Torrette di Fano.

La restante fascia di territorio, sino al tracciato della Autostrada, è classificato come zona rurale intensiva, (zona rurale A, nelle Norme di attuazione del P.R.G.).

Il P.R.G., individuate nella conservazione delle colture agricole intensive praticate nell'immediato entroterra e nella corretta valorizzazione turistica della frangia costiera, le fondamentali componenti economiche di questa parte del territorio fanese, ne stabiliva con estrema chiarezza le modalità di sviluppo.



Con altrettanta chiarezza erano espressi dagli elaborati di P.R.G., i criteri da seguire nel processo di attuazione delle previsioni edilizie.

Una trama edilizia piuttosto rada, costituita da un susseguirsi di complessi edilizi di limitata estensione, alternate alle pause edilizie delle zone verdi e delle attrezzature integrative delle attività balneari (campi di gioco e sport, ecc.) avrebbe dovuto caratterizzare le espansioni a prevalente destinazione turistica, conferendo ai settori ancora liberi del litorale fanese, un aspetto decisamente contrastante con quelli già in corso di utilizzazione (Marotta) la cui forte densità, da un lato, e l'assenza di qualsiasi programmazione urbanistica, dall'altro, concorrevano a fornire uno dei più brillanti esempi di degradazione ambientale.

Quanto al tema delle residenze stabili, la previsione di concentramenti urbani ben definiti e attrezzati, voleva essere una decisa contrapposizione alla tendenza - essa pure degradativa dell'ambiente - di disseminare le zone agricole di case e casette ponendo un decisivo arresto alla formazione di pseudo-aggregati urbani, quale quello, realizzato nei tempi andati, di Metaurilia che, con somma evidenza, denunciava la precarietà di tali operazioni urbanistiche e l'elevato grado di asocialità di tali procedure.

Per l'abitato di Marotta, che già al momento della formazione del P.R.G., presentava una assoluta carenza programmatica nell'impostazione e gravissime lacune in fatto di dotazione di servizi e infrastrutture sociali e collettive, il P.R.G. limitava la sua azione ad una operazione di contenimento delle espansioni edilizie, tentando di ricucire la trama viaria interna. Lo spostamento dell SS. n° 16, avviata a mò di tangenziale, a monte delle zone edificabili, e il tentativo di salvaguardare i pochi spazi ancora liberi con destinazione a verde pubblico e ai servizi sociali, completavano il programma urbanistico.



Tale programma, l'unico razionalmente perseguibile, veniva tuttavia a perdere progressivamente di efficacia.

I) Alcune soluzioni previste risultavano irrealizzabili, e fortemente compromesse al momento stesso dell'adozione del P.R.G. La stesura degli elaborati, infatti, era avvenuta su materiale cartografico (riduzione di mappe catastali) di scarsa attendibilità e in grave ritardo di aggiornamento (cfr. tavola B); figuravano come disponibili una quantità di aree, in realtà già diversamente utilizzate o, quantomeno fortemente compromesse.

Lo stesso andamento della linea costiera si discostava in misura notevole da quello reale, talché la profondità della fascia destinata ad attrezzature balneari, veniva ad essere piuttosto ridotta e, per larghi tratti, addirittura dimezzata.

2) A questo già grave "handicap" si aggiungeva la mancata notificazione delle licenze già concesse a Marotta e Ponte Sasso, che avrebbe indotto, se rese note, a diversa scelta operativa.

3) In sede di esame delle osservazioni l'amministrazione comunale riteneva di accogliere - e il Consiglio Superiore LL. PP. ratificò in sede di approvazione del P.R.G., l'operato degli organi locali - una serie di osservazioni che:

a) appesantivano notevolmente la consistenza degli sviluppi lungo la fascia costiera;

b) portavano all'allargamento delle previsioni edilizie dei tre nuclei interni (Ponte Sasso e Torrette) senza adeguare nel contempo, le previsioni in fatto di dotazione di servizi collettivi e infrastrutture sociali;

c) in corrispondenza di Marotta, di cui con argomenti non privi di fondamento si criticava la compressione edilizia prevista dal P.R.G. e la pratica rinuncia, da parte di questo, a tentare una operazione di ristrutturazione urbanistica - fu aggiunta una notevole espansione a carattere residenziale con indici di densità piuttosto elevati (Zona "C";



mc/mq. 4,5) addirittura a monte della tangenziale con il risultato, da un lato, di annullare in partenza ogni validità allo spostamento della Statale e, dall'altro lato, di aggravare in misura ancora maggiore la condizione di precarietà dell'intero aggregato urbano.

4) Il mutamento d'Amministrazione, successivo alla adozione del P.R.G., ha portato alla guida del Comune una diversa maggioranza ed ha giustificato una serie successiva di modificazioni attuate con espedienti (deroghe) che hanno creato inconvenienti e situazioni per gran parte delle quali, oggi, non rimane che prendere atto.

La concessione di licenze in deroga al disposto del P.R.G., e le licenze concesse in zona rurale ai margini dell'abitato di Ponte Sasso, riducono ulteriormente la validità delle soluzioni di P.R.G.

La non felice decisione di procedere all'asfaltatura del lungomare di Marotta a Ponte Sasso, anche se giustificata da improrogabile necessità, ha portato alla rinuncia a trasferire alle spalle degli insediamenti di retrospiaggia l'arteria di alimentazione veicolare.

E' giusto a questo punto precisare le difficoltà cui va incontro una Amministrazione Comunale nel momento in cui affronta in concreto il tema della disciplina urbanistica e, in particolare, nel delicato momento della validità delle misure di salvaguardia quando, nei confronti di ogni P.R.G., si verifica una sorta di crisi di rigetto.

Nè si può prescindere dal "clima ambientale"; così come ebbe a dire uno dei più qualificati architetti italiani (Luigi Moretti), in fatto di urbanistica e pianificazione territoriale, il nostro paese si trova, più o meno, all'età della .....pastorizia.

Tuttavia qualche sforzo in meglio poteva essere fatto; alcune concessioni si sarebbero potute evitare.

5) Alla operazione di evasione delle linee programmatiche del P.R.G. contribuì inoltre, a nostro avviso, il Piano stesso.



La struttura a nuclei intervallati da zone verdi, prevista per gli sviluppi costieri, portava inevitabilmente ad una spe<sup>re</sup> requazione di trattamento della proprietà.

Una previsione di consorzi o comparti di attuazione non venne prevista in sede di normativa di attuazione, laddove sarebbe stato lo strumento più idoneo per il conseguimento del programma urbanistico prescelto.

La individuazione di consorzi omogenei all'interno dei quali dovevano essere comprese non solo le zone edilizie, ma altresì i settori a verde e per le attrezzature avrebbe determinato:

a) un eguale trattamento della proprietà e, almeno nei settori di maggiore pressione, avrebbe eliminato la corsa alla de<sup>ro</sup>ga;

b) una gestione consortile avrebbe garantito una organica concezione dei singoli complessi urbani che, concepiti evidentemente dal P.R.G. come unitari, si trasformavano, per lo stil<sup>licidio</sup> delle licenze edilizie e per essere le singole iniziative legali alle casuali dimensioni dei lotti, in<sup>con</sup>gerie dei più disparati edifici, dando luogo ad un ambiente urbano che, lungi dall'essere unitario, non è neppure divertente e all'interno del quale non<sup>si</sup> riescono a distinguere neanche le qualità architettoniche del singolo edificio;

c) sempre demandando ad una organizzazione di consorzio, la attuazione degli insediamenti, si sarebbe evitato il propagarsi delle micro-iniziativa, ormai incontestabile sinonimo di pessima edilizia (non si dice neppure "architettura"), e che rappresenta uno dei maggiori ostacoli per l'attività imprend<sup>di</sup> toriale a uscire di minorità e portarsi sul piano di una produzione industriale e, comunque, più qualificata.

Aspetto, questo, tanto più importante nel caso che stiamo considerando; dove cioè il prodotto edilizio è destinato alle esigenze di una clientela esterna particolare, che richiede semmai qualcosa in più che in meno, rispetto ai normali standards residenziali e dove, per contro, si sapeva bene dove sa



rebbero andate a parare le singole iniziative locali di una classe proprietaria dalle vedute non propriamente aperte - quando non francamente ottusa - cui si affiancava una impreditoria decisamente squalificata, oppure alle prese con problemi di crescita, e quindi scarsamente incline ad uscire dalla modesta routine.



Nell'accingerci a porre mano allo studio dell'assetto urbanistico del settore, si è subito avvertito come il nuovo strumento urbanistico venisse a configurarsi, non solo come approfondimento delle linee del P.R.G., ma anche come variante al Piano stesso;

1) Per la necessità di correggere le anomalie, in fatto di destinazione del suolo, provocate dalla inattendibilità del materiale cartografico su cui fu redatto il P.R.G.

A tale scopo si è redatto lo spoglio delle licenze edilizie indicando con assoluta precisione quelle rilasciate anteriormente alla data di adozione del P.R.G. e mettendone in evidenza i contrasti con le previsioni del P.R.G.

2) Per la necessità di ovviare ai guasti operati dall'accoglimento delle osservazioni che hanno alterato in misura sensibile certe organiche previsioni del P.R.G. (fascia costiera e nuclei interni di Ponte Sasso e Torrette) e addirittura sconvolto le previsioni stesse (addizione esterna alla tangenziale di Marotta).

3) Per l'opportunità di commisurare le dotazioni di aree per servizi e infrastrutture di uso collettivo ai nuovi standards urbanistici di legge.

A tale scopo si è verificata la consistenza delle volumetrie esistenti, constatando che, già oggi, al momento cioè in cui buona parte delle previsioni edilizie del P.R.G. non sono state ancora realizzate, le previsioni del Piano stesso, particolarmente in corrispondenza degli abitati di Marotta e Ponte Sasso, in fatto di tali dotazioni, sono largamente al disotto delle aliquote risultanti dalle applicazioni degli standards urbanistici di legge.

4) Per la convenienza di provvedere attraverso la variante, in maniera organica e non casuale, come rischierebbe di finire, alle implicazioni urbanistiche derivanti dallo spostamento della sede della SS n° 16; spostamento che rientra già nei programmi ANAS e le cui conseguenze hanno una notevole portata sul piano della strutturazione della fascia costiera, dell'abitato di



Marotta e nelle previsioni degli attacchi tra la nuova Statale e la viabilità interna del settore.

5) Per individuare, all'interno delle zone di espansione, quei comparti e consorzi obbligatori cui demandare la possibilità di edificare e, di conseguenza, per integrare la normativa di attuazione del P.R.G. con i disposti a tali intenti relativi.

Sempre in tema di normativa di attuazione, l'esperienza di qualche anno di gestione del P.R.G., ha rilevato la opportunità di ridurre alcuni indici di zona (zona "C" e zona "F") e di rivedere i limiti di altezza massima degli edifici previsti dal P.R.G., soprattutto nel caso di "complessi edilizi" di cui agli artt. I2 e I3 delle norme di attuazione.

6) Per coordinare lo sviluppo urbano di Marotta di Fano, sia in fatto di previsioni viarie, sia nel settore delle infrastrutture sociali, con quello della adiacente Marotta di Mondolfo superando, attraverso una concordata azione programmatica, la singolare situazione per cui, in virtù di una divisione amministrativa, quel che, in realtà, è un solo insediamento urbano, viene nettamente spaccato in due e amministrato con criteri sensibilmente differenziati.



Al fine di precisare al massimo grado dimensione e caratteristiche dei singoli problemi, si è voluto anteporre, anche al semplice studio dello schema generale di variante, un accurato esame della situazione di fatto che ha portato ad una conoscenza capillare della zona in oggetto e dei temi ad essa relativi.

Si ritiene quindi utile, ai fini della comprensione delle risultanze dello studio della variante, procedere ad un, sia pur rapido, esame della situazione di fatto.

### 1) VIABILITA'

Il tema di fondo è rappresentato dalla presenza, alle spalle del litorale, della SS. n° 16 "Adriatica". Questa autentica barriera ha sempre costituito, insieme e ancor più del tracciato della linea ferroviaria, la linea di frontiera degli sviluppi a carattere turistico, determinando una sovrappressione di interessi ed edilizia sulla fascia retrostante l'arenile.

Il secondo tema è rappresentato dalla disorganicità assoluta della trama viaria di Marotta che, particolarmente a monte della Statale, richiede una operazione di razionalizzazione in modo da rendere evidente e chiara una classificazione delle varie funzioni.

Terzo punto: la rottura del lungomare di Marotta-Ponte Sasso, spostando la circolazione locale a ridosso della linea ferroviaria, se non addirittura sull'attuale sede dell'Adriatica.

### 2) CARATTERE DEGLI SVILUPPI

Si distinguono tre distinte tipologie insediative:

a) la fascia costiera tra il tracciato dell'Adriatica e la spiaggia, dal limite comunale di Marotta sino al fosso che separa Torrette da Metaurilia, è interessato dalle attività direttamente legate al movimento turistico.

Sia sul primo tratto, antistante l'abitato di Marotta, che nei più recenti insediamenti (Torrette) si nota la casualità



delle collocazioni e la generale disorganicità delle impostazioni.

Se si tratta di abitanti di vecchia formazione (Marotta), la trasformazione delle funzioni conseguente all'avvento della nuova componente economica (turismo) non ha comportato mutamento alcuno nella struttura urbana: si è quindi operata una vera e propria trasformazione edilizia sostituendo alle vecchie casette dei pescatori i più grossi volumi delle attrezzature ricettive e condominiali. Ne è derivato un ambiente urbano completamente disordinato e disorganizzato sia nell'aspetto fisico (rapporti volumetrici) sia sul piano dei servizi comunitari.

I più recenti insediamenti (Ponte Sasso - Torrette), seppure sorti su zone libere e senza remora di precedenti compromissioni d'uso del suolo, hanno seguito la stessa via; talché non vi è differenza rilevante tra questi e i meno recenti insediamenti.

Le lievi diversità, dovute esclusivamente ad una maggiore spaziatatura dei volumi edilizi, conseguenti alla necessità di rispettare la normativa di attuazione del P.R.G. si annullano del tutto ove si considerino le dotazioni degli spazi verdi e di infrastrutture sociali e per il tempo libero.

L'unica parvenza di verde pubblico, infatti, si può trovare a Marotta in una modesta fascia-giardinetto della estensione di mq. 1.200: nulla, in rapporto ai 5 km. di estensione della fascia costiera attualmente utilizzata per attività turistiche, e meno di nulla, in rapporto alla dimensione massiccia del movimento turistico (204.166 presenze nel 1969, 242.685 nel 1972).

Una così elevata presenza di interessi turistici non è riuscita, ad oggi, ad esprimere un centro comunitario, sia pure limitato alle sole iniziative commerciali: gli esercizi pubblici sono sorti in bel disordine, senza un minimo di programmazione. La stessa meccanica della concessione delle licenze



con i suoi sino ad ieri trogloditici criteri delle "distanze", ha favorito il disseminamento delle iniziative.

b) il discorso non differisce di molto, quando si considera lo sviluppo più propriamente residenziale di Marotta: basta una occhiata alla trama viaria per comprendere come anche la più esile intenzione programmatica sia stata messa al bando.

Prima che gli strumenti e le leggi in materia di urbanistica fossero operanti, ciascuno si è aperto la "sua" strada personale (regolarmente non ancora bitumata) e il moltiplicarsi dei lotti serviti da due e più strade non scuote minimamente gli indefessi proseliti della.....programmazione individuale.

Dopo venti-venticinque anni di questa crescita spontanea, ci si trova oggi di fronte ad un aggregato informe che, se al censimento del 1961 presentava poco meno di 1.400 abitanti, oggi ne ospita più di 3.000.

c) Nei settori di retroterra di Ponte Sasso e nella zona di Metaurilia ci si trova di fronte ad un fenomeno di trasformazione degli usi rurali del suolo.

A Ponte Sasso, in conseguenza della lievitazione dei prezzi, subita dalle aree di prima fila, si dispongono in aperta campagna, ai margini della rete viaria poderale, le iniziative residenziali più povere, dando luogo ad un caseario sparso che, togliendo ogni carattere rurale all'ambiente, non riuscirà mai a conferirgli un aspetto "urbano" in senso moderno e civile.

Si riproduce cioè in forma spontanea, quanto a Metaurilia è avvenuto sul piano di una "geniale operazione di bonifica agraria".

Nel settore di Metaurilia, una dopo l'altra, le vecchie casette poderali sono sostituite di fatto, o per uso, da casette turistiche. La trasformazione, che opera su un tessuto pseudo-urbano, dà luogo ad un pernicioso insediamento sfarinato al bordo della Statale che, con minimo spiegamento volumetrico, compromette la organica trasformazione d'uso di una frangia costiera lunga ben 3,7 km.



In modo analogo, lungo la statale per S. Costanzo, si moltiplicano le costruzioni a destinazione più propriamente rurale, senza dar vita ad un proprio e vero insediamento, ma occupando progressivamente il fronte strada.

In entrambi i settori, non c'era forse neppure bisogno di notarlo, assenza totale di attrezzature sociali.

### 3) ATTIVITA' ECONOMICHE

#### A) TURISMO

E' l'attività turistica la principale risorsa economica del settore.

I dati relativi all'ultimo quinquennio sono al riguardo estremamente significativi.

Le attrezzature ricettive alberghiere passano da un potenziale di 564 letti nel 1965 a 1.337 nel 1969 e a 2.861 nel 1972 con un aumento degli esercizi da 16 a 34; i camping aumentano da 2 a 6.

Di pari passo gli arrivi e presenze registrano un costante aumento nel quinquennio 1965-69 anche in quegli anni in cui, in altre spiagge si registravano situazioni di stallo o di lieve regresso.

Dalle 113.699 presenze totali del 1965 si passa alle 204.166 del 1969 e alle 242.685 del 1972 mentre la percentuale relativa al movimento globale della giurisdizione dell'azienda di Soggiorno e Turismo di Fano aumenta dal 28,4% al 38,7% (1969) e al 41,17% (1972).

Di estremo interesse, soprattutto al livello delle scelte tipologiche, la progressiva variazione percentuale delle singole categorie tipologiche (alberghiere, extralberghiere, campings).

Presenze e arrivi del movimento alberghiero registrano infatti un lieve aumento (dal 38,9% al 39,2% al 42,3% rispettivamente dal 1965 al 1969, per passare al 32,35%<sup>e</sup> al 34,78% nel 1972) cui si accompagna l'incremento della clientela dei campings (ar



rivi: dal 16,6% al 21,6% (1969) al 25,29% (1972); presenze dal 4,8% (1965) al 13,9% (1969) al 17,59% (1972).).

Il movimento extralberghiero nel periodo 1965-1969 denuncia una tendenza alla diminuzione (arrivi: dal 51,2% al 36,3%; presenze: dal 56,2% al 46,5%) decisamente invertito nel periodo 1969-72 (presenze 50,33%, arrivi 39,89%). Ciò in conseguenza del modificarsi delle iniziative edilizie (condomini, residences e simili) che consentono una semplificazione del menage e quindi maggiori disponibilità di tempo e oneri minori per la manutenzione ordinaria dell'alloggio e per la concomitante crisi del personale alberghiero che incide soprattutto sulle conduzioni medio-piccole.

C'è inoltre da rilevare come si sia rimasti ancorati alla ormai scontatissimo pregiudizio del turista che desidera solo il mare: in questo modo troppo poco si è fatto per offrire una integrazione alle attività di spiaggia e di migliorare l'ambiente fisico che, oltre a un discreto arenile, non è in grado di offrire altro.

#### B) ATTIVITA' AGRICOLE

Fonte di reddito base sino alla metà del '50-60, l'attività agricola ha seguito, anche in questa zona, i modelli evolutivi (o involutivi?) comuni all'interno paese; qui forse meno che altrove, per il particolare tipo di cultura (orticola intensiva) che consente ancora discreti redditi.

La perdita di importanza sul piano dei redditi globali, trova riscontro nella contaminazione edilizia della campagna, sempre più costellata di edifici pretestuosamente designati come case rurali. Si tratta in realtà di nuovi residenti che nulla o poco hanno a che fare con le attività agricole e che trovano nei più bassi costi del suolo la convenienza di edificare al di fuori dei centri urbani.

Fenomeno di progressiva e allarmante degradazione ambienta-



le che dà luogo a quell'insediamento sparso del tutto allergico a razionalizzazione urbanistica.



Costretto, per la presenza della barriera costituita dalla SS. n° 16- in realtà assai più dannosa e invalicabile della linea ferroviaria - ad operare una netta distinzione tra gli insediamenti della fascia costiera, e quelli interni, il P.R.G. di Fano configurava su questa premessa strutturale i due tipi di ambiente urbano.

Con la possibilità, offerta dall'arretramento della Statale al piede della collina, di declassare l'attuale sede della "Adriatica" a semplice collegamento locale - eliminando dalla sua sede il traffico pesante e quello di transito - si determinano per l'intera fascia costiera, ben diverse condizioni di base.

Il nuovo sistema viario potrebbe consentire un più efficace controllo della classificazione funzionale delle varie arterie in considerazione della chiarezza con cui si vengono ad affidare a ciascuna di esse più specifici compiti e, dall'altro, offre il destro di creare in alcuni punti nevralgici le premesse, o per un efficace intervento di rinnovamento della esistente trama urbana, e per la favorevole formazione di nuove strutture insediative.

In questo modo, in luogo di una tipizzazione degli insediamenti svolto per fasce parallele alla costa si avrebbe una caratterizzazione per settori di territorio.

A) Il primo settore corrisponde agli attuali sviluppi urbani di Marotta-Ponte Sasso, per i quali l'intervento di pianificazione è forzato a restringersi in una operazione di razionalizzazione urbanistica, anche se più marcatamente caratterizzante di quella prevista dal P.R.G.

Per Marotta l'ipotesi di un innesto alla nuova statale, offre il destro di operare un decisivo spostamento degli interessi, per dar vita ad una struttura portante (assi viari principali e settori urbani qualificati) capace di mettere decisamente in sottordine gli attuali sviluppi e di organizzare efficacemente i nuovi.



Nasce così al servizio dei settori designati a raccogliere le attrezzature vitali del complesso urbano (strutture commerciali e sociali), un sistema viario interno, più propriamente di servizio urbano, che si lega da un lato, alle analoghe infrastrutture della Marotta di Mondolfo, e dall'altro, da luogo ad un sistema parallelo alla Statale per riconnettere le trame urbane di Ponte Sasso e di Marotta e consente di tentare una operazione di riqualificazione degli insediamenti costieri più disponibili.

Il complesso urbano di Ponte Sasso già largamente compromesso da una serie di interventi, consente solo una operazione di integrazione infrastrutturale e di saturazione organica dei settori già in via di sviluppo.

B) Ben diversa la disponibilità offerta nella zona di Torrette; la minore compromissione del territorio consente infatti la predisposizione di un organico centro di vacanze.

Qui, inoltre, più che nel settore Marotta-Ponte Sasso, si può svolgere il tema fondamentale per assicurare il perdurare dei tassi di incremento turistici: portare cioè a partecipare della vita balneare costiera anche i settori più interni del territorio in un quadro di più elevata caratterizzazione ambientale.

C) Prospettive di sviluppo e di strutturazione assai dissimili (e, certo, migliori) si sarebbero potute delineare ove si fosse considerato lo spostamento della linea ferroviaria. Una tale evenienza, ancorchè assai stimolante, si è ritenuto di lasciare cadere in considerazione delle scarse possibilità di veder attuato un così impegnativo programma in tempi ragionevolmente brevi.

Si è tuttavia tenuto presente, nella strutturazione degli sviluppi, la eventualità di vedere eliminata la barriera ferroviaria e, a tal riguardo, così come già fatto dal P.R.G., che si sono imposte strutture urbanistiche per "settori di territorio", anziché a "fasce parallele alla costa", si da fornire l'intero territorio di uno scheletro di base che potrà ben profittare anche di



un eventuale spostamento della ferrovia.

Quanto alle zone rurali, si è proceduto, in sede di normativa, ribadendo la necessità di operare con fermezza assoluta per impedire ulteriori degradazioni ambientali, condensando gli ancor necessari (se ve ne sono) insediamenti agricolo-residenziali in località Tombaccia, fornendo una dimensione e una razionalità urbana all'esistente nucleo edilizio.



Sulla base degli illustrati punti programmatici fondamentali testé esposti si è successivamente elaborato un programma base di intervento, cui si è costantemente riferito lo studio del nuovo strumento urbanistico.

Tali considerazioni sono ormai arcinote, ovviamente, ai diretti responsabili dell'Amministrazione comunale (Giunta e Consiglio); sono state portate a conoscenza delle Autorità Regionali, cui è stato sottoposto il risultato degli studi analitici e di progettazione effettuati; hanno, infine, avuto la più ampia pubblicizzazione presso la cittadinanza fanese che (grazie ad una inconsueta e nutrita serie di incontri a livello di Assemblea popolare e di Consiglio di quartiere o di presa di contatto con le categorie interessate allo sviluppo di questa parte del territorio Comunale) è stata, in un primo tempo, posta al corrente delle impostazioni programmatiche fornite dall'Amministrazione; successivamente informata in ordine allo svolgimento ed al progredire degli studi e direttamente chiamata a contribuire per il loro approfondimento e, infine, largamente informata sui risultati conclusivi.

Ci si ritiene quindi autorizzati a non diffondersi ancora una volta, in questa sede, in dettagli illustrati ormai in tante occasioni, da esser sicuri di aver provocato gli sbadigli anche del più zelante e impegnato cittadino fanese.

Appare, tuttavia, inevitabile un richiamo dei fondamentali punti programmatici e caratterizzanti cui lo studio della variante si ispira.

1) Inquadramento della viabilità (cfr. Tav. "C") oggi caratterizzata da una somma di sedi stradali piuttosto caotica e formatasi semispontaneamente, in un "sistema viario" puntualmente gerarchizzato che, partendo dall'asse tangenziale esterno (variante alla SS. "Adriatica") posto in parallelo al tracciato autostradale, attraverso tre punti nodali (Tombaccia, Torrette, Marotta) viene messo in contatto con gli assi di distribuzione locali costituito dall'attuale sede dell'"Adriatica" da Ponte Metauro sino al nuovo sottopasso di Marotta, dove si sdoppia dando luogo ad un asse interno,



che costituisce, ad un tempo, il luogo su cui si incentra il nuovo centro lineare dell'abitato e l'aggancio agli adiacenti sviluppi della Marotta di Mondolfo.

A questo sistema primario locale, fanno capo le distribuzioni settoriali (asse di distribuzione a mare, posto a ridosso della ferrovia, con riduzione quanto più larga possibile delle utilizzazioni carrabili sul lungomare; asse di inter scambio Torrette/Ponte Sasso/Marotta; collegamento Ponte Metauro/Tombaccia) dalle quali si dipartono le reti di distribuzione capillare alle quali, soprattutto all'interno degli sviluppi urbani di Marotta e Ponte Sasso si è cercato di dare una certa logica, eliminando, almeno in parte, le assurdità e incongruenze attuali, soprattutto riducendo gli sbocchi sull'attuale sede dell'"Adriatica" che, ancorché declassata ad asse di distribuzione locale, necessita di caratteristiche di percorribilità abbastanza elevate.

- 2) Sistemazione e, per quanto possibile, riqualificazione degli interventi anomali (situazioni di fatto non recepite dal PRG e venutesi a creare nel corso del periodo di validità del regime di salvaguardia del Piano stesso) che, per i motivi accennati esistono di fatto, ma non risultano "ufficialmente" negli elaborati di PRG.
- 3) Ricomposizione degli esistenti sviluppi urbani di Marotta e Ponte Sasso, con la creazione, per l'uno e per l'altro, di quel "centro" che gli abitati, nati e cresciuti in forma affatto spontanea, non sono mai riusciti ad esprimere.
- 4) Riqualificazione ambientale dei settori a mare di meno recente costituzione (fronte mare di Marotta, settore nord di Torrette).
- 5) Strutturazione organica, in un quadro compositivo unitario, del settore di espansione "Torrette" che, non ancora troppo compromes



so, costituisce l'ultima occasione per la creazione, in territorio fanese, di un centro di vacanze a tempo libero propriamente detto e in tal senso caratterizzato, impostato su criteri e modelli di sviluppo più coerenti alla destinazione pianificata.

- 6) Avviamento a soluzione del problema rappresentato dal processo di conversione d'uso del suolo, dalle originarie conduzioni agricole alle attività turistiche, interessante il settore "Metaurilia" che, nelle attuali linee di PRG non trova risposte adeguate soprattutto in rapporto alle limitate, intrinseche disponibilità in materia di arenili.
- 7) Dotazione di ciascun settore delle infrastrutture sociali necessarie, non tanto per un semplice adeguamento agli standards di legge (necessario, non c'è dubbio, ma non sufficiente) quanto per assicurare alla residenza, stabile o temporanea, adeguate strutture qualificanti, da un lato, e, dall'altro lato, immettere in un territorio, vocato alle attività turistiche e del tempo libero, quelle infrastrutture che, sole, possono assicurare il perdurare del flusso turistico sui livelli dell'ultimo decennio e costituire, ad un tempo, una valida integrazione delle simili installazioni del capoluogo.

Rientrano in tale assunto programmatico, i due grandi parchi attrezzati di Marotta-Ponte Sasso e Torrette, e il porto turistico.

- 8) Correzione dei disposti di PRG in fatto di tipologie edilizie e di normativa di attuazione, con una più puntuale e precisa individuazione tipologica, maggiormente aderente alle finalità programmatiche e ai criteri fissati per la caratterizzazione degli insediamenti.

Ciò di pari passo con l'introduzione dello sviluppo mediante "comparti di attuazione" come correttivo alle discriminazioni



sin qui in atto, conseguenti alle disparità e alla diversificazione d'uso del suolo.

Questi dunque, in sostanza, ~~in sostanza~~, i punti cardine, su cui si è basato lo studio della variante e ai quali si ispira la proposta soluzione. A proposito della quale va detto subito come si presenti estremamente puntuale e dettagliata nelle soluzioni in quanto, come noto, originata da studi, già compiuti, a livello di piano particolareggiato la cui adozione era sembrata, sino a poco tempo fa, possibile, saltando, appunto, la procedura preventiva dell'adozione della variante al PRG.



Identificati in Marotta e Ponte Sasso i due poli di sviluppo a carattere misto - residenziale e turistico ; in Torrette il luogo di possibili installazioni propriamente turistiche e per il tempo libero; inquadrata la fascia a mare di Metaurilia in un programma interinale, capace di controllare e frenare il processo di spontanea conversione d'uso del suolo; individuato in Tombaccia il punto di coagulazione degli interessi agricolo-residenziali, si è trattato di predisporre adeguate prescrizioni, sì che le caratterizzazioni assegnate ai vari settori territoriali trovassero nelle destinazioni d'uso del suolo e nei collaterali provvedimenti, il più favorevole campo di estrinsecazione.

Tutto ciò avendo presente il modello di sviluppo fornito dal PRG, vale a dire una strutturazione per "punti" (o "poli") capace di arrestare la tendenza spontanea di uno sfruttamento dei suoli ad andamento lineare con intensità decrescente dal fronte mare verso lo interno. In questo quadro, mentre da un lato si venivano rafforzando - non tanto in senso di peso volumetrico, quanto qualitativo - gli interventi interni (centri di Marotta e Ponte Sasso, sviluppi di Torrette) dall'altro si venivano inserendo, nei settori ancora disponibili tra "polo" e "polo", infrastrutture di servizio pubblico (zona parco) capaci di determinare quella serie di pause edilizie che il PRG affidava a destinazioni rurali, la cui efficacia si è rivelata pressoché nulla (quando non addirittura nociva) e costituire, ad un tempo, elemento di congiunzione tra settore e settore.

Tale modello di sviluppo trova conferma nel sistema viario che, come sopra accennato, spostando alle spalle degli abitati il tracciato della principale arteria, la SS. "Adriatica", viene a determinare una inversione delle percorrenze di accesso e la loro precisa individuazione in tre soli punti, laddove attualmente si ha una sorta di percolazione capillare sui due lati della sede della statale.

Dei tre punti di aggancio citati, mentre quello di Tombaccia si configura più come accesso alle espansioni sud del capoluogo, i due



restanti si presentano come autentici rubinetti di immissione, nei cui interni sono state disposte quelle infrastrutture, a destinazione e uso collettivo, capaci di sottolineare il carattere dominante e la potenzialità di attrazione di questi due poli di sviluppo interni.

Quanto agli episodi di pausa, rappresentati dai due parchi attrezzati di Marotta e Torrette, si sono dimensionati in vista della loro duplice funzione di ~~elemento~~ <sup>sono</sup> complementare alle attività turistico-balneari di spiaggia, per un verso, e in vista della loro utilizzazione, sull'intero arco dell'anno, dai residenti locali e del capoluogo, le cui congenite carenze in fatto di spazi verdi non/che <sup>sono</sup> alleviate dalle previsioni di P.R.G. localizzate all'interno e intorno alle espansioni di Fano-centro.

In modo analogo, il porto turistico si pone al servizio, sì del turismo nautico stagionale, ma altresì dei fanssi, le cui aspirazioni sono state finora contrastate dalla esiguità degli specchi d'acqua del porto-canale, già largamente saturati dalla flottiglia peschereccia.

Accennato alle linee programmatiche di studio e al quadro generale, converrà ora passare all'analisi dei provvedimenti relativi ai singoli settori territoriali.

#### M A R O T T A (cfr. tav. D1)

Tre, in sostanza, gli obbiettivi: qualificazione urbana della frazione nel complesso dei suoi sviluppi; integrazione (o, per meglio dire, creazione) delle infrastrutture pubbliche; ristrutturazione della zona a mare.

Il primo tema viene affrontato, in primo luogo, fornendo al tessuto urbano un preciso e qualificato supporto viario che affida funzioni prioritarie e dominanti al sistema "collegamento con nuova "Adriatica"/ attuale "Adriatica"/ asse interno".



Su questa ossatura si attestano altri assi viari con una gerarchizzazione d'importanza, determinata dalla specifica funzione di essi.

In secondo luogo si sono accentrate le attrezzature di servizio sull'asse interno, affiancandole con le previsioni edilizie di maggior presenza. Ciò ha dato luogo ad una autentica spina dorsale portante che, ponendo in sottordine gli attuali sviluppi, assume quel carattere di importanza e dominanza capaci di assicurare alla sequenza delle attrezzature la funzione di "centro urbano".

Il secondo tema è stato risolto non solo facendo fronte alle necessità della nuova dimensione urbana, ma disponendo le attrezzature di uso e interesse pubblico in maniera da ribadire la predominanza dell'asse interno, facendo convergere sulla sua direttrice tutte le attività sociali e pubbliche.

Per il terzo punto si è proceduto al varo di una radicale operazione di rinnovamento alla quale risultano estranei solo gli edifici sedi di attività alberghiere. Si tratta di una operazione a largo respiro e, non è certo il caso di nascondere, estremamente delicata e difficoltosa. Tuttavia, di fronte al quadro attuale, con i suoi squilibri e carenze, non si può che compiere un atto radicale e coraggioso. In sede di Piano Particolareggiato saranno fissate nei dettagli le modalità operative e fornite le necessarie precisazione planivolumetriche. Dopo molte incertezze e lunghi dibattiti si è stabilito di fissare nell'aumento del 10% delle volumetrie, l'incentivazione alla trasformazione: tale quota può apparire piuttosto modesta; va tenuto conto dell'attuale, tutt'altro che lieve, consistenza e della scarsità di spazio disponibile, sia considerando l'intero settore, sia ponendo attenzione alle capacità ricettive della fascia propriamente balneare.

Si è proceduto ad una ristrutturazione della zona riservata al PEEP, ampliandone le previsioni quantitative e disponendo le



masse edilizie in modo coerente con il nuovo quadro ambientale che si vuole conseguire.

P O N T E S A S S O (cfr. tav. D<sub>2</sub>)

Se Marotta presenta uno sviluppo incoerente ha, tuttavia, il merito di aver progressivamente saturato la zona di espansione e di assumere un aspetto piuttosto compatto. Nella zona di Ponte Sasso, invece, alla spontaneità caratteristica degli insediamenti si è aggiunta, in parallelo, una distribuzione a maglie larghe che ha finito col compromettere - con pesi edilizi - tutto sommato, modesti - una gran quantità di territorio.

L'intervento del piano, soprattutto nel settore a monte dell'attuale "Adriatica" va quindi visto come una sorta di operazione di chirurgia plastica, tendente a ricucire in un quadro ambientale decente, le attuali espansioni.

Un valido aiuto, in questa "operazione", potrà essere fornito dalla tempestiva realizzazione del centro di servizio e delle strutture urbane adiacenti: si darà luogo, anche qui, finalmente ad un punto emergente, capace di fornire un inquadramento a tutto l'insieme degli sviluppi.

Per quanto riguarda il frontemare, si è cercato di mantenere e, ove possibile, allargare, le pause edilizie, scontrandosi - e evidentemente - con le anomalie tra previsione di P.R.G. e stato di fatto (evidenti più che mai in questo settore) e con il regime proprietario dei suoli che si è venuto stabilizzando in base alle indicazioni d'uso del suolo di P.R.G. rendendo praticamente impossibile la conversione di terreni edificatori a zone verdi, operazione che avrebbe potuto compensare, almeno in parte, i guasti operati in passato.

A scala più modesta che a Marotta, si è operata la integrazione delle attrezzature sociali e pubbliche, assicurando al nucleo urbano i necessari servizi.



TORRETTE (cfr. tav. D<sub>3</sub>)

Che a Torrette le condizioni operative siano diverse, basta un'occhiata alle tavole rappresentanti lo stato di fatto: a questa va aggiunta la pressoché totale destinazione turistica dei volumi edilizi realizzati, laddove in Marotta-Ponte Sasso ci si trova di fronte a situazioni miste che, in alcuni settori, tendono assai più verso la residenza stabile di quanto non facciano verso insediamenti temporanei.

In questo quadro, e con la parallela relativa disponibilità delle aree, si è tentato di dar luogo ad una vera città del tempo libero fornita di dotazioni infrastrutturali singolari (porto turistico) e di ampiezza considerevoli (parco attrezzato).

Lo sviluppo si articola su tre poli: il porto turistico, nel settore a mare, che ne diventa l'elemento dominante e caratterizzante; le due espansioni interne, una delle quali, posta a margine del collegamento con la nuova "Adriatica" decisamente dominante, per dotazione di attrezzature e distribuzione dei volumi, nei confronti della seconda.

Grazie alla relativa densità di utilizzazione del fronte mare si è potuto dar pieno sviluppo al programma di spostamento all'interno dei pesi edilizi, estendendo - con le destinazioni a parco e sportive - il campo d'azione delle attività turistiche e focalizzando sul centro attrezzato interno il teatro delle attività di relazione.

Ancora grazie alla possibilità offerta dalla situazione di fatto si è potuto dar ampio spazio alle operazioni di raggruppamento in comparti, assicurando una sufficientemente omogenea distribuzione delle cubature utili e riducendo al massimo grado le sperequazioni.

Nel settore a mare di meno recente urbanizzazione si è proposta una operazione di rinnovo, analoga a quella interessante il fronte mare di Marotta.



M E T A U R I L I A (cfr; tav. "D<sub>4</sub> - D<sub>5</sub>)

Del problema tipico di Metaurilia s'è detto.

La trasformazione d'uso che è in corso nel settore, ha subito, nel volgere degli ultimi anni, una accelerazione dovuta anche al ripascimento degli arenili dopo l'intervento di salvaguardia del tracciato ferroviario. Si è, tuttavia, ancora ben lontani da una consistenza di superfici balneari capaci di sopportare le attuali destinazioni di P.R.G., estremamente pesanti quantitativamente e che lasciano, di contro, insoluto il tema delle dotazioni di servizi, comune a tutti gli insediamenti interessati dalla variante. Si è quindi proceduto ad una riqualificazione delle destinazioni d'uso, limitando i punti di condensazione delle densità a due, uno dei quali assume, anche in virtù di esistenti infrastrutture, il carattere di centro urbano attrezzato.

Per il resto del territorio si è provveduto, attraverso una speciale normativa, a consentire il rinnovo del patrimonio edilizio, senza peraltro dar luogo a troppo pesanti aumenti di consistenza e riservando ampi settori ad usi (campings e colonie) capaci di assicurare una certa riqualificazione senza peraltro determinare fondamentali e irreversibili compromissioni.

T O M B A C C I A (cfr. tav. D<sub>5</sub>)

Nel nucleo abitato di Tombaccia si è identificato il punto ottimale per la concentrazione dei settori residenziali legati alle attività agricole.

Si tratta, più che altro, di una operazione di completamento delle maglie attuali, avviate di pari passo ad una razionalizzazione del quadro viario e all'inserimento delle indispensabili attrezzature sociali.



C A M M I N A T E (cfr. tav. D<sub>6</sub>)

Ignorata dal P.R.G., la frazione necessitava di uno strumento di disciplina per la pur modesta prevedibile attività edilizia. Anche in questo caso, come nel precedentemente illustrato intervento di Tombaccia, si è proceduto ad un tentativo di inquadramento degli attuali sviluppi in una cornice ambientale e funzionale tale da conferire ad un insediamento spontaneo la qualifica di "ambiente urbano" attraverso una scelta delle aree edificabili e dotandolo delle indispensabili attrezzature collettive.

NORME DI ATTUAZIONE (cfr. Tabella)

In pratica si sono adeguate le prescrizioni relative alle caratteristiche tipologiche ed edilizie delle singole zone tentando di spostare l'intervento operativo dalla sede del piccolo lotto e dell'iniziativa individuale a più complesse e consistenti operazioni. Ciò all'evidente fine di ottenere una sempre maggior qualificazione degli interventi edilizi, soprattutto nel senso di dar luogo a organici e preordinati quadri ambientali, in contrapposizione alle modalità operative sin qui seguite e nelle quali si è creduto di individuare la maggiore responsabilità del mancato conseguimento, appunto, di una composizione ambientale e urbana.

In genere si è proceduto ad una riduzione degli indici di utilizzazione e si è tentato di correggere alcune prescrizioni di dettaglio il cui uso si è rivelato scarsamente produttivo.

Infine, va ricordato, una volta ancora, l'introduzione dell'uso dello strumento operativo consortile - il "comparto" - che rappresenta, forse, la più sostanziale novità nei confronti del vigente P.R.G.




C O N C L U S I O N E

Si è detto sin dall'inizio del carattere di misura "funzionale" di questa variante al P.R.G.: va tuttavia, ancora una volta, sottolineato l'aspetto interinale dello strumento, destinato a vita assai breve, per dar spazio al più completo ed efficace strumento del Piano Particolareggiato.

Una sua utilità potrà averla ugualmente: nei limiti temporali della sua validità, saranno consentiti un ulteriore approfondimento dei temi e un più alto grado di qualificazione delle soluzioni proposte, in maniera da assicurare a questa parte del territorio fanese una disciplina urbanistica non solo dettagliata e puntuale ma, ci si augura, rispondente alle necessità di sviluppo e operative.

Al palese scopo di evitare ulteriori compromissioni ambientali o integrazioni difformi da quelle programmate, si sono allegati alla presente relazione - e ne costituiscono non trascurabile elemento - alcuni elaborati integrativi (cfr; tav. F e G) che, fornendo precisazioni di dettaglio in ordine alla divisione in lotti, ai pesi edilizi e volumetrici, alla disposizione dei volumi, riteniamo siano un valido elemento guida per lo sviluppo delle progettazioni - singole e a livello di lottizzazione - che saranno poste in essere nell'intervallo tra l'entrata in vigore della variante e l'adozione del Piano Particolareggiato.

Il Progettista

  
(Dott. Arch. MARCO MAJOLI)

Roma / 1974 / Dicembre



PONTE SASSO				TORRETTE				METAURILIA				TOTALE			
FIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI
												792010	355.545		4.444
												116.370	174.555		2.181
330	300.495	80	3.756	195.870	293.805	80	3.672	64.230	96.345	80	1.204	542.870	816.303		10.177
860	64.650	80	808	122.460	306.150	80	3.826	185.380	463.450	80	5.793	333.700	834.250		10.427
300	12.600	40	78	6.520	13.040	40	40	14.600	29.200	40	730	31.860	63.720		903
490	377.745		4.642	324.850	612.995		7.538	264.210	588.995		7.727	1.103.810	2244.373		28.132
640				29.596				245.368				310.324			
250				228.400				150.520				512.170			

DAL FOSSO BARILA' AL RIO CRINACCIO	DAL RIO CRINACCIO AL RIO DI MARSIGLIANO	DAL RIO MARSIGLIANO AL FIUME METAURO
---------------------------------------	--	---

AL PIANO REGOLATORE GENERALE

PONTE SASSO				TORRETTE				METAURILIA				TOTALE SETTORI COSTIERI				TOMBACCIA			
FIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI
				18.182	63.300	100	633					75.144	268.550	/	2.685				
980	124.950	80	1.561	64.790	161.975	80	2.024	1.700	4.250	80	53	116.470	291.175	/	3.638				
880	215.856	80	2.698	60.750	72.900	80	911	75.940	91.128	80	11.390	482.950	579.540	/	7.243	48.130	57.756	80	721
920	23.840	80	298	84.400	168.100	80	2.100					114.670	228.640	/	7.243				
630	53.556	80	669					86.930	104.316	80	1.303	180.710	216.852	/	2.709				
				141.200	122.960	80	1.412					141.200	112.960	/	1.412				
								408.880	74.832	80	935	498.880	74.832	/	935	208.400	74.832	80	390
												20.950	103.380	/	1.292				
410	418.202		5.226	369.322	579.235		7.080	663.450	274.526	/	3.430	1630.974	1.875.929	/	22.770	256.530	89.016		1.111
480	18.960			8.100	16.200			9.550	19.100			41.880	83.760			2.500	5.000		
250	6.500			37.410	74.820			5.800	11.600			58.260	116.520						
730	25.460			45.510	91.020			15.350	30.700			100.140	200.280			2.500	5.000		
430				7.550				3.300				54.230				9.400			
080				70.600				35.100				209.130							
500				53.070								60.370							
740				385.700				104.200				734.430				9.600			
320				599.370				139.300				1003.930				9.600			
300	17.300							58.925	58.925			76.225	76.225						
				25.450	5.090			111.495	22.299			156.495	31.299						
				16.000	24.000			13.000	19.500			29.000	43.500						
910				40.910				9.700				103.430				3.520			



TABELLA "A" / PREVISIONI DI PIANO REGOLATORE GENERALE /																		
SETTORE	MAROTTA				PONTE SASSO				TORRETTE				METAURILIA				TOTALI	
ZONA	SUPERF.	VOLUME	AB MC	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME
"C"	79.010	355.545	80	4.444													792010	355.545
"D"	116.370	174.555	80	2.181													116.370	174.555
"E"	82.440	123.660	80	1.545	200.330	300.495	80	3.756	195.870	293.805	80	3.672	64.230	96.345	80	1.204	542.870	816.300
"F"					25.860	64.650	80	808	122.460	306.150	80	3.826	185.380	463.450	80	5.793	333.700	834.300
"CQ"	4.440	8.880	40	55	6.300	12.600	40	78	6.520	13.040	40	40	14.600	29.200	40	730	31.860	63.700
TOTALE	282.260	662.640		8.225	232.490	377.745		4.642	324.850	612.995		7.538	264.210	588.995		7.727	1.103.810	2244.300
ATTR. COL.	21.720				13.640				29.596				245.368				310.324	
V. PUBBL.	71.000				62.250				228.400				150.520				512.170	

LIMITAZIONI DI SETTORE : DAL CONFINE COMUNALE AL FOSSO BARILA' DAL FOSSO BARILA' AL RIO CRINACCIO DAL RIO CRINACCIO AL RIO DI MARSIGLIANO DAL RIO MARSIGLIANO AL FIUME METAURO

TABELLA "B" / PREVISIONI DELLA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE

SETTORE	MAROTTA				PONTE SASSO				TORRETTE				METAURILIA (X)				TOTALE SETTORE	
ZONA	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERFIC.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME	MC AB	ABITANTI	SUPERF.	VOLUME
"A"	56.962	205.250	100	2.052					18.182	63.300	100	633					75.144	268
"B/1"					49.980	124.950	80	1.561	64.790	161.975	80	2.024	1.700	4.250	80	53	116.470	291
"B/2"	166.380	199.656	80	2.495	179.880	215.856	80	2.698	60.750	72.900	80	911	75.940	91.128	80	11.390	482.950	579
"C/1"	18.350	36.700	80	458	11.920	23.840	80	298	84.400	168.100	80	2.100					114.670	228
"C/2"	49.150	58.980	80	737	44.630	53.556	80	669					86.930	104.316	80	1.303	180.710	216
"C/3"									141.200	122.960	80	1.412					141.200	112
"C/4"													498.880	74.832	80	935	498.880	74
PEEP	20.950	103.380	80	1.292													20.950	103
TOT.	311.792	603.966		7.034	286.410	418.202		5.226	369.322	579.235		7.080	663.450	274.526	/	3.430	1630.974	1.875
CS/PUB.	14.750	29.500			9.480	18.960			8.100	16.200			9.550	19.100			41.380	83
CS/PRI.	11.800	23.600			3.250	6.500			37.410	74.820			5.800	11.600			58.260	116
TOT.	26.550	53.100			12.730	25.460			45.510	91.020			15.350	30.700			100.140	200
SCUOLE	32.950				10.430				7.550				3.300				54.230	
ZS/PUB.	91.350				12.080				70.600				35.100				209.130	
ZS/PRI.	2.800				4.500				53.070								60.370	
V. PUB.	213.790				30.740				385.700				104.200				734.430	
TOT.	307.940				47.320				599.370				139.300				1003.930	
COLONIE					17.300	17.300							58.925	58.925			76.225	7
CAMPING	19.550	3.910							25.450	5.090			111.495	22.299			156.495	3
Z/ ART.									16.000	24.000			13.000	19.500			29.000	4
PARCH.	38.910				13.910				40.910				9.700				103.430	