



Miglioramento viabilità di collegamento tra viale Aldo Moro e S.S.16 Completamento strada interquartieri

CUP: E31B20000400001
CIG: 9001659400

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ECONOMICA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Adriano Giangolini, architetto

PROGETTISTI

PROGETTISTA RESPONSABILE: Maurizio Serafini, ingegnere

PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E URBANISTICA:	Chiara Pimpinelli, architetto/ingegnere
PROGETTAZIONE STRADALE:	Pasquale Pedicini, architetto Maurizio Serafini, ingegnere Lorenzo Serafini, ingegnere
PROGETTAZIONE STRUTTURALE:	Roberto Pedicini, ingegnere
PROGETTAZIONE ILLUMINOTECNICA:	Erica Gradassi, ingegnere
PROGETTAZIONE IDRAULICA:	Sara Berretta, ingegnere
PROGETTAZIONE AMBIENTALE:	Mirta Paglini, architetto
RESPONSABILE ARCHEOLOGIA:	Barbara Venanti, dottoressa
RESPONSABILE SICUREZZA:	Maurizio Serafini, ingegnere
COMPUTAZIONI:	Stefania Pifferi, geometra



MANDATARIA



Via Campo di Marte,
n. 8/A - 06124 - Perugia (PG)
tel/fax 075 / 830563 - 8309014
info@abacusprogetti.it
www.abacusprogetti.it

MANDANTE



Via Frassina,
n. 21 - 54033 - Carrara (MS)
tel/fax 0585 / 855624 - 855617
home@ambientesc.it
www.ambientesc.it

MANDANTE



Via Luciano Manara,
n. 9 - 06124 - Perugia (PG)
tel 335 8213744 - 329 1988178
archeotech@gmail.com
www.archeotech.it

CARTELLA A0

AMBIENTE

Relazioni specialistiche

Relazione Urbanistica

A0_RRT05

COMMESSA				LIV.	CART.	TIPO	ELAB.	N.	SAVE	NOME FILE	SCALA
2	2	1	8	F	A0	R	RT	05	00	2218_F_A0_RRT05_00	
REV.	DATA	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	VERIFICATO	DESCRIZIONE					
0	Settembre 2022	M. Paglini	M.Paglini	L.Serafini	M.Serafini	Consegna PFTE					
1											
2											
3											



INDICE

1	PREMESSA	2
2	MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE	4
3	DESCRIZIONE DELL'OPERA	8
	3.1 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	8
	3.1.1 <u>Descrizione degli interventi</u>	9
	3.1.1.1 <u>Sezioni Tipo</u>	9
	3.1.1.2 <u>Caratteristiche geometriche dell'asse principale</u>	12
	3.1.1.3 <u>Sovrastruttura Stradale</u>	15
	3.1.1.4 <u>Le barriere di sicurezza</u>	16
	3.1.1.5 <u>La gestione delle acque</u>	16
4	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	19
	4.1 LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO	19
	4.1.1 <u>Localizzazione e inquadramento territoriale dell'intervento</u>	19
	4.1.2 <u>Principali vincoli e tutele presenti sul territorio</u>	19
5	DESTINAZIONE DELLE AREE	21
	5.1 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI FATTO	24
	5.2 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI PROGETTO	32
6	PISTA CICLABILE	34



1 PREMESSA

La seguente relazione urbanistica propone come Variante ai sensi dell'art.26 bis della Legge Regionale 34/1992, l'inserimento nell'ambito del Piano Regolatore Generale vigente del Comune di Fano, la nuova infrastruttura "variante stradale di Gimarra", della lunghezza complessiva in ml di 3.666.

Le destinazioni di zona in cui ricadono il sedime della variante e il buffer della fascia di rispetto stradale di 20 m sono elencati nella tabella sottostante.

AMBITI DEL PRG SOTTOPOSTI A VARIANTE			
Sedime stradale		Buffer di rispetto 20 m.	
Ambito	Articolo del PRG di riferimento	Ambito	Articolo del PRG di riferimento
Zona strada	art.71	Zona P1	art.63
Zona E2	art.56	Zona Ferrovia P6	art. 76
Zona P1	art.71	Zona P4	art.74
Zona F1	art.61	Zona F1	art.61
Zona E4	art. 58	Zona strada	
Zona P4	art.74	Zona E2	art.56
Zona V1 (Vincolo fascia di rispetto stradale)	art.78	Zona P1	art.71
Zona V9 (Vincolo fascia di rispetto ferroviario)	art.86	Zona F8_IT	art.69
		Zona P2_PR	art.72
		Zona B4	art.34
		Zona B2.1	art.28
		Zona E4	art.58
		Zona B2.2	art.29
		Zona F4	art.64
		Zona B1.2	art.26
		Zona V1 (Vincolo fascia di rispetto stradale)	art.78
		Zona V9 (Vincolo fascia di rispetto ferroviario)	art. 86
		Vincolo fascia di rispetto edifici storici	art.59



		Vincolo fascia di rispetto edifici storici archeologici	art.59
--	--	---	--------

Tabella 1-1 Ambiti del PRG sottoposti a variante

Le specifiche dimensionali delle singole zone interessate dal nuovo sedime stradale e dalla fascia di rispetto sono definite nella tabella seguente, appositamente compilata, nella quale sono indicate le superfici in m²:

Zona	Area interessata dall'infrastruttura di progetto (sedime stradale e fascia di rispetto)
Zona strada	1290,44
Zona ferrovia P6	374,32
Zona P4	178,28
Zona E2	91095,87
Zona P1	15226,49
Zona F1	11507,25
Zona F8_IT	9,00
Zona P2_PR	99,80
Zona B4	1646
Zona B2.1	129,29
Zona E4	58657,15
Zona B2.2	355,12
Zona F4	64,21
Zona B1.2	37,03

Tabella 1-2 Superfici di zona interessate dal progetto

Con nota Prot.0068241-20/07/2022 il Comune di Fano ha dato avvio della fase di consultazione preliminare (scoping) del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui agli artt. da 13 a 18 del D.Lgs n.152/2006, ed ha proceduto alla convocazione della Conferenza di Servizi, di cui all'art. 14 e successivi della L.241/90.



2 MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

La necessità di pianificare una viabilità "alternativa" in grado di creare un collegamento esterno alla zona urbanizzata è stata già prevista negli atti programmatici Comunali. Partendo dal Piano Regolatore Piccinato del 1967, una prima idea di corridoio in variante quale soluzione infrastrutturale è stata concepita per contrastare la dicotomia che nel frattempo si era ingenerata nelle funzioni del lungomare, in cui erano costrette a convivere la viabilità di lunga percorrenza della S.S. 16, lo sviluppo turistico locale ed il reticolo viabilistico locale al servizio della popolazione del centro abitato.



Figura 2-1 Estratto del Piano Regolatore Piccinato (1967)

Le previsioni programmatiche sono state successivamente confermate negli atti programmatici del 1977 (Majoli), del 1982 (Salvia), del 1993 (D'Errico), e nella versione del PRG del 1998 in cui è stato adeguato ai contenuti del PPR.



Figura 2-2 Estratto del Piano Regolatore Salvia (1983) – Tavole 04 – 05 - 09



Figura 2-3 Estratto del Piano Regolatore 1998 adeguamento al PPR (1998) – Tavole 04 – 05 - 09

I precedenti documenti sono consultabili al seguente link istituzionale:

<https://www.comune.fano.pu.it/pianificazione-urbanistica/prg-di-ieri>

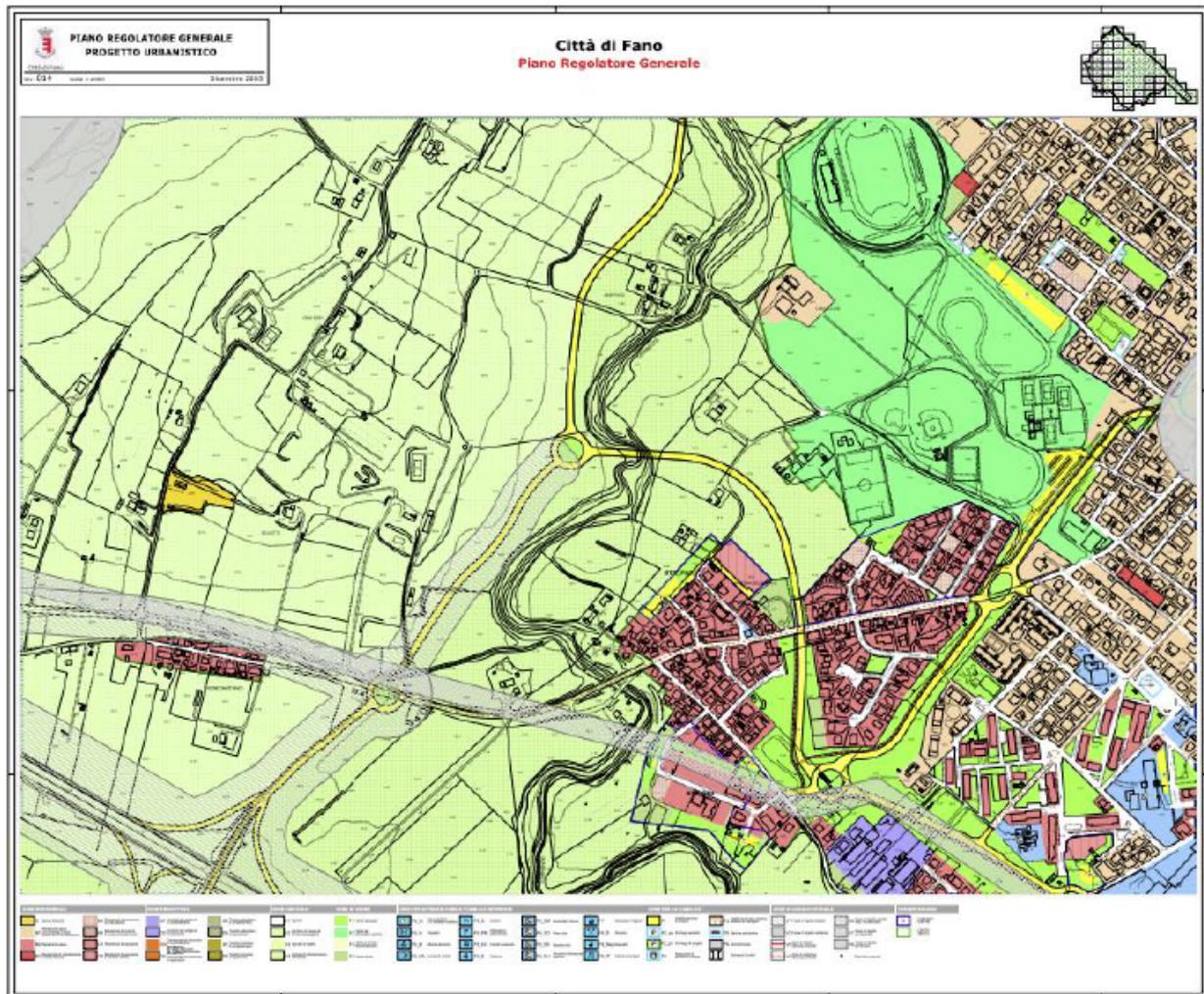


Figura 2-4 Estratto del Piano Regolatore 2003 Cervellati (2003) – Tavola 14

Il percorso pianificatorio seguito dall'opera si muove in un contesto che, nonostante si sia evoluto nel tempo, ha sempre mostrato, anche se in forme differenti, l'esigenza di creare un collegamento esterno alla città di Fano, che spostasse il traffico di passaggio al di fuori della zona urbanizzata.

Il corridoio ricompreso nel PRG ha ricevuto parere favorevole dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche con parere del 13 giugno 2007 Prot. 6905 e con parere del 14 luglio 2007 Prot. 6921. Tali pareri sono stati richiamati anche nella nota della Soprintendenza Sabap n° 24303 del 31/12/2020; nel parere è tuttavia richiamata l'esigenza di verifica ed approfondimento nelle fasi progettuali definitive.

La proposta in analisi risulta frutto di una serie di precedenti proposte "alternative", e riconducibili a:

- Il progetto elaborato dall'Amministrazione comunale;
- Approfondimenti progettuali sviluppati dal gruppo di progettazione incaricato;



- La ricerca del tracciato ottimale attraverso lo sviluppo del P.F.T.E.

Il tracciato si articola in due tronconi, separati da un'area da considerare a maggiore caratteristica "urbana" costituita dall'intersezione a rotatoria in attraversamento all'intersezione con via del Carmine dove, per esigenze di interfaccia con mobilità locale ed un apprezzabile transito pedonale, è stata definita una intersezione con caratteristiche di dispositivo "traffic calming" che permetterà di coniugare il rispetto del Sagrato della Chiesa del Carmine con quelle di mobilità di attraversamento.

Ad eccezione del tratto centrale, in cui le stesse caratteristiche stradali sono proprie degli ambiti urbani, il resto del tracciato si configura come Extraurbano di cat. F1, con piattaforma da 9,00 m di larghezza e pendenze longitudinali massime di 7% per una velocità attesa da C.d.S. di 70 km/h.

Le azioni di progetto sono protese alla minimizzazione delle opere d'arte e di sostegno, anche al fine di ridurre i costi, ma soprattutto al fine di contenere l'impatto paesaggistico degli ambiti collinari.

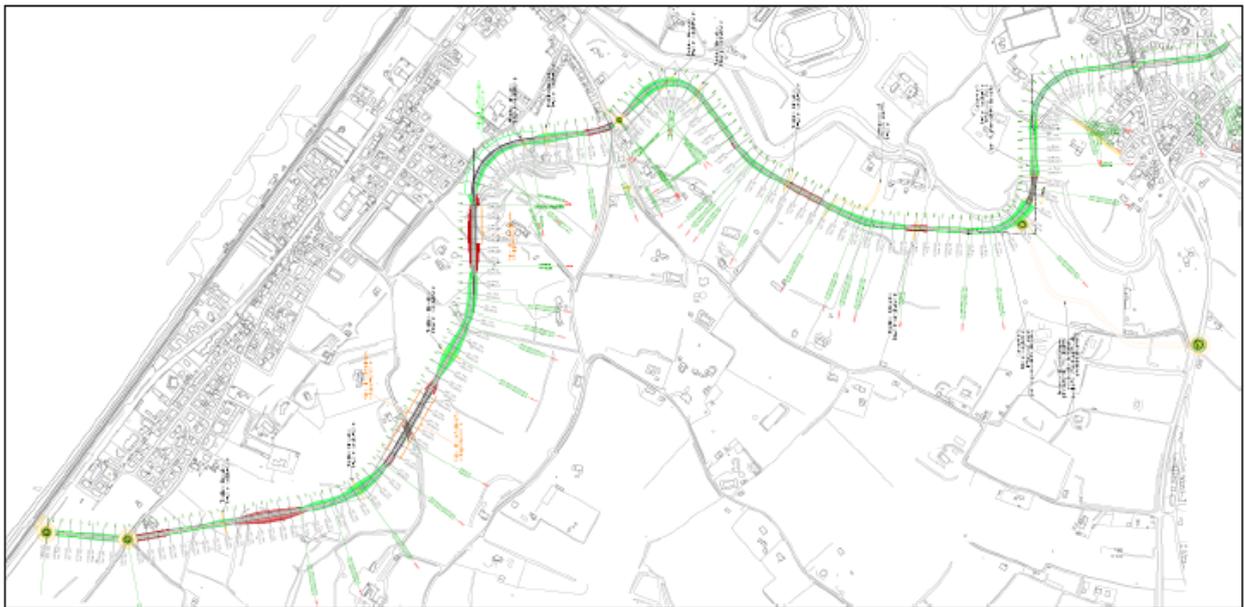


Figura 2-5 Il tracciato ottimale su Carta Tecnica Regionale



3 DESCRIZIONE DELL'OPERA

3.1 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il progetto riguarda la realizzazione del miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e la S.S. 16 – completamento strada interquartieri. La Variante, oggetto del presente documento, ricade interamente nel territorio marchigiano, in provincia di Pesaro e Urbino e precisamente nel Comune di Fano. La soluzione ottimale è il collegamento funzionale Fano – Pesaro, denominato “variante stradale di Gimarra” che si sviluppa a partire dalla rotatoria di Viale Aldo Moro, in Fano, e dopo aver attraversato il torrente Arzilla e due suoi piccoli affluenti, risale in direzione del quartiere Gimarra che si trova sulla costa in corrispondenza di Viale Romagna (S.S. 16).



Figura 3-1: Il tracciato ottimale su fotopiano

Il territorio sul quale si svilupperà l'infrastruttura stradale risulta prevalentemente collinare ed è delimitato a sud sud-est dall'abitato di Fano, oltre il quale si sviluppa la Valle del Metauro, che incide il territorio da nord-est a sud-ovest; a nord-ovest si estendono le colline che scemano in prossimità del Torrente Arzilla; a est dal litorale adriatico. Il tracciato stradale in previsione nasce dalla Strada Statale Adriatica (S.S.16); strada ad alto volume di traffico che si dirama sul lungomare adriatico. In particolare, la S.S.16 va a costituire la viabilità principale costiera che attraversa il Comune di Fano, mentre la viabilità principale tra la costa e le zone interne è rappresentata invece dalla S.S. Flaminia la quale attraversa il territorio comunale in senso ovest-est seguendo la vallata del fiume Metauro.



Nel tratto iniziale del tracciato si riscontra l'interferenza diretta con la ZPS "Colle San Bartolo e litorale pesarese". La variante risulta attraversare la Zona di Protezione speciale per circa 185 m, tratto in cui sono previste due rotonde che saranno corredate da opere a verde che consentiranno un'adeguata integrazione con il territorio circostante.

3.1.1 Descrizione degli interventi

3.1.1.1 Sezioni Tipo

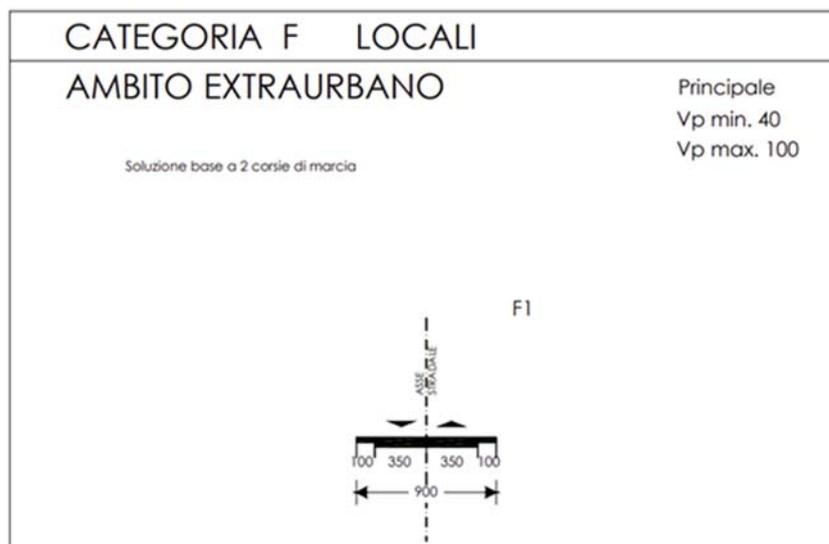


Figura 3-2: Categoria F - ambito extraurbano

La sezione tipo adottata per il presente corridoio infrastrutturale principale corrisponde a quella definita all'interno del D.M. 5 novembre 2001 come "Cat. F1 extraurbana".

La sezione è caratterizzata da una corsia per senso di marcia, di larghezza pari a 3.50 m, e da una banchina in sinistra ed una in destra larghe 1.00 m, per un totale di 9.00 m, al netto degli allargamenti per la visibilità per l'arresto ed il sorpasso.



SEZIONE TIPO DELL'ASSE PRINCIPALE - CAT. F1 EXTRAURBANA

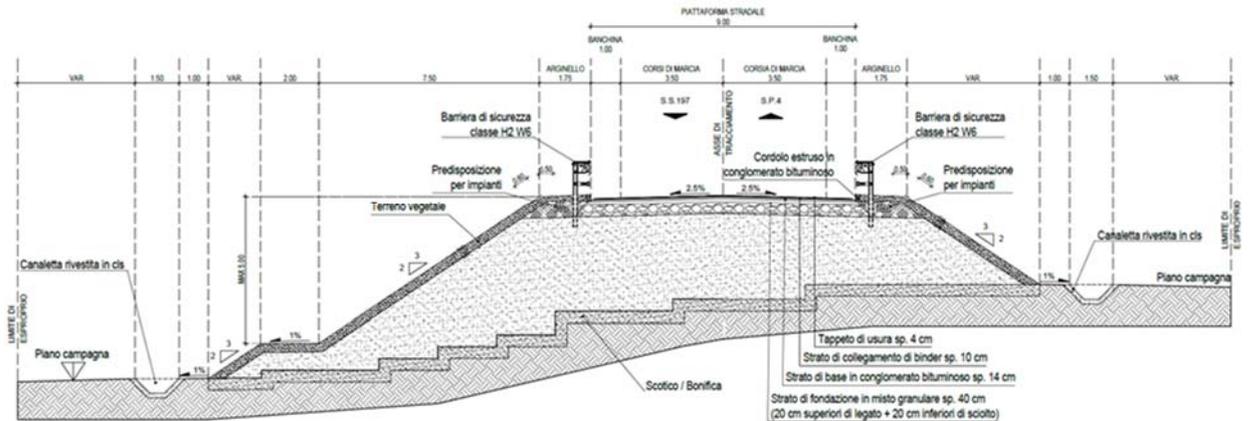


Figura 3-3: Sezione tipo dell'asse principale

La sezione tipo mantiene le sue dimensioni anche in prossimità delle opere d'arte, mentre le dimensioni delle viabilità secondarie interferite e ripristinate sono inferiori rispetto a quelle dell'asse principale: L'altezza libera, generalmente imposta pari a 4.50 m, può anche essere ridotta imponendo il limite di passaggio a veicoli con sagoma superiore rispetto quella inscritta in sicurezza.

PONTI A SEZIONE MISTA ACCIAIO/CALCESTRUZZO

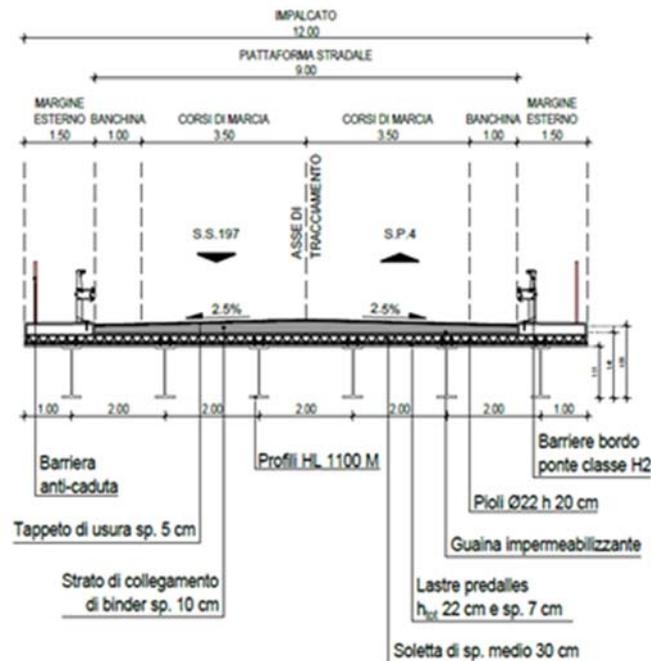


Figura 3-4: Ponti a sezione mista acciaio/calcestruzzo



SCATOLARI PER LA RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE CON LA VIABILITÀ SECONDARIA

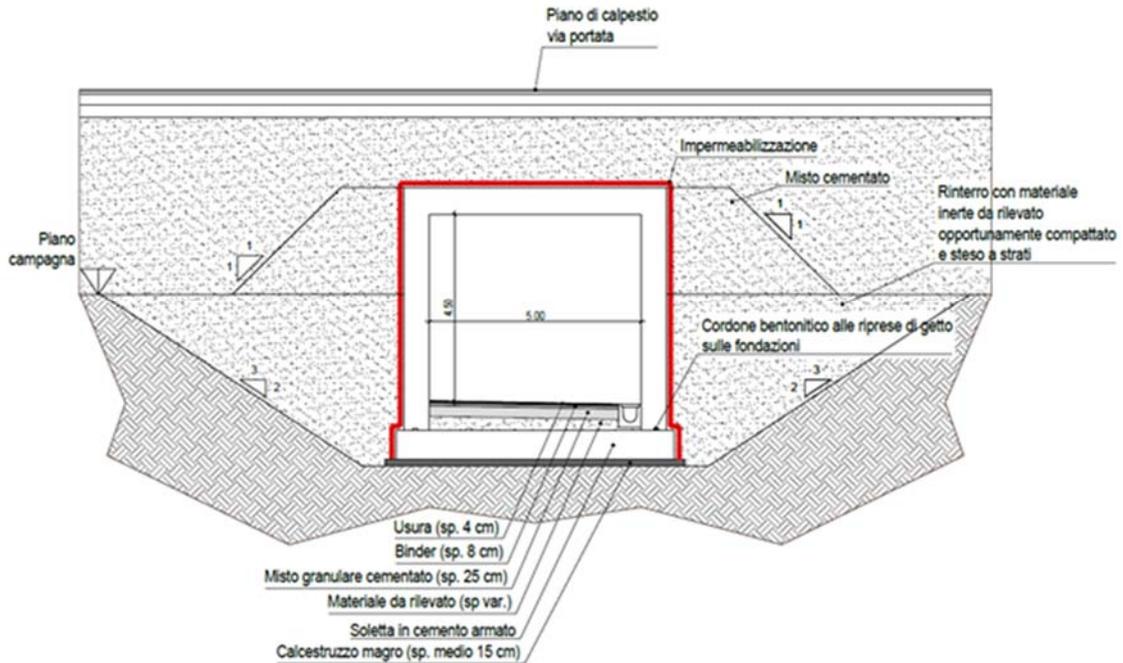


Figura 3-5: Scatolari per la risoluzione delle interferenze con la viabilità secondaria

Per quanto concerne la pista ciclopedonale, le dimensioni prendono a riferimento quanto indicato all'interno del Legge n° 208 del 28 giugno 1991:

“Art. 7 Larghezza delle corsie e degli spartitraffico”:

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m [...];

“Art. 4. Ulteriori elementi per la progettazione”

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un



contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

- a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
- b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc." [...].

SEZIONE TIPO DELLA PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE

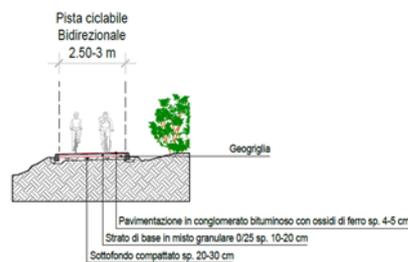


Figura 3-6: Sezione tipo della pista ciclabile bidirezionale

Di conseguenza, la larghezza globale della pista ammonta a 3.00 m, rispettando i minimi normativi.

La pavimentazione verrà realizzata in conglomerato bituminoso con ossidi di ferro, per garantire al manto la tipica colorazione rosso-brunita.

3.1.1.2 Caratteristiche geometriche dell'asse principale

La strada di progetto si configura con uno sviluppo totale pari a 3666.00 m circa ed è intervallata a metà del suo sviluppo da un'intersezione a rotatoria; tale intersezione è stata utilizzata per suddividere il tracciato in parti, utile per un'ottimizzazione di rappresentazione grafica: il tratto 1 (posto in prossimità di Fano e visualizzato sulla sinistra dell'immagine seguente) ed il tratto 2 (più vicino alla Statale ed al Lungomare, ubicato sulla destra dell'immagine seguente). In prossimità del litorale è inoltre presente una quarta rotatoria, ubicata a circa 200.00 m da quella terminale.

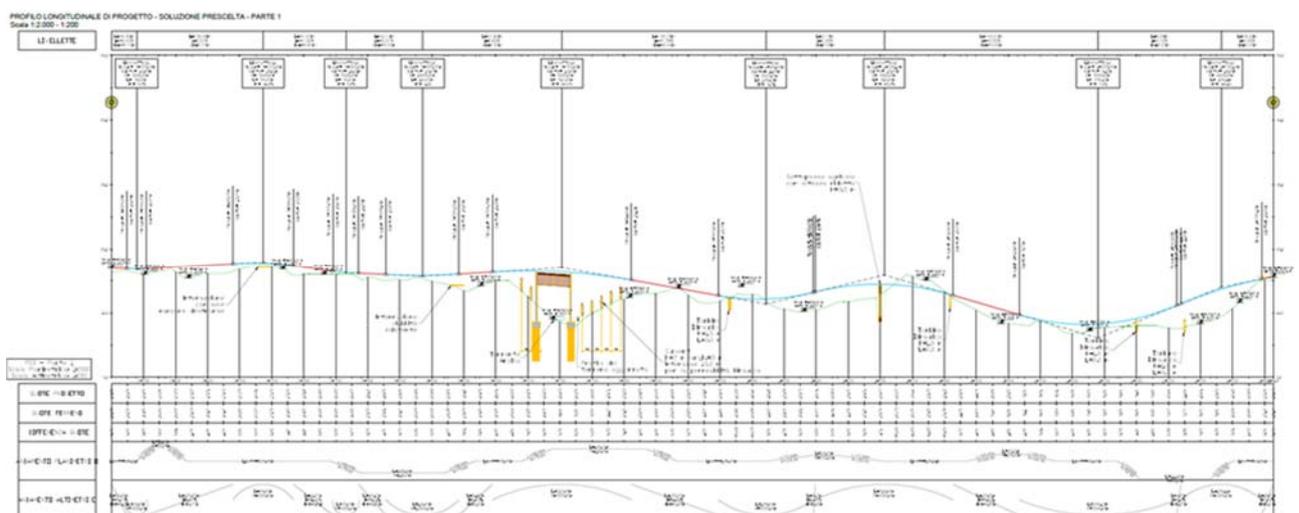


Figura 3-7: Estratto dell'opera in progetto

Il tratto 1 ha uno sviluppo di 1814.00 m circa, parte da una nuova rotatoria facente parte della recente Strada Interquartieri e si sviluppa in prossimità dell'alveo del Torrente Arzilla, corso d'acqua che viene anche attraversato dall'infrastruttura mediante un'opera d'arte di luce pari a circa 50.00 m.

Il tracciato planimetrico è composto da rettili intervallati da 6 curve a raggio costante e curve a raggio variabile (clotoidi) ai sensi del D.M. 2001. I raggi delle curve sono più piccoli in prossimità delle intersezioni (82 m -118 m) mentre aumentano di valore nella zona intermedia (178 m-252 m), in modo da avere delle velocità di progetto più basse in approccio alle rotatorie e velocità maggiori dove il tracciato non presenta intersezioni.

Il profilo longitudinale del Tratto 1, riportato di seguito, presenta un andamento pianeggiante in prossimità di Fano, mentre incrementa la sua variabilità avvicinandosi alla rotatoria di separazione tra i due tratti.



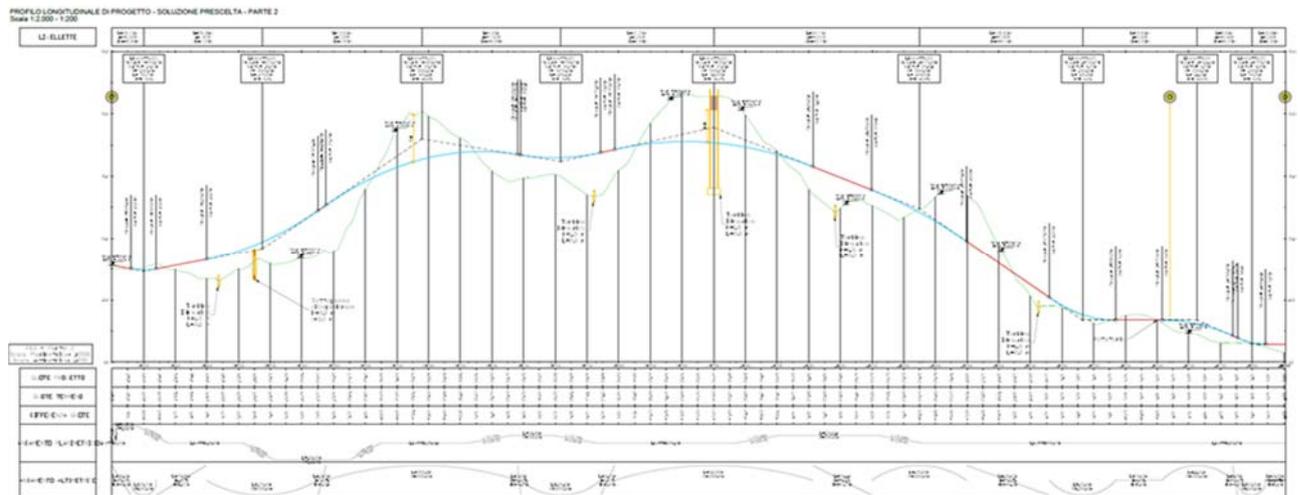
Le pendenze longitudinali massime si aggirano intorno al 4.00%, ma la pendenza media ammonta a circa 1.70-2.00%, pertanto il tracciato può essere percorso in modo piuttosto agevole.



Il tratto 2 ha uno sviluppo di 1852.00 m circa, parte dalla rotatoria di separazione dei due tratti, di fronte al sagrato della chiesa antica, e si sviluppa in un contesto orograficamente più complesso rispetto al tratto precedente, ricco di pendii e aree collinari.

Il tracciato planimetrico è composto da rettili intervallati da 4 curve a raggio costante e curve a raggio variabile (clotoidi) ai sensi del D.M. 2001. I raggi delle due curve in prossimità della rotatoria intermedia sono più piccoli (118 m) mentre aumentano i valori di quelle distanti (252 m): questo è il risultato del compromesso tra l'inserimento del tracciato in un ambiente fortemente collinare (primo tratto) e la volontà di garantire delle velocità di progetto consone ad una circonvallazione (secondo tratto).

Il profilo longitudinale del tratto 2, riportato di seguito, presenta un andamento piuttosto scosceso, mantenendo comunque dei valori di livelletta inferiori rispetto ai massimi imposti da normativa. Sono state pianificate diverse opere di contenimento lungo questo tratto, sia da apporre a valle del solido stradale che per il contenimento dei terreni nelle configurazioni in scavo.



Le pendenze longitudinali massime raggiungono il 7.00%, ma la pendenza media ammonta a circa 4.00-4.50%, Risultando comunque percorribile anche dai mezzi pesanti.



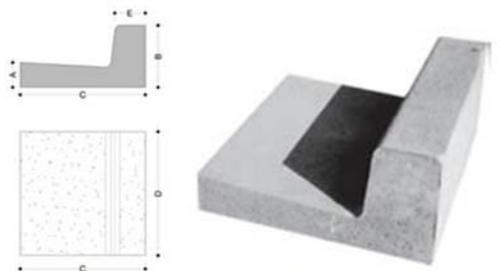
3.1.1.3 Sovrastruttura Stradale

N. 4F Modulo resistente del sottofondo	STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE – ORDINARIE				
	Numero di passaggi di veicoli commerciali				
	400.000	1.500.000	4.000.000	10.000.000	25.000.000 45.000.000
150 N/mm ²					TRAFFICO NON PREVISTO PER IL TIPO DI STRADA
90 N/mm ²					
30 N/mm ²					

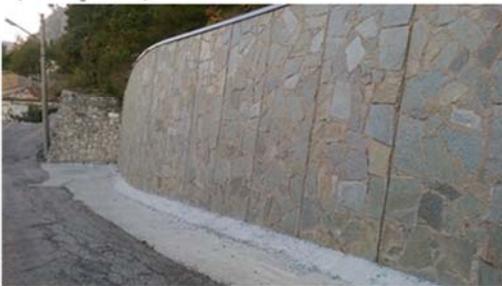
CONGLOMERATO BITUMINOSO PER STRATO DI USURA
 CONGLOMERATO BITUMINOSO PER STRATO DI COLLEGAMENTO
 CONGLOMERATO BITUMINOSO PER STRATO DI BASE
 MISTO GRANULARE NON LEGATO
 NB. Gli spessori sono indicati in cm.

La pavimentazione stradale, valutata secondo il catalogo della *pavimentazione* del 1993, è flessibile e presenta un pacchetto triplo strato con un manto di usura realizzato in conglomerato bituminoso di 5 cm, uno strato di binder spesso 6 cm, uno strato di base spesso 17 cm realizzato in conglomerato bituminoso (misto legato) ed uno spesso 15 cm costituito da materiale granulare non legato. La finitura, dunque, si configura con la tipica colorazione delle pavimentazioni stradali, corredata della colorazione standard della segnaletica orizzontale (vernici bianche).

Il margine esterno della sezione stradale è costituito da un arginello in terra, quando la strada si trova in rilevato, oppure da una zanella alla francese nel caso in cui il tracciato sia in trincea (zanella rappresentata nell'immagine in basso a sinistra).



Per quanto riguarda le scarpate di trincea e rilevato, tali elementi, di pendenza standard pari a 2:3, verranno inerbiti per consentire il ripristino del verde e la zona marginale in rilevato (arginello) verrà allargata all'esigenza per l'inserimento di sestri d'impianto ed alberature per la mascheratura del solido stradale.



Le zone in scavo, dove sono presenti muri sia in destra che in sinistra, verranno rese esteticamente gradevoli mediante l'apposizione di lastre di rivestimento, che andranno a coprire la vera e propria struttura di sostegno (immagine di una lastra che ricrea un "effetto pietra" sulla sinistra).



Dove invece la scarpata è avvistabile da chi si trova nei pressi della strada è previsto l'inserimento opere di sostegno realizzate mediante terre armate: tali opere d'arte assumono pendenze semi-verticali (1:10) e si presentano con un manto verde inerbito realizzato grazie alla presenza di una matrice di tessuto che trattiene semi e fertilizzanti, evitando anche il fenomeno di dilavamento.



(Esempio di terra armata sulla sinistra).

La Pista ciclopedonale verrà realizzata utilizzando conglomerati bituminosi con ossidi di ferro, ottenendo un colore che inserisce bene nel contesto naturale in cui si colloca.

3.1.1.4 Le barriere di sicurezza

Le barriere di sicurezza vengono inserite solamente dove necessario, ai sensi della normativa vigente, e la progettazione ha valutato attentamente l'andamento del solido stradale per evitare di creare situazioni di pericolo che richiedessero il posizionamento di tali elementi, i quali devono essere utilizzati solamente nei casi in cui non si riesca a farne a meno.

Per agevolare l'inserimento ambientale delle barriere si è optato per l'utilizzo di barriere in acciaio corten e legno. Il loro utilizzo risulta particolarmente indicato in questa situazione.

L'utilizzo di questa tipologia di manufatto, infatti, è particolarmente indicato quando la necessità di predisporre una adeguata protezione per gli utenti della strada deve sposarsi con il rispetto dei beni artistici, storici e paesaggistici del contesto.



Figura 3-8: Barriere in acciaio corten e legno

3.1.1.5 La gestione delle acque

La gestione delle acque di piattaforma è regolamentata dai seguenti elementi:

- Zanelle alla francese/arginello: elementi marginali rispetto la "striscia impermeabile" della strada di progetto, i quali fungono da primo elemento di raccolta longitudinale delle acque di piattaforma.
- Embrici: elementi posti trasversalmente rispetto all'asse stradale con interasse di circa 25 m che portano le acque raccolte al margine della strada nei fossi di guardia posti al piede del rilevato stradale.

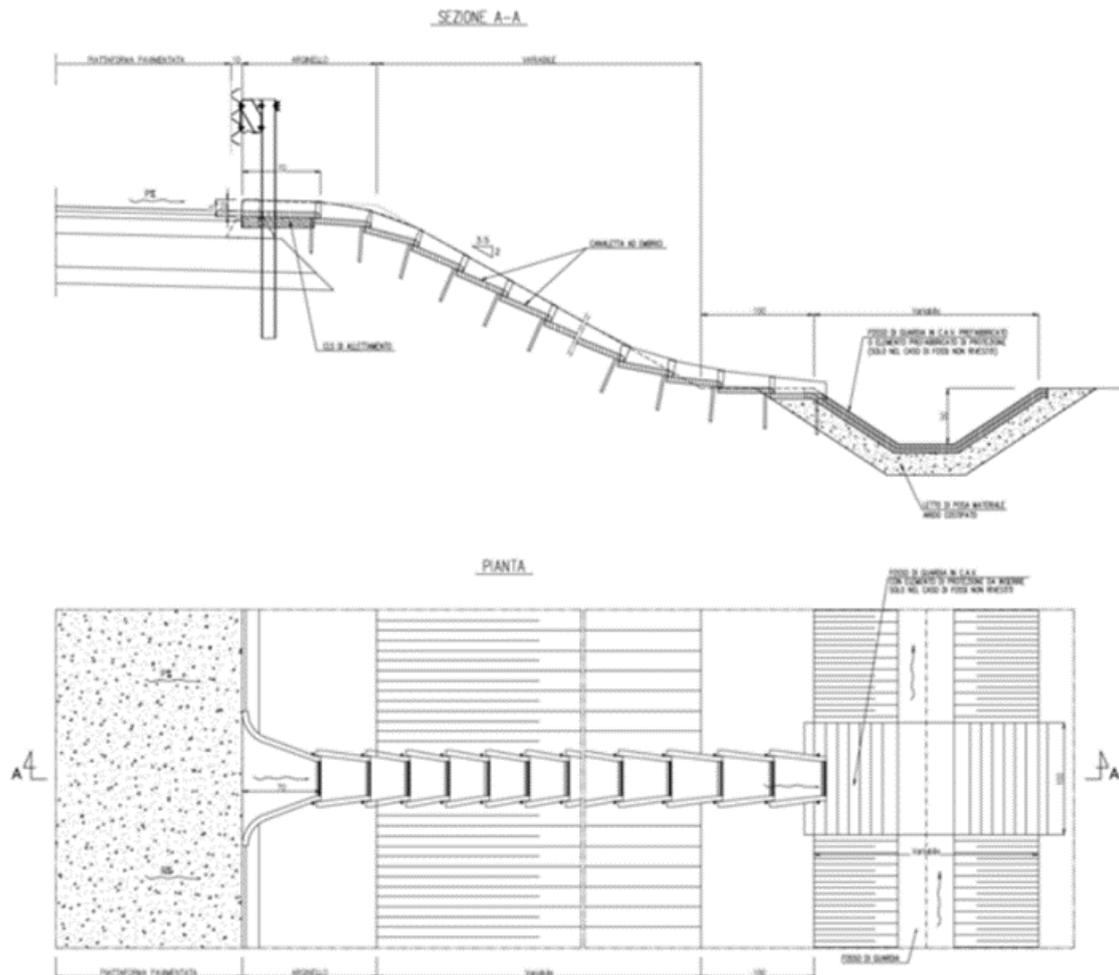


Figura 3-9: Sezione A-A

- Fossi di guardia: sono elementi longitudinale, paralleli all'infrastruttura, che portano le acque meteoriche a scaricare su corsi d'acqua o le disperdono mediante il principio della filtrazione (trincee drenanti). I fossi di guardia possono dunque essere configurati anche come "fossi filtro", i quali riescono a fa sedimentare e trattare le acque di dilavamento della piattaforma. La copertura inerbita ha lo scopo di rallentare il flusso dell'acqua ed intercettare gli inquinanti che essa contiene. Il sistema consente un'efficace rimozione dei solidi sospesi, degli idrocarburi e risulta parzialmente efficace sulle sostanze disciolte. I principi di rimozione che intervengono in un biofiltro sono i seguenti: adsorbimento, bioassorbimento, sedimentazione, filtrazione.

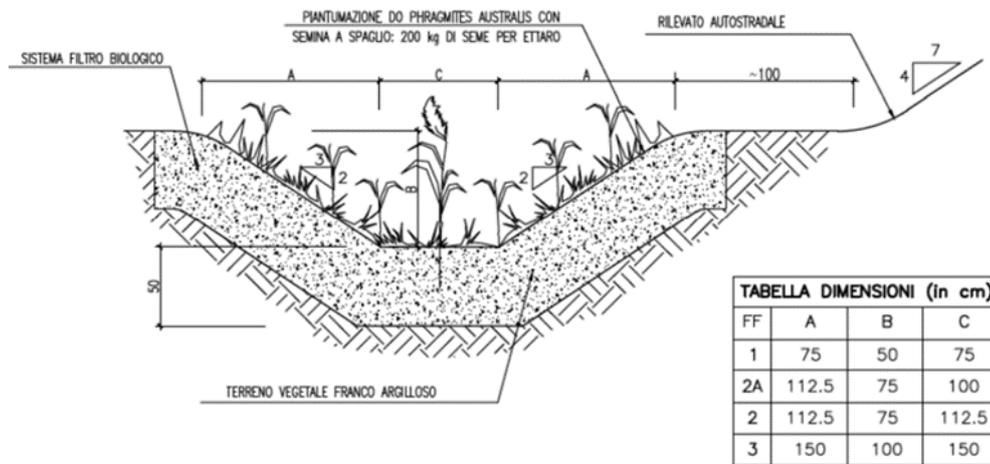


Figura 3-10 Sezione fossi di guardia



4 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

4.1 LOCALIZZAZIONE E INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO

4.1.1 Localizzazione e inquadramento territoriale dell'intervento

Il tracciato in progetto si sviluppa ad ovest del centro abitato del Comune di Fano appartenente alla provincia di Pesaro e Urbino nelle Marche. Si riporta di seguito la cartografia con l'inquadramento geografico del tracciato in progetto.



Figura 4-1 - Inquadramento geografico. In nero il tracciato in progetto (variante stradale di Gimarra)

4.1.2 Principali vincoli e tutele presenti sul territorio

L'analisi territoriale condotta lungo tutto il tracciato di strada in progetto ha consentito l'individuazione e la mappatura dei vincoli paesaggistici che gravano nell'area interessata dall'opera in progetto. Nell'elaborato "Carta dei vincoli e delle tutele" viene rappresentato graficamente il grado di condizionamento (basso, medio e altro) che interessa il tratto stradale in progetto. Nel caso specifico



l'opera in progetto ricade all'interno di "Zone a nord del torrente Arzilla fino al fosso Seiore, Bene Paesaggistico AV246 (art.136 e 157 del D.lgs 22 gennaio 2004; D.M. 25.08.1965)" e "Zone ricadenti lungo il corso del Fiume Metauro e del Torrente Arzilla, Bene Paesaggistico AV247 (art. 136 e 157 del D.lgs 22 gennaio 2004; D.G.R.M. n. 668 del 03.02.1981).

Rispetto ai vincoli e tutele, dal PRG del comune di Fano si evince che il tratto stradale in progetto ricade all'interno di "Zone di rispetto stradale" e per una piccola porzione a nord all'interno di "Zone di rispetto ferroviario".

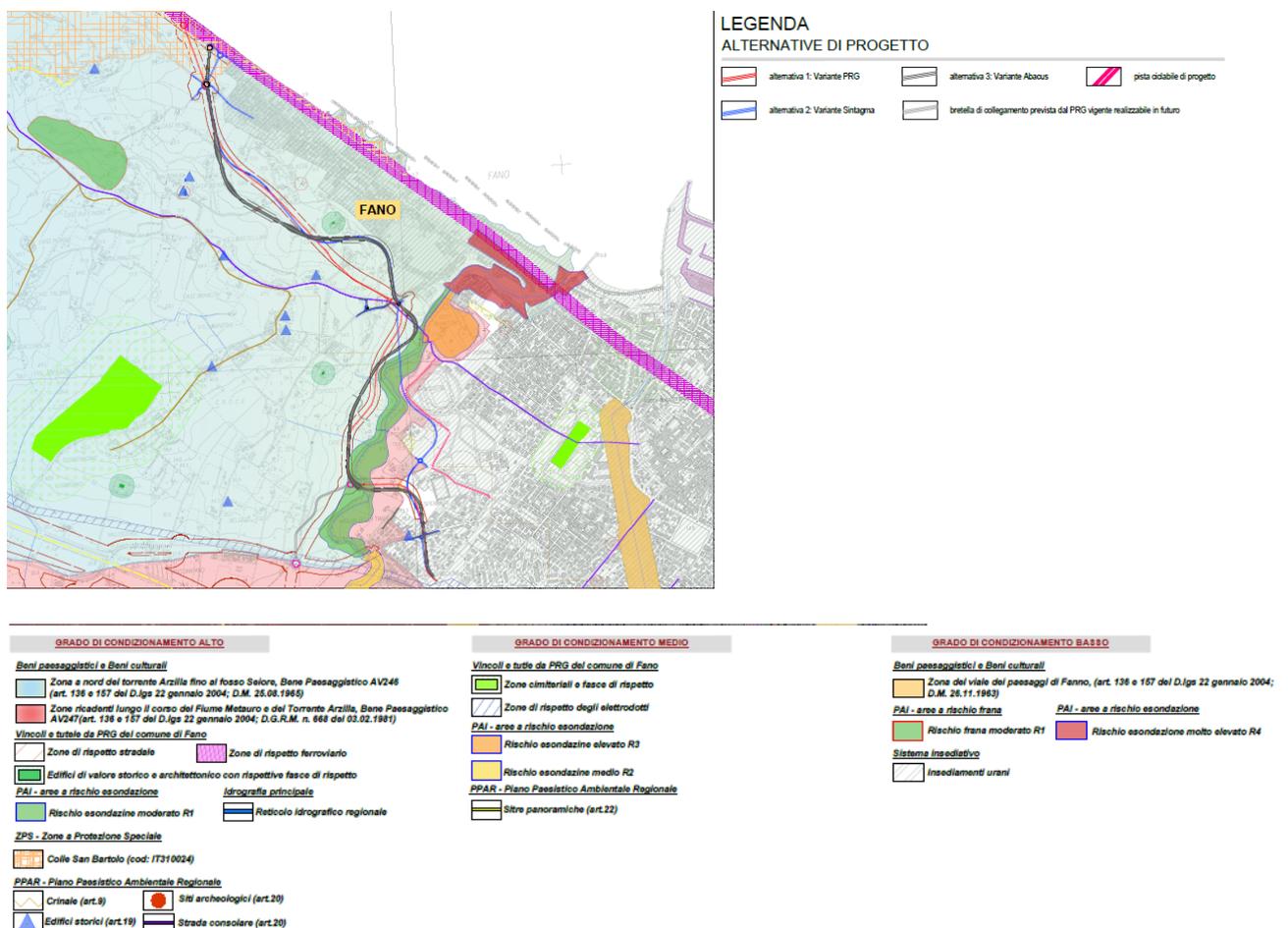


Figura 4-2 Estratto da "2218_F_A0_DCA01_00 CARTA DEI CONDIZIONAMENTI IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE"



5 DESTINAZIONE DELLE AREE

Il territorio comunale di Fano è suddiviso nel Piano Regolatore Generale (PRG)– ai sensi del D.I. 01.04.1968 n.ro 1444 - secondo le diverse destinazioni d'uso riportate nella planimetria sottostante. Il PRG individua gli ambiti di tutela definitivi, così come prescritto dall'art. 27 bis delle Norme tecniche di Attuazione del Piano Paesistico Ambientale Regionale (P.P.A.R.), approvato Deliberazione del Consiglio Regionale delle Marche n. 197 del 03.11.1989 e adeguamento del PRG al PPAR con D.G.P. n°316 del 08/09/1998. Gli interventi edilizi sono pertanto subordinati al rispetto - oltre di tutte le prescrizioni previste per le rispettive zone omogenee - anche di quelle del Sistema Paesistico - Ambientale.

In caso di contrasto tra le previsioni di piano e le norme del Sistema Paesistico - Ambientale prevarranno comunque queste ultime.

Gli interventi devono tener conto delle indicazioni fornite dall'Ordinanza 3274/2003 in materia di normativa sismica e, per quanto riguarda la sicurezza nel caso di eventi calamitosi, al Piano di emergenza comunale di protezione civile approvato con Delibera di C.C. n.174 del 14/11/2018.

Per quanto concerne la disciplina dell'attività edilizia, essa è regolata dal D.P.R. 06/06/2001 n. 380 e s.m.i., dal Regolamento Edilizio Comunale così come integrato dalle Norme Tecniche di Attuazione nonché dalle leggi nazionali vigenti e dalle leggi regionali di settore.

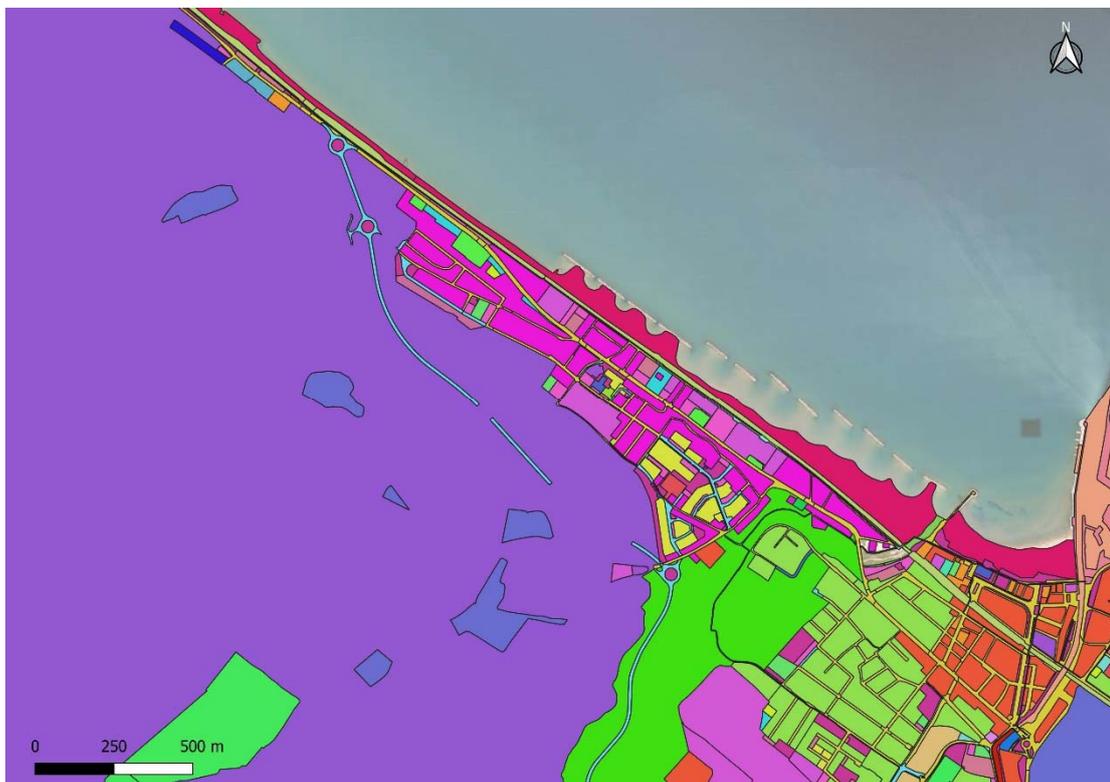


Figura 5-1 Estratto del PRG allo stato attuale (Fonte PRG, ns elaborazione GIS)



LEGENDA

PRG 2009			
PRG	canale albani	F3	P1
A	D1	F4	P1_es
B1.1	D3	F5_C	P2_es
B1.2	D5	F5_IC	P2_pr
B1.3	D7	F6_SM	P2_pr_SA
B2.1	D8	F6_SO	P3
B2.3	Dsna	F6_SS	P4
B3.1	E2	F7	P4_es
B4	E3	F8_IT	strada
C1	E4	ferrovia	Google Satellite
C2	F1	fosso	
	F2	GA	

Figura 5-2 Piano Regolatore Generale (Fonte: PRG del comune di Fano, ns elaborazione GIS)

Suddivisione e definizione del PRG	
ZONE RESIDENZIALI	
A	Storico artistiche
B1.1	Residenziali sature con presenza di valori storico – architettonici e/o ambientali
B1.2	Residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati
B1.3	Residenziali sature con conservazione della superficie utile
B2.1	Residenziali semi sature a valle della strada interquartieri
B2.2	Residenziali semi sature a monte della strada interquartieri e a sud del fiume Metauro
B2.3	Residenziali semi sature a valle della strada interquartieri
B3.1	Residenziali di completamento di aree intercluse
B4	Residenziali convenzionate (ex lottizzazioni)
C1	Residenziali di espansione
C2	Residenziali di ricucitura urbana
ZONE PRODUTTIVE	
D1	Industriali e/o artigianali esistenti
D3	Commerci e/o direzionali esistenti
D4	Commerci e/o direzionali di nuova formazione
D5	Turistico – alberghiere esistenti
D7	Turistico – ricettive esistenti
D8	Zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico - ricreativo
ZONE AGRICOLE	



E1	Agricole
E2	Agricole con presenza di valori paesaggistici
E3	Agricole di rispetto
E4	Agricole di ristrutturazione ambientale
ZONE DI VERDE	
F1	Verde attrezzato
F2	Verde per attrezzature sportive
F3	Verde a servizio della balneazione
F4	Verde privato
ZONE PER ATTREZZATURE DI PUBBLICO INTERESSE	
F5_C	Cimiteri
F5_CC	Convitti e conventi
F5_IC	Servizi pubblici o di interesse collettivo
F6_SM	Scuola dell'infanzia
F6_SO	Primo ciclo
F6_SS	Secondo ciclo
F7	Attrezzature religiose
F8_IT	Impianti tecnologici
ZONE PER LA VIABILITA'	
P1	Viabilità veicolare di progetto
P1_es	Parcheggi esistenti
P2_es	Parcheggi esistenti
P2_pr	Parcheggi di progetto
P2_pr SA	Area di sosta attrezzata
P3	Attrezzatura di assistenza stradale
P4	Viabilità pedonale e ciclabile di progetto
P4_es	Viabilità pedonale e ciclabile esistente

Tabella 5-1 Zonizzazione del PRG



5.1 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI FATTO

Nel seguente capitolo sono riportati gli ambiti che ad avvenuta realizzazione dell'opera stradale entreranno a far parte del sedime stradale e delle fasce di rispetto della nuova infrastruttura. Il Codice della Strada, D. Lgs. N.285 del 1992 fa chiarezza per quanto concerne le fasce stradali e le fasce di rispetto, adottate solo con relativo regolamento attuativo emanato con il D.P.R. 495/1992 e le sue relative modifiche apportate con il D.P.R. 610/1996.

Le fasce di rispetto sono definite, per l'appunto, dagli artt. 26 e 28 del D.P.R. 495/1992 ed enunciano quanto segue:

- art. 26 co.2-3-5-6-8 **"Fasce di rispetto stradale fuori dai centri abitati"**:

- 2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a: 60 m per le strade di tipo A; 40 m per le strade di tipo B; 30 m per le strade di tipo C; 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle "strade vicinali" come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice; 10 m per le "strade vicinali" di tipo F.*
- 3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a: 30 m per le strade di tipo A; 20 m per le strade di tipo B; 10 m per le strade di tipo C [...].*
- 5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.*
- 6. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m [...].*



8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

- art. 28 co. 1-2 e 5 **“Fasce di rispetto per l’edificazione nei centri abitati”**:

1. Le distanze dal confine stradale all’interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a: 30 m per le strade di tipo A; 20 m per le strade di tipo D.

2. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione [...].

5. Per le altre strade, nei casi di cui al comma 4, non sono stabilite, distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

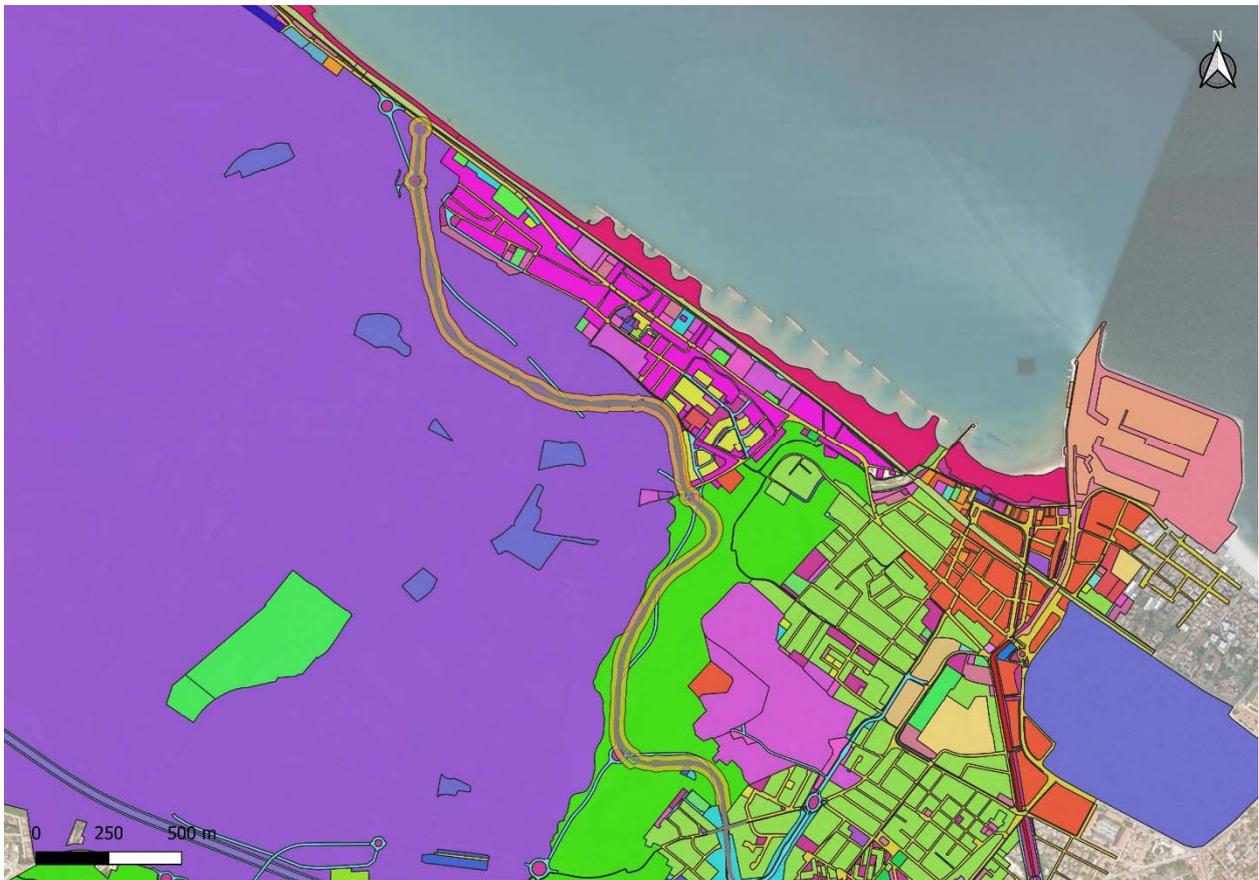


Figura 5-3 Ambiti ricadenti nella fascia di rispetto della nuova infrastruttura (Fonte PRG, ns elaborazione GIS)



A supporto della procedura di variante al PRG relativa al progetto “variante stradale di Gimarra” di seguito si riporta la descrizione normativa dei tematismi di piano incontrati dal nuovo tracciato. Per un’analisi accurata i tematismi saranno divisi tra il sedime stradale e la fascia di rispetto dei 20 m.

SEDIME STRADALE

L’ambito E2 è regolato ai sensi del PRG dall’art. 56 “**E2 - Zone agricole con presenza di valori paesaggistici**”:

1. *Le zone E2 si connotano per la tutela dei valori paesaggistici che qualificano le stesse.*
2. *In esse sono ammesse compatibilmente con quanto previsto dalle prescrizioni relative alle tutele (integrale, orientata, specifica), ove presenti, delle norme del Sistema Paesistico Ambientale che comunque prevarranno sul presente articolo:*
 - a) *ampliamento o ricostruzione di abitazioni preesistenti da parte dell’imprenditore agricolo;*
lotto minimo: 2 ha
 - b) *attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell’attività agricola, come silos, serbatoi idrici, depositi per attrezzi, macchine, fertilizzanti, sementi e antiparassitari, ricoveri per bestiami;*
lotto minimo: 5 ha
 - c) *serre¹*
 - d) *costruzioni da adibire alla lavorazione, conservazione, trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli ed edifici per industrie forestali;*
lotto minimo: 5 ha
H MAX = 5 m salvo comprovate necessità
 - e) *opere di pubblica utilità che debbono sorgere necessariamente in zone agricole;*
 - f) *attività agrituristica e di turismo rurale.*

L’ambito E4 è regolato ai sensi del PRG dall’art. 58 “**E4 – Zone agricole di ristrutturazione ambientale**”:

1. *Le zone E 4 sebbene destinate all’esercizio dell’attività agricola – ammettono interventi di riqualificazione ambientale finalizzati ad un uso naturalistico-ricreativo nel rispetto dei valori paesaggistici che caratterizzano le aree stesse.*
2. *Compatibilmente con quanto previsto dalle prescrizioni relative alle tutele (integrale, orientata, specifica), ove presenti, delle norme del Sistema Paesistico Ambientale che comunque prevarranno sul presente articolo, in esse sono ammesse:*
 - a) *ampliamento o ricostruzione di abitazioni preesistenti da parte dell’imprenditore agricolo;*
lotto minimo: 2 ha



b) attrezzature e infrastrutture necessarie per il diretto svolgimento dell'attività agricola, come silos, serbatoi idrici, depositi per attrezzi, macchine, fertilizzanti, sementi e antiparassitari, ricoveri per bestiami;

lotto minimo: 5 ha

c) serre1

d) opere di pubblica utilità che debbono sorgere necessariamente in zone agricole;

e) attività agrituristica e di turismo rurale.

3. 2 Previa redazione di un apposito piano particolareggiato o piano di recupero e nel rispetto delle finalità enunciate al comma 1, i volumi esistenti legittimamente assentiti o sanati possono essere destinati a fini naturalistico-ricreativi assegnando gli usi U3.1 – Attività direzionali, U2.5- Attrezzature ricreative e Pubblici esercizi, U3.4 – Attività commerciali di vicinato [...].

L'ambito F1 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 61 "F1 - Zone di verde attrezzato":

1. Le zone F1 sono le zone di verde attrezzato.

2. Sono ammesse di norma le seguenti destinazioni d'uso e attività, così come definite dalle presenti Norme:

U5.6 Attrezzature per il verde

U2.5 Attrezzature ricreative e Pubblici esercizi

3. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto di iniziativa pubblica o anche da parte di privati, purché – in quest'ultimo caso - estesi ad unità minime di intervento da concordare con l'Amministrazione Comunale e previa stipula di una convenzione che garantisca l'uso pubblico delle aree, gli interventi di salvaguardia e di valorizzazione dell'ambiente naturale, i modi della gestione, nonché i tempi e le scadenze di attuazione.

4. Le prescrizioni e gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

UF	=	0,05 mq/mq	Utilizzazione fondiaria
IPE	=	0,20 mq/mq	Indice di permeabilità
HMAX	=	5,00 ml	Altezza massima degli edifici
DC	=	5,00 ml	Distacco dai confini
DF	=	10,00 ml	Distacco tra gli edifici
DS	=	8,00 ml	Distanza dalle strade

L'ambito P1 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 71 "P1 - Zone per la viabilità veicolare":

1. Le zone P1 sono le zone destinate alla viabilità veicolare, e sono vincolate alla conservazione, ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici per la circolazione e la sosta dei veicoli e delle persone.

2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.

3. Le tipologie di intervento consentite sono quelle connesse alla manutenzione e costruzione di sedi stradali.



4. È vietato realizzare vie di accesso carrabili direttamente dai comparti sulla strada denominata Interquartieri.

5. Gli innesti della viabilità di nuova previsione dovranno essere analizzati al momento dell'attuazione dei piani e prevedere delle soluzioni in dettaglio preventivamente autorizzate dall'Ente Proprietario della Strada, potranno subire aggiustamenti e/o variazioni in fase attuativa e di dettaglio dietro indicazione dell'Ente Proprietario della strada, compatibili comunque con l'inquadramento e la normativa generale. Le soluzioni definitive, infatti, dovranno essere commisurate alle reali caratteristiche e intensità di traffico in essere al momento di attuazione del piano [...].

L'ambito P4 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 74 "P4 - Zone per la viabilità ciclabile":

1. Le zone P4 sono le zone destinate alla viabilità pedonale e ciclabile, e sono vincolate alla conservazione, ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici per la circolazione e la sosta delle biciclette e delle persone.
2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.
3. I percorsi di cui alla presente sono riportati nelle tavole di Piano e nelle tavole specifiche.
4. Nel simbolo di zona la linea continua rappresenta l'indicazione schematica delle zone destinate alla viabilità pedonale e ciclabile esistenti, mentre la linea tratteggiata l'indicazione schematica dei percorsi di progetto destinati alla viabilità pedonale e ciclabile. È comunque sempre consentito realizzare piste ciclabili anche al di fuori dell'indicazione schematica di cui sopra.

L'ambito V1 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 78 "V1 – Fasce di rispetto stradale":

1. Le zone V1 sono le fasce di rispetto stradale, e cioè le aree latitanti ad una strada su cui - a norma D.l. 1/04/1968, n° 1404 - non è consentita l'edificazione.

Tali fasce sono:

- 60m per strade di categoria A;
- 40m per strade di categoria B (Fano-Grosseto);
- 30m per strade di categoria C;
- 20m per strade di categoria D;

Le fasce vanno misurate dal limite scarpata, fosso di guardia o recinzione stradale.

2. Sono però ammesse di norma le opere a servizio della strada, i servizi canalizzati, i canali, le aree di sosta, le recinzioni, le siepi, le opere di sostegno, nonché i distributori di carburanti con i relativi accessori per il soccorso immediato degli utenti della strada e le cabine di distribuzione elettrica.
3. Nel computo della superficie territoriale (ST) o fondiaria (SF) sono da considerarsi compresi quei settori eventualmente investiti da fasce di rispetto.
4. Le aree comprese nelle fasce di rispetto stradale non possono concorrere al calcolo delle superfici per gli standard urbanistici.

L'ambito V9 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 86 "V9 – Fasce di rispetto per ferrovia":



1. Le zone V9 sono le fasce di rispetto latitanti la ferrovia, disciplinate dal D.P.R. n°753 del 11 luglio 1980 (art. n.ro 49 e seg.).
2. Lungo i tracciati della ferrovia è vietato costruire, ricostruire, o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di 30 metri dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia.
3. È possibile richiedere agli uffici competenti l'autorizzazione di deroga a detti limiti.

AREA DI RISPETTO DEL SEDIME STRADALE

L'area di rispetto dei 20 m ricade nei tematismi sopra citati inerenti al sedime stradale e nei tematismi sotto riportati.

L'ambito B1.2 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 26 **"B1.2 - Zone residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati"**:

1. Le zone B1.2 sono zone residenziali sature poste a ridosso dell'area urbana, comprese fra il Torrente Arzilla, la strada interquartieri e la ferrovia Fano-Urbino, in cui la superficie coperta degli edifici potrà essere aumentata di una percentuale massima del 10 % della superficie non edificata laddove questa sia non inferiore a 500 mq.

La superficie non edificata restante dovrà rimanere permeabile in profondità ad eccezione delle rampe d'accesso ai garage e spazi di manovra coperti, questi ultimi di dimensioni non oltre i 40 mq.

Quanto sopra deve applicarsi ai lotti edificati o ineditati.

2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.
3. Gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

UF	= 0,50	mq/mq	Utilizzazione fondiaria
HMAX	= 9,50	ml	Altezza massima degli edifici
IPE	= 0,20	mq/mq	Indice di permeabilità

L'ambito B2.1 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 28 **"B2.1 - Zone residenziali semisature a valle strada interquartieri"**:

1. Le zone B2.1 sono zone residenziali semisature caratterizzate da differenti densità fondiarie, poste a valle della strada interquartieri in cui sono ancora possibili dei margini di completamento dei tessuti esistenti.
2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.
3. Gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

UF	= 0,50	mq/mq	Utilizzazione fondiaria
HMAX	= 9,50	ml	Altezza massima degli edifici
IPE	= 0,20	mq/mq	Indice di permeabilità

L'ambito B2.2 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 29 **"B2.2 - Zone residenziali semisature a monte della strada interquartieri ed a sud del Fiume Metauro"**:



1. Le zone B2.2 sono zone residenziali semisature caratterizzate da differenti densità fondiarie, poste a monte della strada interquartieri, sud del Fiume Metauro ed in generale nelle frazioni, in cui sono ancora possibili dei margini di completamento dei tessuti esistenti.
2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.
3. Gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

UF	=	0,60	mq/mq	Utilizzazione fondiaria
HMAX	=	9,50	ml	Altezza massima degli edifici
IPE	=	0,20	mq/mq	Indice di permeabilità

L'ambito B4 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 34 **"B4 - Zone residenziali convenzionate (ex lottizzazioni)"**:

1. Le zone B4 sono le zone residenziali di completamento che ricomprendono lotti edificabili interni a Piani di lottizzazioni già convenzionati e ineditati restando in vigore per tutto il tempo residuo di validità i piani urbanistici approvati prima dell'adozione delle seguenti norme; alla loro scadenza - e per la parte non ancora attuata - rimane fermo a tempo indeterminato l'obbligo di osservare nella costruzione di nuovi edifici e nella modificazione di quelli esistenti gli allineamenti e le prescrizioni di zona stabilite nei rispettivi piani.
2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.
3. Gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione non sono indicati, in quanto valgono quelli previsti nel relativo Piano attuativo approvato.

È da osservare comunque il seguente indice di permeabilità:

IPE	=	0,20	mq/mq	Indice di permeabilità
-----	---	------	-------	------------------------

L'ambito P3 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 73 **"P3 - Zone per impianti di distribuzione dei carburanti per autotrazione"**:

1. Le zone P3 sono le zone per le attrezzature di assistenza stradale, e cioè spazi attrezzati per distributori di carburante, autofficine, autolavaggi, ecc.
2. Per l'attuazione degli interventi si rimanda al Regolamento Comunale.

L'ambito F4 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 64 **"F4 - Zone di verde privato"**:

1. Le zone F4 sono le zone di verde privato.
2. Le destinazioni d'uso ammesse sono orti e giardini privati.
3. Le nuove costruzioni che saranno pertinenziali all'edificio principale dovranno essere realizzate interamente in legno, avere copertura a due falde con manto in coppi o in rame e destinate a ricovero attrezzi.
4. Le prescrizioni e gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

IF	=	0,03	mc/mq	Fabbricabilità fondiaria
IPE	=	0,20	mq/mq	Indice di permeabilità
HMAX	=	2,50	ml	Altezza massima degli edifici

Il volume realizzato non potrà comunque essere maggiore di 12 mc.



5. Ai fini della distanza dai confini il limite delle zone F4 non costituisce linea di delimitazione di aree pubbliche per servizi o attrezzature e comunque dovranno essere realizzate nel rispetto delle distanze del Codice civile.

L'ambito F8 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 69 "F8 - Zone destinate ad impianti tecnologici":

1. Le zone F8 sono le zone destinate ad impianti tecnologici di pubblico interesse.
2. Le zone destinate ad impianti tecnologici sono di seguito elencate, con a fianco la simbologia che le contraddistingue nelle tavole di Piano e le destinazioni d'uso e attività ammesse, così come definite dalle presenti Norme:



F8_D - Discarica

U5.12



F8_Dep - Depuratori



F8_IT - Impianti tecnologici

U5.7

3. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto, ma è subordinato a un progetto unitario esteso alla intera superficie della zona.

L'ambito P2 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 72 "P2 - Zone per parcheggi":

1. Le zone P2 sono le zone destinate ai parcheggi pubblici o di uso pubblico, e sono vincolate alla conservazione, ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici per la sosta dei veicoli.
2. Le zone P2 sono le zone destinate ai parcheggi pubblici o di uso pubblico del tipo: a raso, interrati, multipiano.
3. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto di iniziativa pubblica o privata, previa – in quest'ultimo caso - stipula di una convenzione che garantisca l'uso pubblico degli spazi di sosta, disciplini il modo della gestione, l'eventuale dotazione di servizi accessori (max 10% della S.U.L. di progetto con un limite di 300 mq) e le scadenze di attuazione.
4. Le prescrizioni e gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati.

HMAX	=	10,50 ml	Altezza massima degli edifici
DC	=	5,00 ml	Distacco dai confini
DF	=	10,00 ml	Distacco tra gli edifici

L'ambito P6 è regolato ai sensi del PRG dall'art. 76 "P6 - Zone ferroviarie":

1. Le zone P6 sono le zone nelle quali sono ammessi servizi ed attrezzature pertinenti la ferrovia: magazzini, depositi, officine, stazioni, uffici, nonché impianti tecnologici. Negli edifici esistenti sono altresì ammessi i seguenti usi: U 3.4 - Attività commerciali di vicinato e U3.1 – Terziario diffuso.
2. In tali zone il Piano si attua per intervento diretto.



3. Le prescrizioni e gli indici edilizi ed urbanistici da osservare nell'edificazione sono di seguito riportati [...].

UF	=	0,20 mq/mq	Utilizzazione fondiaria
DC	=	5,00 ml	Distacco dai confini
DF	=	10,00 ml	Distacco tra gli edifici
DS	=	8,00 ml	Distanza dalle strade

5.2 DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI PROGETTO

Nell'estratto di mappa sottostante è possibile individuare in grigio il nuovo sedime stradale e in giallo la nuova area di pertinenza della fascia di rispetto stradale di 20m.

Ai sensi del PRG vigente l'area interessata dalla pertinenza stradale è vincolata dal Capitolo XI, artt. 77 e 78. L'art. 77 "**Zone a vincolo speciale**", individua sulla base di specifiche normative le zone a vincolo speciali, quali:

- **V1 – Fasce di rispetto stradale;**
- V2 – Fasce di rispetto cimiteriale;
- V3 – Aree di vincolo paesistico;
- V4 – Aree di vincolo archeologico;
- V5 – Zone di rispetto dei pozzi comunali;
- V6 – Fasce di rispetto di centrali elettriche e di elettrodotti;
- V7 – Fasce di rispetto per i depuratori;
- V8 – Fasce di rispetto per metanodotti e gasdotti;
- V9 – Fasce di rispetto per ferrovia;
- V10 - Aree i cui soprassuoli sono stati percorsi dal fuoco.

L'art. 78 "**V1 - Fasce di rispetto stradale**", norma le aree latitanti ad una strada su cui a norma D.l. 1/4/1968, n°1404, non è consentita l'edificazione. Tali fasce, elencate nel co.1, sono:

- 60m per strade di categoria A;
- 40m per strade di categoria B (Fano-Grosseto);
- 30m per strade di categoria C;
- 20m per strade di categoria D.

Le fasce vanno misurate dal limite scarpata, fosso di guardia o recinzione stradale [...].

La fascia di rispetto nel caso specifico della nuova strada "variante stradale di Gimarra", di categoria F sarà di 20 m, come da Codice della Strada vigente.

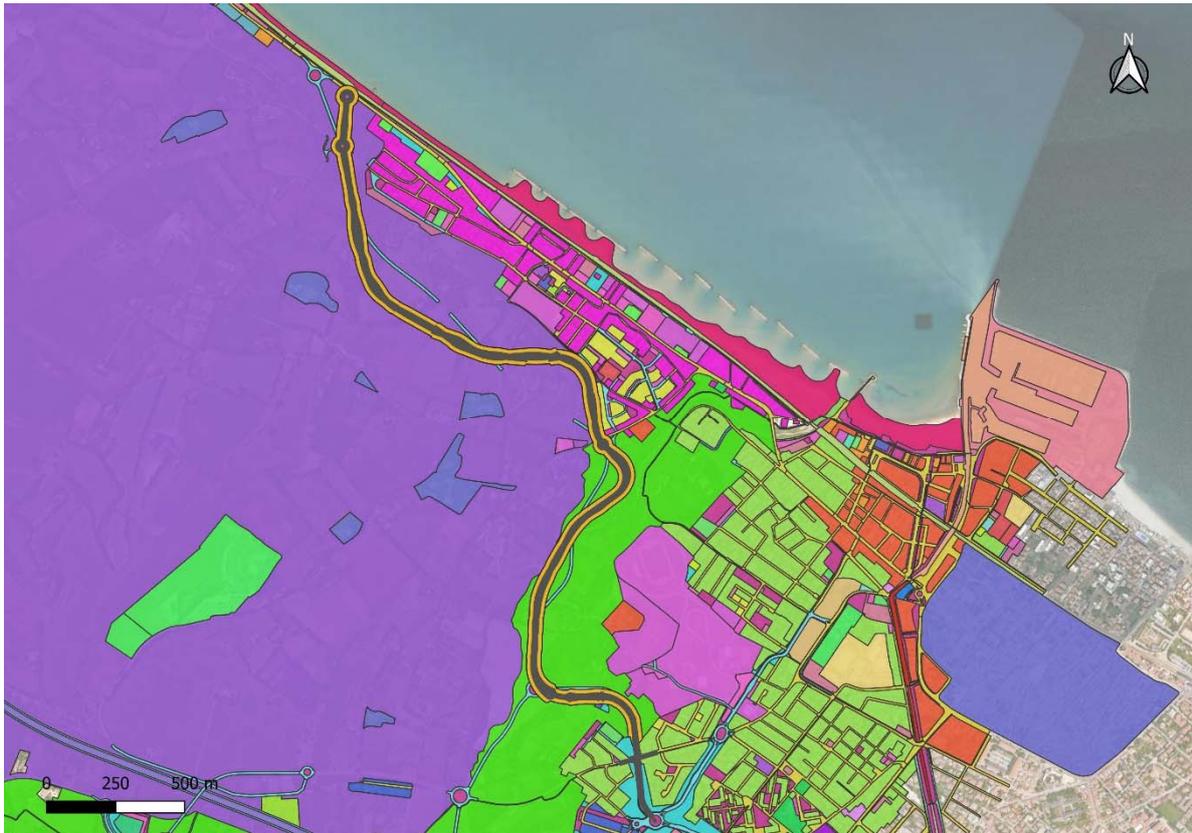


Figura 5-4 Nuova fascia di rispetto di 20 m ai sensi del PRG in vigore (Fonte PRG, ns elaborazione GIS)

Per quanto concerne l'inserimento della nuova variante all'interno del Piano Regolatore Generale tutta l'area del sedime che ad oggi è rappresentata da diversi tematismi (come visto nel capitolo precedente), dovrà essere classificata in zona "P1- Zone per la viabilità veicolare".

Le zone per la viabilità veicolare P1 ai sensi dell'art. 71 del PRG sono destinate alla viabilità veicolare, e sono vincolate alla conservazione, all'ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici e alla sosta dei veicoli e delle persone.



6 PISTA CICLABILE

Per quanto concerne la nuova pista ciclopedonale in progetto, per tale tipologia non è definita una fascia di rispetto, ma viene comunque riportata la sua impronta planimetrica, che coincide con la fascia di pertinenza. Di seguito i tracciati della pista ciclopedonale inserita all'interno del Piano Regolatore del Comune di Fano.

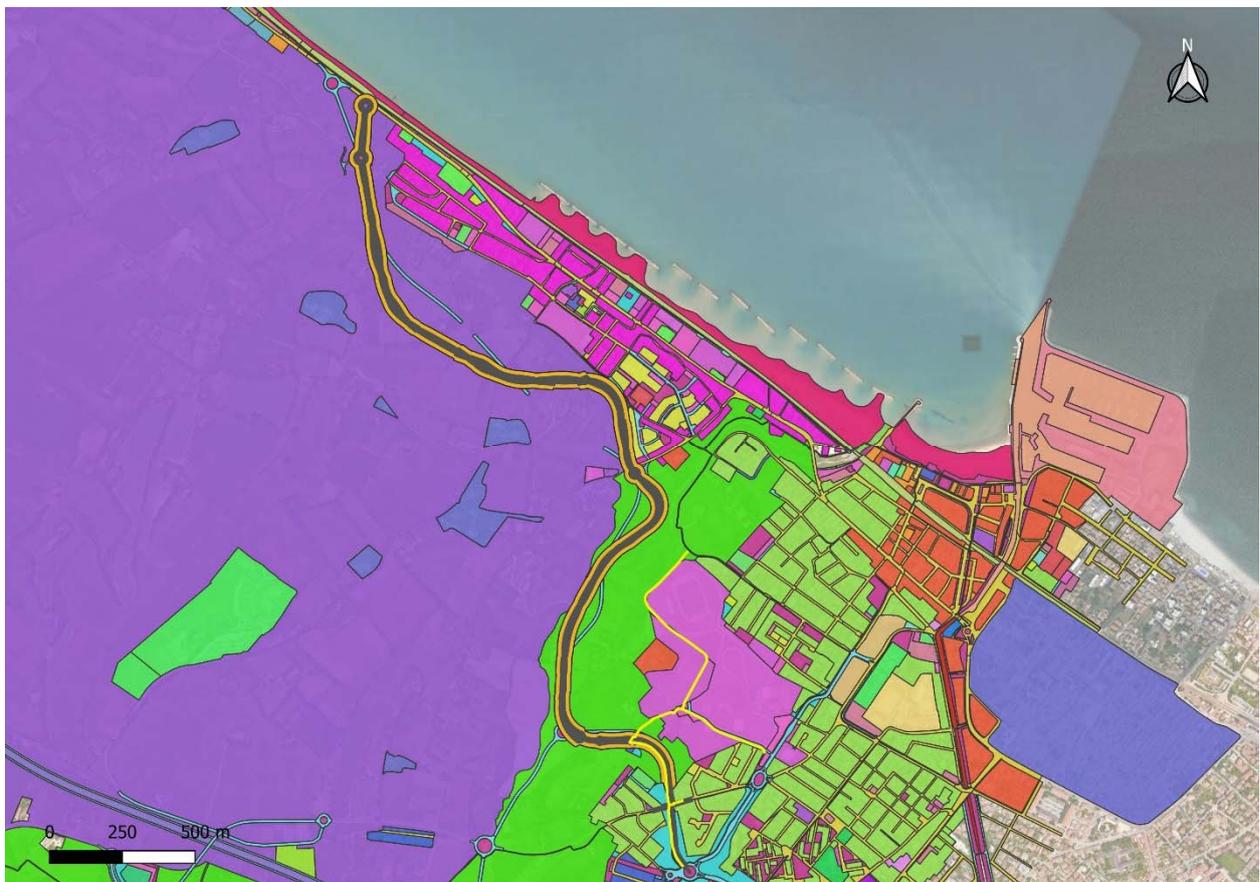


Figura 6-1 Inserimento nel PRG della nuova pista ciclopedonale in progetto (Fonte PRG, ns elaborazione GIS)

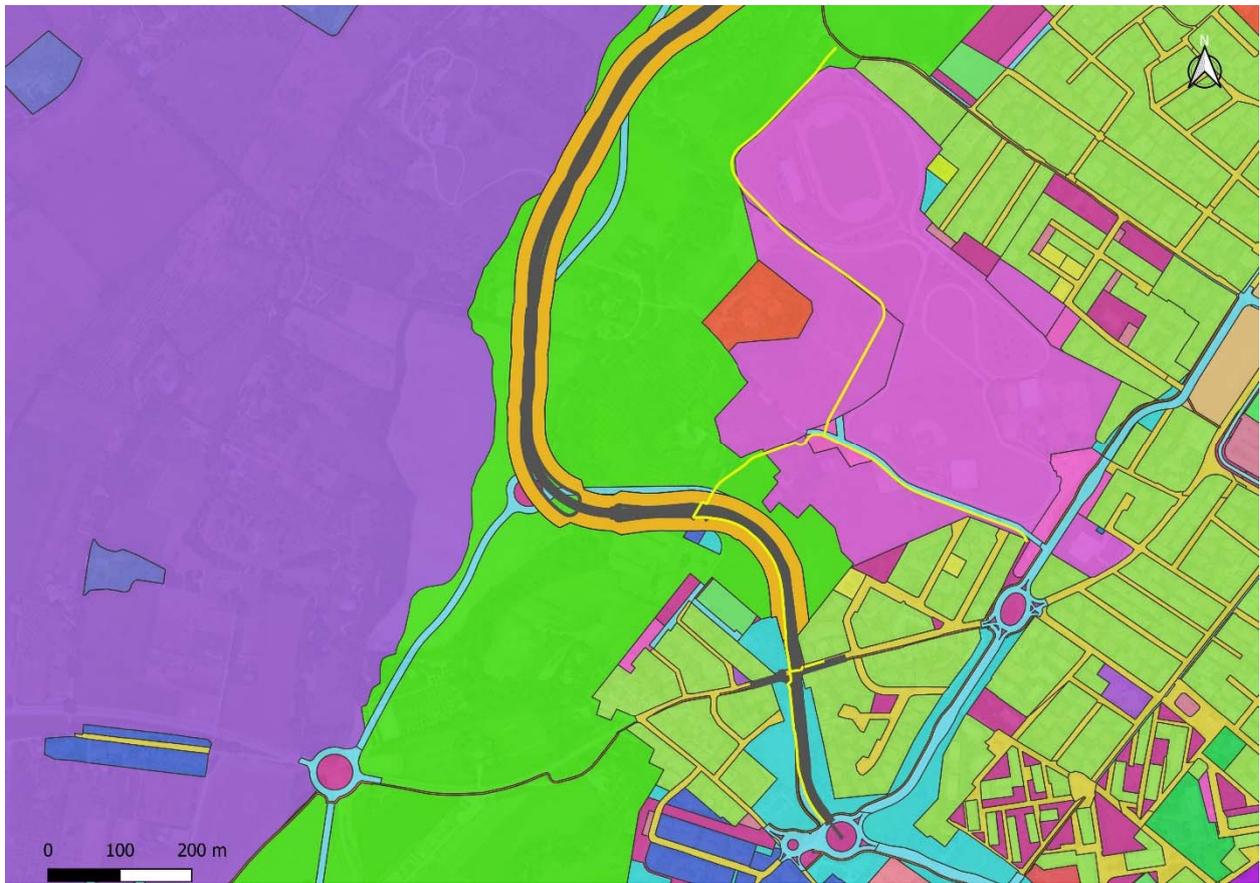


Figura 6-2 Ingrandimento dell'inserimento nel PRG della nuova pista ciclopedonale in progetto (Fonte PRG, ns elaborazione GIS)

La nuova pista ciclopedonale del comune di Fano ricade su quattro ambiti delineati dal PRG quali:

- E4: zone agricole di ristrutturazione ambientale;
- F2: zone di verde attrezzato per lo sport;
- P2_pr: parcheggi di progetto;
- P1: zone per la viabilità veicolare.

La pista ciclopedonale, una volta conclusa la sua realizzazione, come stabilito dal PRG entrerà a far parte della zona P4 "Zone per la viabilità ciclopedonale".

La zona P4 è regolata dall'art. 74 che destina queste aree alla viabilità pedonale e ciclabile, e sono vincolate alla conservazione all'ampliamento e alla realizzazione di spazi pubblici per la circolazione e la sosta delle biciclette e delle persone.