



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
PROGETTAZIONE STRUTTURALE:	Maurizio Serafini, ingegnere
PROGETTAZIONE ILLUMINOTECNICA:	Lorenzo Serafini, ingegnere
PROGETTAZIONE IDRAULICA:	Roberto Pedicini, ingegnere
PROGETTAZIONE AMBIENTALE:	Erica Gradassi, ingegnere
RESPONSABILE ARCHEOLOGIA:	Sara Berretta, ingegnere
RESPONSABILE SICUREZZA:	Giorgio Cardinali, geologo
COMPUTAZIONI:	Barbara Venanti, dottoressa
	Maurizio Serafini, ingegnere
	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

PFTE

CARTELLA A1 AMBIENTE

RELAZIONE TECNICA SPECIALISTICA - RELAZIONE URBANISTICA AGGIORNAMENTO SOLUZIONE PRESCELTA

A1_RRT05

COMMESSA				LIV.	CART.	TIPO	ELAB.	N.	SAVE	NOME FILE		SCALA
2	2	1	8	F	A1	R	RT	05	00	2218_F_A1_RRT05_00		
REV.	DATA			REDAZIONE		VERIFICA		APPROVAZIONE	VERIFICATO	DESCRIZIONE		
0	Luglio 2022			J.Zaccagna		M.Paglini		M.Serafini		Consegna PFTE		
1	Gennaio 2023			J.Zaccagna		G.Cardinali		M.Serafini		Addendum al PFTE		
2												
3												



INDICE

1	PREMESSA	2
2	MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE	5
3	DESCRIZIONE DELL'OPERA	9
3.1	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	9
3.1.1	<u>Descrizione degli interventi</u>	10
3.1.1.1	<u>Sezioni Tipo</u>	10
3.1.1.2	<u>Caratteristiche geometriche dell'asse principale</u>	13
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>	17
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	23
5.2	DESTINAZIONE DELLE AREE NELLO STATO DI PROGETTO	31
6	PISTA CICLABILE	33



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, della 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 30m sono elencati nella tabella sottostante.

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.

Con nota Prot.0068241-20/07/2022 il Comune di Fano ha dato avvio alla 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.

In data 31 agosto 2022 si è tenuta la conferenza di Servizi inerente la "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, riguardante la Variante al PRG per il Miglioramento della viabilità di collegamento tra Viale Aldo Moro e SS 16 – Completamento strada interquartieri."

Con p.g. 84821 del 08/09/2022 il verbale, completo dei contributi pervenuti, è stato inviato a tutti i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) e all'Autorità Competente.

Sulla base del contributo della Soprintendenza e del relativo "invito alla valutazione di tracciati alternativi" il Comune di Fano ha richiesto al R.T.I. con capogruppo Abacus srl, incaricato della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), di modificare il PFTE stesso adeguandosi al contributo espresso.

A seguito di specifica richiesta del comune di Fano con nota p.g. 84952 del 08/09/2022, si sono svolti due incontri presso la sede della Soprintendenza, in piazza del Senato 15, Ancona, rispettivamente in data 27/09/2022 e 18/10/2022, alla presenza dei progettisti e di rappresentanti della Soprintendenza, della Regione e del Comune, per l'analisi di due tracciati alternativi tesi al recepimento di quanto contenuto nei contributi espressi.

I due tracciati alternativi differiscono dal progetto originario, nel primo tratto dalla rotatoria di Largo A. Moro fino alla chiesa del Carmine per l'attraversamento del Torrente Arzilla che avviene più a nord rispetto al tracciato originario (tracciato comune ad entrambi), mentre dalla chiesa del Carmine fino alla S.S. 16 la due soluzioni 1 e 2 differiscono planimetricamente per una diversa sinuosità del tracciato per l'introduzione, nel primo caso di una galleria naturale di circa 200 mt e per lo sviluppo di due gallerie



artificiali (70 e 80 mt) nel secondo caso, oltre che per un diverso impegno economico rispettivamente di € 29.398.546,66 (galleria naturale) e di € 25.065.146,29 (galleria artificiale);

Con p.g. 104744 del 03/11/2022 gli elaborati inerenti le due soluzioni progettuali alternative discusse durante gli incontri sono stati inviati alla Soprintendenza ed alla Regione Marche per una valutazione in merito alla correttezza nel recepimento dei contributi, al fine di poter procedere con l'adeguamento del PFT e le successive fasi dell'Accordo di Programma.

La Soprintendenza esprime il proprio parere con p.g. 114906 del 01/12/2022: *"(...) Considerato che entrambe le soluzioni 1 e 2 risultano sostenibili e coerenti con le forme di tutela paesaggistica presenti nel contesto ... esprime parere favorevole sulla variante al PRG in esame. Per le successive fasi della progettazione, esaminata la documentazione di raffronto prodotta, lo Scrivente Ufficio ritiene che la soluzione 2 sia la più rappresentativa e salvaguardi convenientemente il contesto paesaggistico interessato dall'iniziativa. Tale soluzione, vista la minor entità di movimentazione del terreno, risulta adeguata anche sotto il profilo della tutela archeologica. (...)"*.

La Regione Marche - Settore Genio Civile Marche Nord esprime il proprio parere con p.g. n.115456 del 02/12/2022 che recita: *"(...) Per quanto di competenza e rispetto al progetto originario la soluzione proposta, nel tratto comune ai due tracciati, si valuta migliorativa e meno impattante sotto il profilo idraulico-geomorfologico e in linea con le indicazioni fornite nel suddetto contributo, in quanto:*

- *il punto di attraversamento del Torrente Arzilla con l'arteria viaria avviene più a nord, interessando un tratto più rettilineo e meno meandriforme;*
- *si riducono le interferenze delle opere in progetto con l'ambito di pertinenza fluviale (aree demaniali e fasce di rispetto) e con l'area inondabile perimetrata nel PAI Marche lungo il Torrente Arzilla, prevedendo per il superamento del corso d'acqua un ponte di maggior luce complessiva rispetto al precedente, costituito da tre campate (luce centrale di 80 m e laterali di 35 m), minimizzando così i rilevati di avvicinamento alla struttura di attraversamento e conseguentemente l'occupazione dell'area deputata alla laminazione delle piene.*
- *Sebbene nella nuova configurazione il ponte e le relative opere complementari possano considerarsi meno vulnerabili agli eventi di piena, sarà comunque necessario proteggere le strutture, compreso il piede dei rilevati con appropriati interventi antierosione.*
- *In ogni caso, ai fini del rilascio dei provvedimenti in capo a questa struttura regionale necessari per l'approvazione delle opere in argomento si riconfermano, per le successive elaborazioni progettuali, le indicazioni, valutazioni e contenuti prescrittivi dettagliatamente formulati nella nota prot. 1080488 del 01/09/2022 sopra richiamata, relativamente a tutti gli aspetti/temi di specifica competenza."*



Con nota acquisita con p.g. 94837 del 05/10/2022 la Regione Marche comunica la disponibilità "alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma, di cui all'art. 34 del D. Lgs. n. 267/2000 e art. 26-bis della L.R. n. 34/1992".

Per quanto finora premesso, il tracciato proposto nella presente variante è quello assentito e prescelto dalla Soprintendenza, sul quale anche la Regione Marche - Settore Genio Civile Marche Nord ha espresso parere favorevole.



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

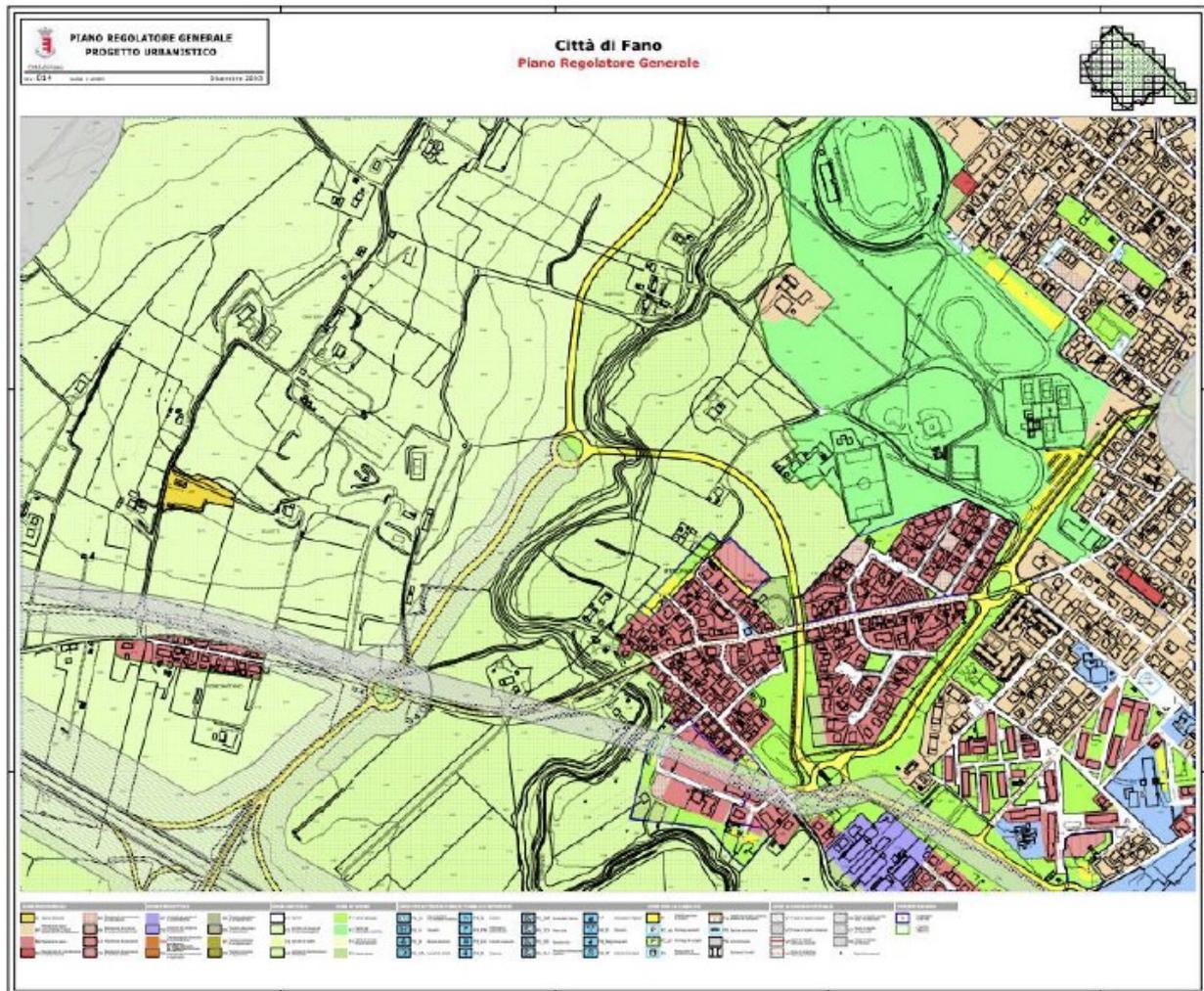


Figura 2-4 Estratto del Piano Regolatore 2003 Cervellati (2003) – Tavola 14

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 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 9,50 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).

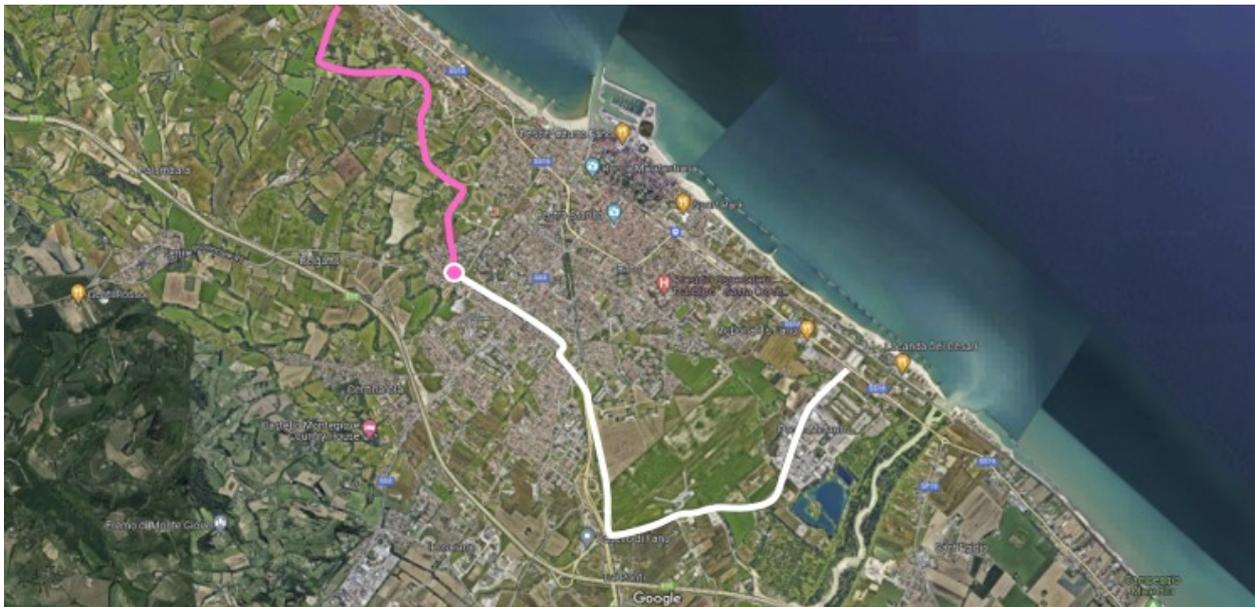


Figura 3-1: Il tracciato ottimale su fotopiano

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'ideale integrazione con il territorio circostante.

3.1.1 Descrizione degli interventi

3.1.1.1 Sezioni Tipo

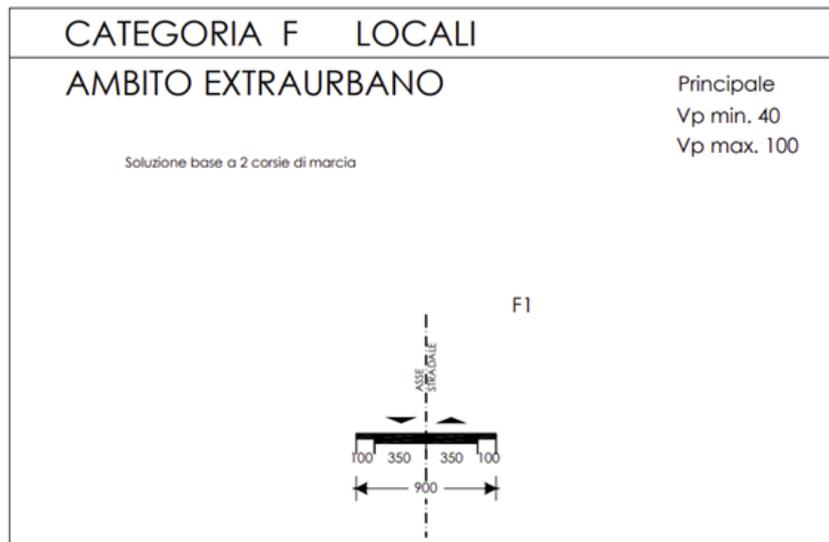


Figura 3-2: Categoria F - ambito extraurbano

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

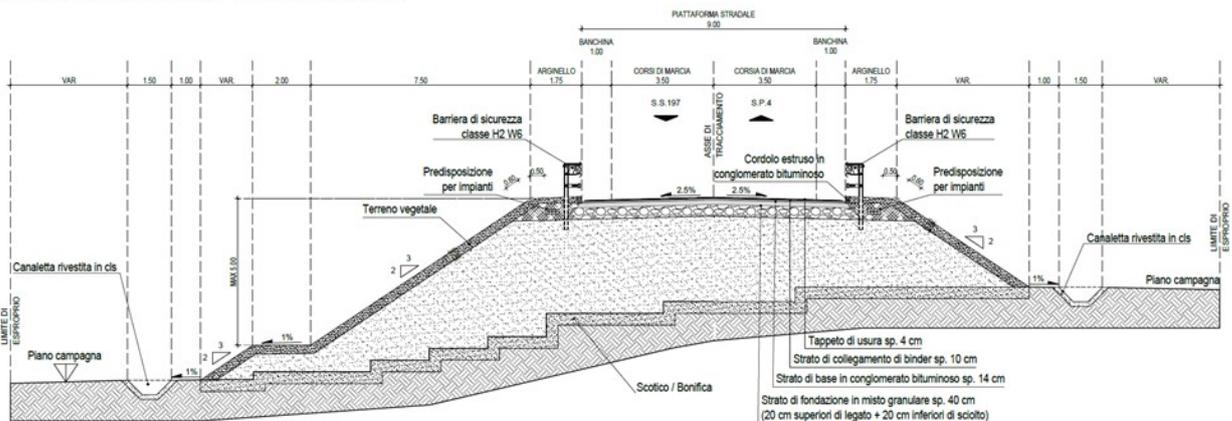


Figura 3-3: Sezione tipo dell'asse principale



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 inscrivibile in sicurezza.

PONTI A SEZIONE MISTA ACCIAIO/CALCESTRUZZO

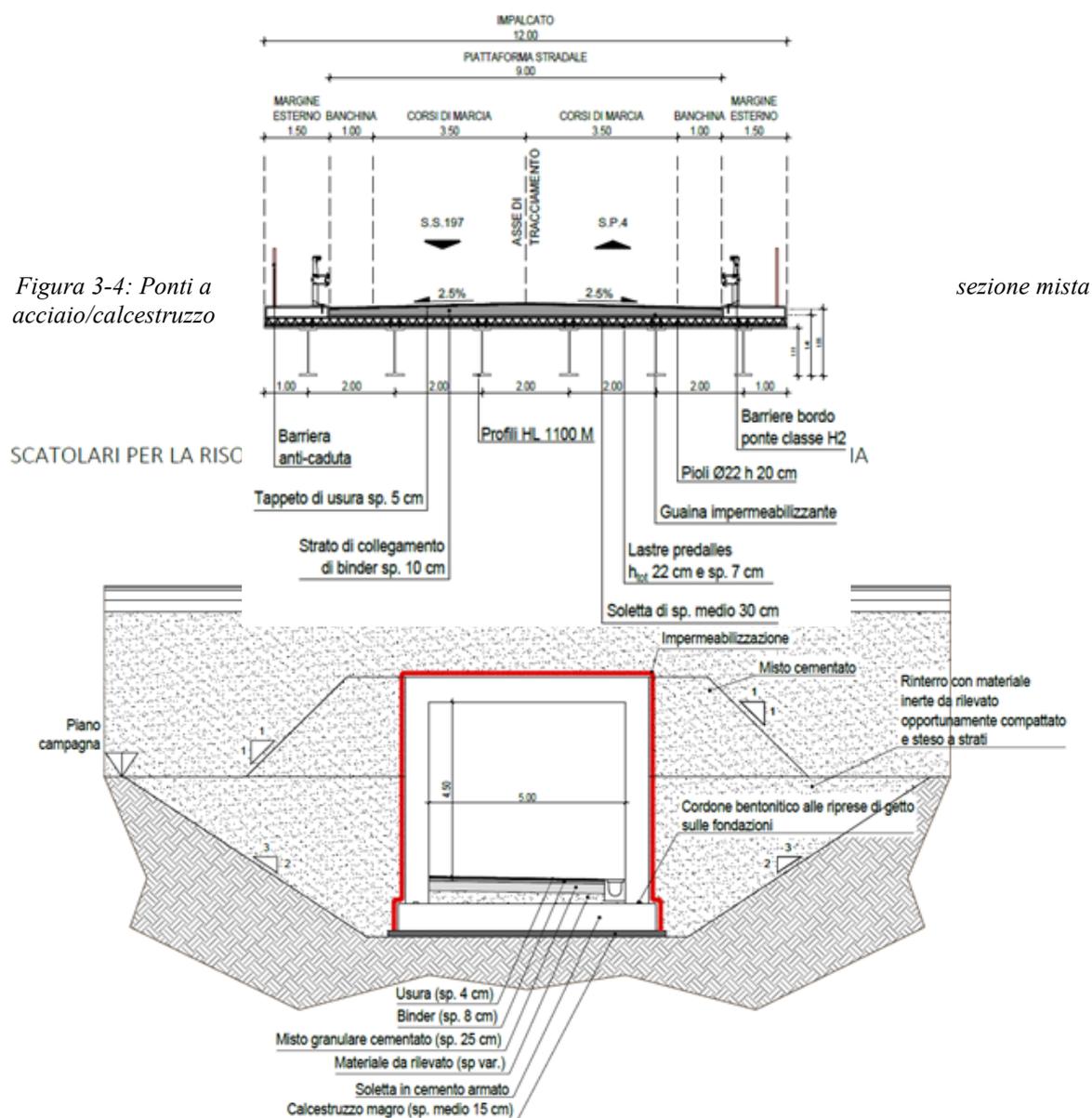


Figura 3-4: Ponti a acciaio/calcestruzzo

sezione mista

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



Per quanto concerne la pista ciclopeditonale, 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

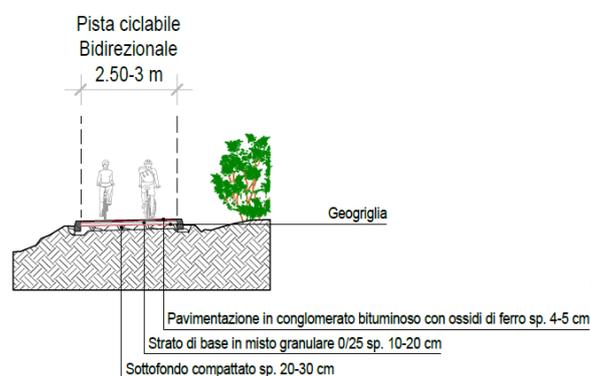




Figura 3-6: Sezione tipo della pista ciclabile bidirezionale

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. Descrivere il sottopasso ciclopedonale nei pressi della zona sportiva Trave.

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 due Stralci: lo Stralcio 1 (posto in prossimità di Fano e visualizzato sulla sinistra dell'immagine seguente) e lo Stralcio 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: Stralcio dell'opera in progetto

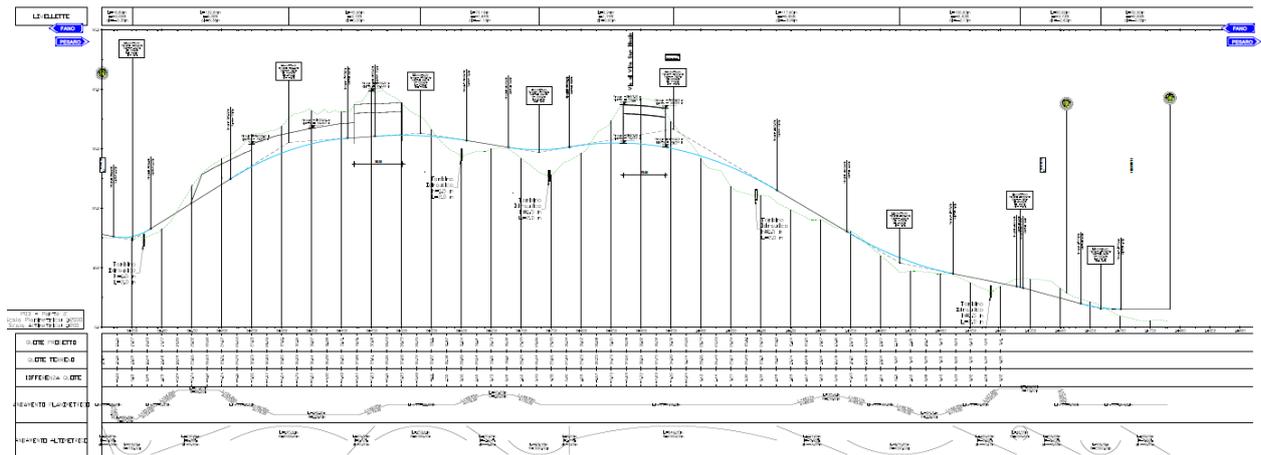
Lo Stralcio 1 ha uno sviluppo di 1814.00 m circa, parte da una nuova rotatoria facente parte della recente Strada Interquartieri e si sviluppa in prossimità dell'alveo del Torrente Arzilla, corso d'acqua che viene anche attraversato dall'infrastruttura mediante un'opera d'arte di luce pari a circa 50.00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



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.

Lo Stralcio 2 ha uno sviluppo di 1852.00 m circa, parte dalla rotatoria di separazione dei due Stralci, 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 dello Stralcio 2, riportato di seguito, presenta un andamento piuttosto scosceso, mantenendo comunque dei valori di livellata inferiori rispetto ai massimi imposti da normativa. Sono state pianificate diverse opere di contenimento lungo questo stralcio, sia da apporre a valle del solido stradale che per il contenimento dei terreni nelle configurazioni in scavo.

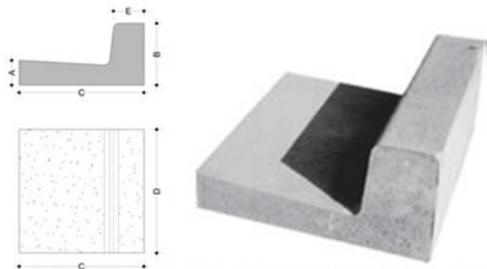
Le pendenze longitudinali massime raggiungono il 7.00%, ma la pendenza media ammonta a circa 4.00-4.50%, risultando comunque percorribile anche dai mezzi pesanti.



N. 4F Modulo resiliente 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.



3.1.1.3 Sovrastruttura Stradale

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.

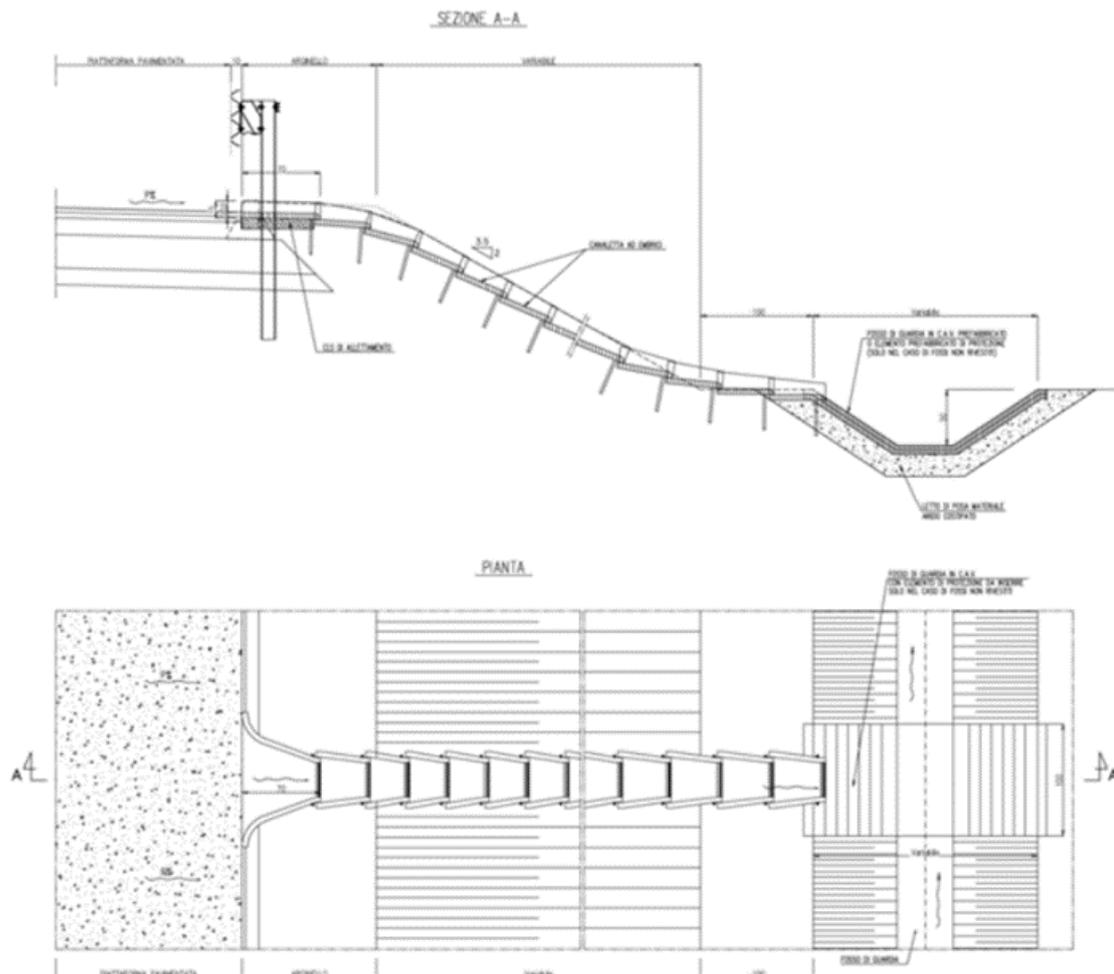


Figura 3-9: Sezione A-A

- 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 far 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.

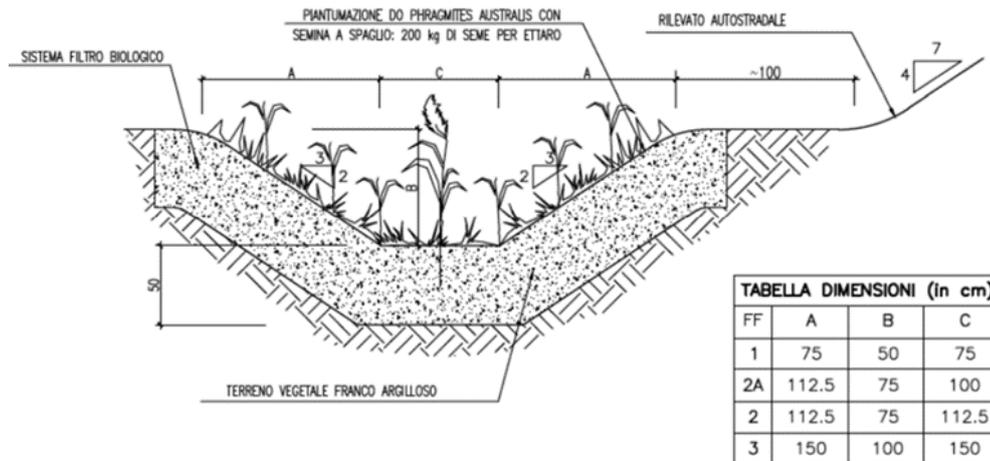


Figura 3-10 Sezione fossi di guardia



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 stradale in progetto, in viola la pista ciclabile



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 per una piccola porzione a nord all'interno di "Zone di rispetto ferroviario".

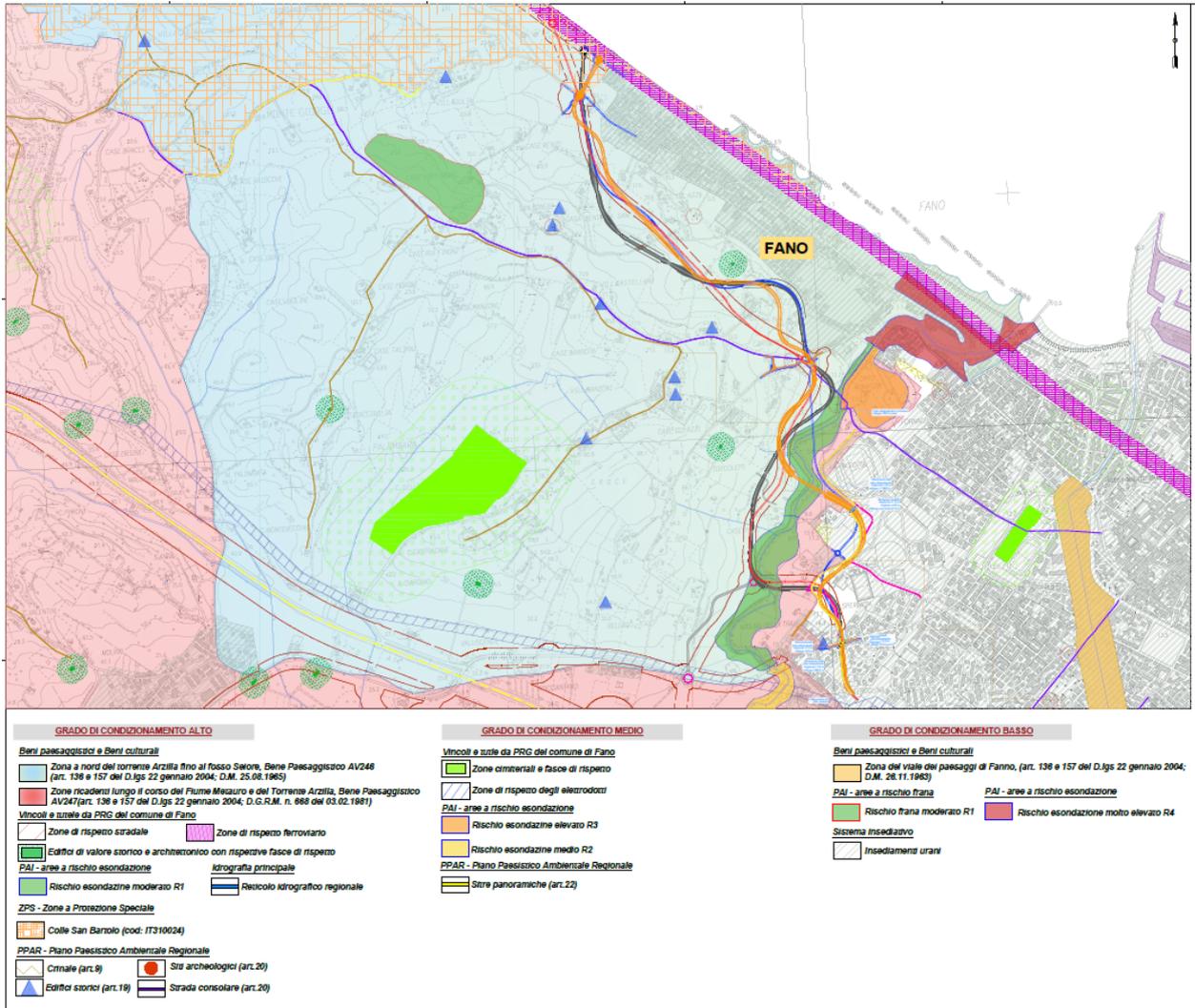


Figura 4-2 Estratto da “2218_F_A1_DCA01_00 CARTA DEI CONDIZIONAMENTI IN RELAZIONE ALLE ALTERNATIVE”



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 nello stralcio 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.

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 per la gestione delle emergenze di cui alla Delibera C.C. n.462 del 14.12.2006.

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 Stralcio del PRG allo stato attuale



ZONE RESIDENZIALI

	A	Storico Artistiche		B3.1	Residenziali di completamento di aree intercluse
	B1.1	Residenziali sature con presenza di valori storico-architettonici e/o ambientali		B3.2	Residenziali di completamento da convenzionare a valle della strada interquartieri
	B1.2	Residenziali sature con conservazione dell'area di sedime dei fabbricati		B3.3	Residenziali di completamento da convenzionare a monte della strada interquartieri ed a sud del Fiume Metauro
	B1.3	Residenziali sature con conservazione della superficie utile		B4	Residenziali convenzionate (ex lottizzazioni)
	B2.1	Residenziali semisature a valle della strada interquartieri		B5.1	Residenziali di completamento dei nuclei extraurbani esistenti
	B2.2	Residenziali semisature a monte della strada interquartieri ed a sud del fiume Metauro		B5.2	Residenziali di completamento della "Borgata rurale di Metauria"
	B2.3	Residenziali semisature da riqualificare a valle della strada interquartieri		C1	Residenziali di espansione
				C2	Residenziali di ricucitura urbana

ZONE PRODUTTIVE

	D1	Industriali e/o artigianali esistenti		D5	Turistico - alberghiere esistenti
	D2	Industriali e/o artigianali di nuova formazione		D6	Turistico - alberghiere di nuova formazione
	D3	Commercioli e/o direzionali esistenti (G1-G2 Grande distribuzione)		D7	Turistico - ricreative esistenti
	D3.1	Commercioli e/o direzionali a bassa densità		D8	Zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico ricreativo
	D4	Commercioli e/o Direzionali di nuova formazione (G1-G2 Grande distribuzione)		D8.1	Zone produttive a carattere turistico-ricettivo per la formazione di villaggi turistici

ZONE AGRICOLE

	E1	Agricole		E3	Agricole di rispetto
	E2	Agricole con presenza di valori paesaggistici		E4	Agricole di ristrutturazione ambientale

ZONE DI VERDE

	F1	Verde attrezzato		F3	Verde a servizio della balneazione
	F2	Verde per attrezzature sportive		F4	Verde privato

ZONE PER ATTREZZATURE DI PUBBLICO INTERESSE

	F5_IC	Servizi pubblici o di interesse collettivo		F6_SM	Scuole dell'infanzia
	F5_H	Ospedali		F6_SO	Primo ciclo
	F5_M	Mercali alimentari		F6_SS	Secondo ciclo
	F5_EA	Aeroporto turistico		F6_SU	Istruzione e formazione superiore
	F5_C	Cimiteri		F7	Attrezzature religiose
	F5_PM	Attrezzature polifunzionali		F8_D	Discarica
	F5_CC	Convitti e conventi		F8_Dep	Depuratori
	F5_E	Caserme		F8_IT	Impianti tecnologici

ZONE PER LA VIABILITA'

	P1	Viabilità veicolare di progetto		P4	Viabilità pedonale e ciclabile esistente e di progetto
	P2_es	Parcheggi esistenti		P5	Stazione autocorriere
	P2_pr	Parcheggi di progetto		P6	Zone ferroviarie
	P3	Attrezzature di assistenza stradale			Sottopassi carrabili/pedonali

ZONE A VINCOLO SPECIALE

	V1	Fasce di rispetto stradale		V5	Zone di protezione dei pozzi comunali		V9	Fasce di rispetto per ferrovia
	V2	Fasce di rispetto cimiteriale		V6	Fasce di rispetto centrali elettr. ed elettrodotti		V11	Aree allagate dall'esondazione del fiume Metauro, nel novembre del 2005
	V5	Zone di rispetto dei pozzi comunali		V7	Fasce di rispetto per depuratori			Pozzi idrici comunali
								Allineamento manufatti

PERIMETRAZIONI

	Comparti Unitari		Centri Abitati		Catasto Pontificio		Catasto 1° Impianto
--	------------------	--	----------------	--	--------------------	--	---------------------

Edifici presenti nel

Figura 5-2 Legenda Piano Regolatore Generale



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

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 30 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 30 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 inediticati.

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 pertinenti 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

Nello stralcio 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 30m.

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 C sarà di 30m.



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 gli stralci della pista ciclopedonale inserita all'interno del Piano Regolatore del comune di Fano.

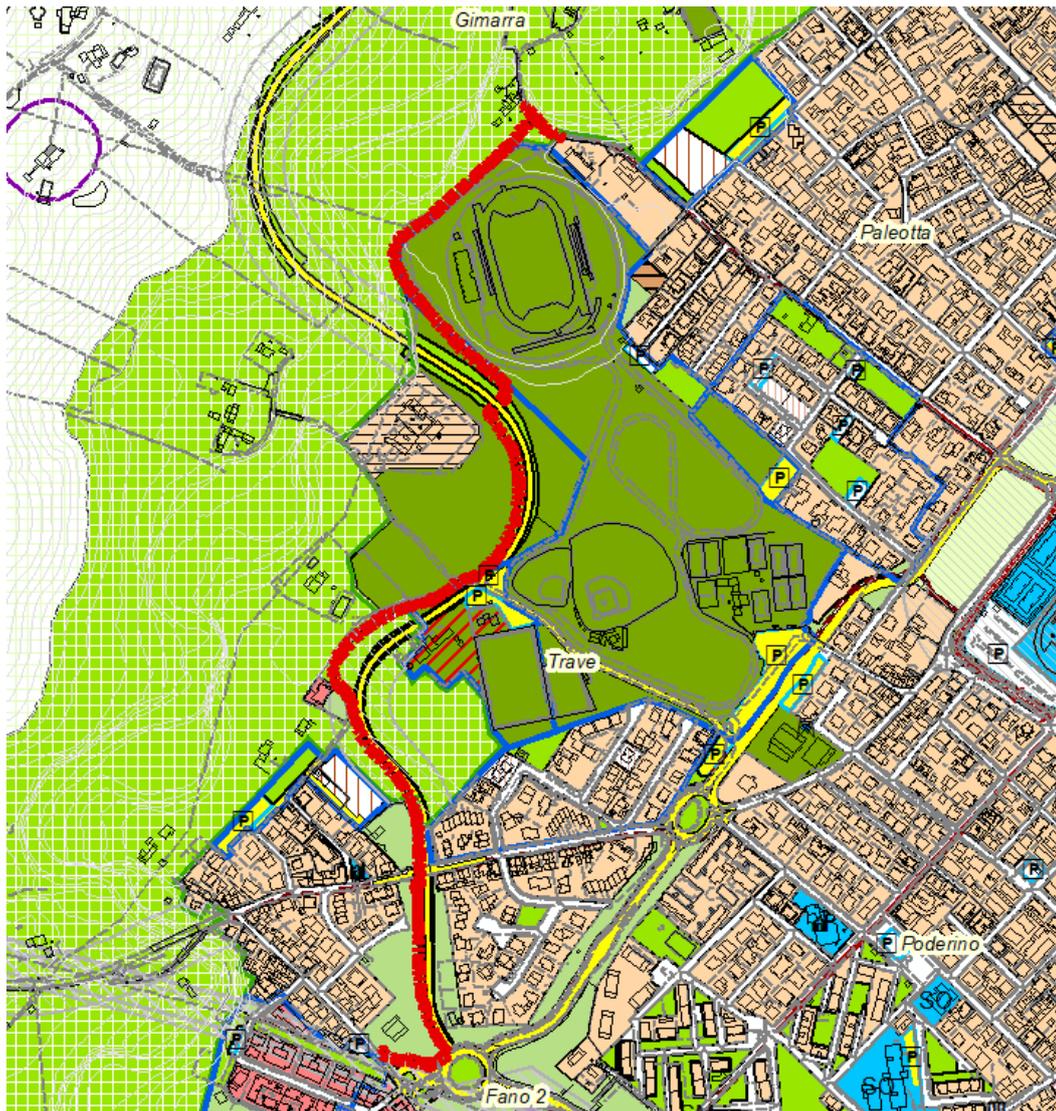


Figura 6-1 Ingrandimento dell'inserimento nel PRG della nuova pista ciclopedonale in progetto

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.