

COMMITTENTE:



REGIONE MARCHE

SERVIZIO TUTELA GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO

TITOLO DEL PROGETTO:

CICLOVIE DELLE MARCHE INTERCONNESSIONE VALLIVA: CICLOVIA TURISTICA DEL METAURO PROGETTO DEFINITIVO

CIG: 8589604D72 - CUP B61F18000310001

PROGETTAZIONE GENERALE:

Studio Prof. Dott. Ing. Luigi Farina
Via Padre Massimiliano Kolbe n. 66 - 61122 Pesaro (PU)
C.F.FRNLGU63A31G479F/P.IVA 01172980417



Ing. Giacomo Bernardi
Ing. Matteo Oliva
Ing. Noemi Paperi
Ing. Stefano Gramolini

PROGETTAZIONE STRUTTURALE:

COOPROGETTI Soc. Coop.
Via della Piaggiola n. 152 - 06024 Gubbio (PG)
C.F./P.IVA 0042485056



GEOLOGIA:

Geol. Fausto Pelicci
Via della Piaggiola n. 152 - 06024 Gubbio (PG)
C.F. PLCFST59B04E256L - P.IVA 02963080540

RESPONSABILE GENERALE DI PROGETTO:

ING. LUIGI FARINA



COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE :

ING. LUIGI FARINA (Ordine Ingegneri Provincia di Pesaro e Urbino n. 783)

RUP: **ING. LUCA ARABI**
(Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile - Settore Infrastrutture e Viabilità)

N.TAV: AM02	TITOLO: AMBIENTE RELAZIONE PAESAGGISTICA	SCALA:
		DATA: 08/2022

REV.	DATA:	DESCRIZIONE:	REDATTO:	VERIFICATO:	APPROVATO:
A	Ottobre 2022	EMISSIONE	Ing. N. Paperi	Ing. G. Bernardi	Ing. L. Farina

COMUNI DI FANO E CARTOCETO

INTERCONNESSIONE VALLIVA: CICLOVIA TURISTICA DEL METAURO

PROGETTO DEFINITIVO

**RELAZIONE PAESAGGISTICA
D.P.C.M. 12-12-2005**

14 Giugno 2022

Sommario

1.	PREMESSA	3
1.1	RIFERIMENTI NORMATIVI	4
2.	SCOPO DELL'OPERA IN PROGETTO.....	4
2.1	INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO	5
3.	DESCRIZIONE DELL'OPERA.....	5
3.1	DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO	6
4.	STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA.....	20
4.1	PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE	20
4.2	TUTELA PAESAGGISTICA – D. LGS. 22 GENNAIO 2004 N. 42	23
4.2.1	Interferenze con aree archeologiche	26
4.3	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO di Pesaro e Urbino	28
4.4	TUTELA AMBIENTALE.....	33
4.4.1	Siti natura 2000	33
4.4.2	Rete Ecologica Marche	34
4.5	PREVISIONI URBANISTICHE.....	35
4.5.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Fano	35
4.5.2	Piano Regolatore Generale del Comune di Cartoceto	38
4.5.3	Compatibilità urbanistica	40
4.6	VINCOLO IDROGEOLOGICO	40
4.7	PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO – (PAI).....	45
5.	DESCRIZIONE DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO.....	46
6.	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA.....	52
7.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	56
7.1	INTERAZIONI DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE	56
7.2	OPERE DI MITIGAZIONE E RIPRISTINO	56
7.3	BENEFICI AMBIENTALI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO	56
7.4	VALUTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI PAESAGGISTICHE	57
7.5	COMPATIBILITA' DELL'OPERA.....	57

1. PREMESSA

La presente relazione paesaggistica è stata redatta quale elaborato di approfondimento specifico che integra e completa, per gli aspetti di competenza, quanto definito nel progetto dell'itinerario denominato "Interconnessione valliva: ciclovia turistica del Metauro", nel tratto tra i Comuni di Fano e Cartoceto (PU).

L'elaborato in oggetto è dovuto al fine dell'espressione del parere di merito previsto dall'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 di competenza degli organi periferici (Soprintendenze) del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, in ragione dell'incidenza dell'opera su aree tutelate dal vincolo paesaggistico.

La necessità della relazione paesaggistica nel presente intervento è determinata dal fatto che le aree interessate dai lavori sono ricadenti in ambiti di interesse pubblico ai sensi della Parte terza "Beni paesaggistici" del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio". La legislazione nazionale richiamata è dovuta alla presenza del vincolo paesaggistico, conseguentemente al fatto che i manufatti in progetto ricadono in aree tutelate per legge di cui all'art. 142, comma 1 lett. c) "*i fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua ...*", come di seguito meglio esplicitato.

Si sottolinea inoltre che, il presente elaborato viene redatto nelle forme previste dal D.P.C.M. 12/12/2005 (G.U. n. 25, del 31/01/2006), secondo il modello per opere il cui impatto non è valutato mediante una documentazione semplificata.

Nel corrente elaborato vengono quindi indicate le caratteristiche qualitative del progetto sotto l'aspetto architettonico, con particolare riferimento alle mitigazioni dell'impatto ambientale, alla funzionalità del layout progettuale, alla viabilità, all'accessibilità e all'inserimento paesaggistico.

La relazione paesaggistica è stata redatta secondo quanto previsto dal Decreto Legislativo del 22 Gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", che ai sensi dell'art. 10 della legge 6 Luglio 2002, n. 137, prevede in materia di autorizzazione ad eseguire opere che interessano beni culturali (art. 10), immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136) e aree tutelate per legge in ragione del loro interesse paesaggistico (art. 142) in accordo alla delega di cui all'art. 82 del DPR 616/77, così come modificato dall'art. 10 della LR 30 gennaio 1995, n. 10 e dall'art. 94 della LR 21 aprile 1999, n. 3.

La presente relazione tratta quindi degli aspetti paesaggistici nell'ambito dell'itinerario denominato "Interconnessione valliva: ciclovia turistica del Metauro". Come accennato in precedenza e di seguito meglio esplicitato, gli ambiti vincolati paesaggisticamente risultano circoscritti a soli n. 5 areali attraversati dal percorso ciclabile in oggetto. Nonostante tale limitata interferenza, si è proceduto comunque con la redazione della presente "relazione paesaggistica", dando conto dell'intero percorso.

La Regione Marche, all'interno della pianificazione regionale sulle piste ciclabili, ha individuato con DGR 1657/2016 le direttrici regionali ciclabili meritevoli di essere finanziate e tra queste figurano le "Direttrici fluviali trasversali", tra cui è presente la Ciclovia Turistica del Metauro.

I colori del paesaggio identificativi delle ciclovie interne e dei tratti costieri.

Ciclovia Adriatica

- 6 ciclovia dei Senoni
- 6 biciclovia del Conero
- 6 ciclovia dei Piceni

Ciclovie vallive

- 1 ciclovia del Foglia
- 2 ciclovia del Metauro
- 3 ciclovia del Cesano
- 4 ciclovia del Misa
- 5 ciclovia dell'Esino
- 6 ciclovia del Musone
- 7 ciclovia del Potenza
- 8 ciclovia del Chienti
- 9 ciclovia del Tenna
- 10 ciclovia dell'Ete vivo
- 11 ciclovia dell'Aso
- 12 ciclovia del Tesino
- 13 ciclovia del Tronto



Rete delle ciclovie delle Marche – Sistema di percorrenze “a pettine”

1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI

Il presente progetto è redatto secondo le prescrizioni contrattuali e assicura la rispondenza al livello di progettazione definitiva conforme alla vigente normativa di cui al Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.) e agli artt. 24-27 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice (D.P.R. n. 207/2010 e s.m.i.).

In particolare la relazione paesaggistica è redatta ai sensi dell'art. 27 co. 1 del D.P.R. n. 207/2010 e s.m.i., Regolamento di esecuzione e di attuazione del decreto legislativo n. 163 del 2006 recante “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, relativamente al progetto in oggetto, essendo l'area di intervento paesaggisticamente vincolata e quindi, l'elenco delle relazioni tecniche specialistiche del progetto definitivo, viene integrato con il presente elaborato.

2. SCOPO DELL'OPERA IN PROGETTO

Come meglio indicato successivamente nella parte della descrizione dell'opera in progetto, l'intervento realizza una parte della Ciclovia Turistica del Metauro, ovvero l'interconnessione valliva dalla città di Fano fino al Comune di Cartoceto, per un breve tratto.

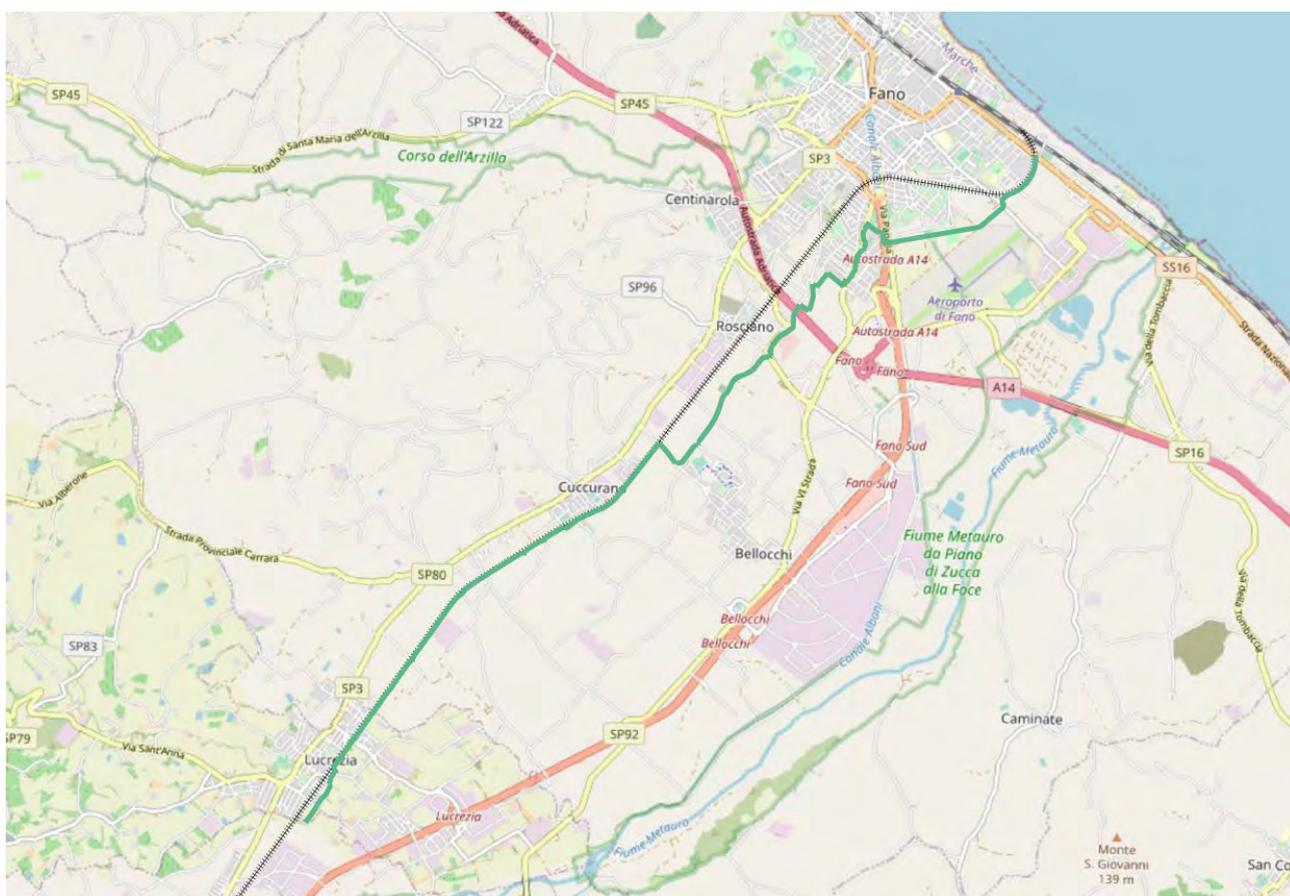
2.1 INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO

Nell'aprile di quest'anno, a seguito dei finanziamenti varati dal PNRR, la regione Marche ha affidato la redazione del Progetto Definitivo di una sola parte della Ciclovia Turistica del Metauro, dalla SS 16 Adriatica nel Comune di Fano fino a quello di Cartoceto, a causa della mancanza di finanziamenti adeguati.

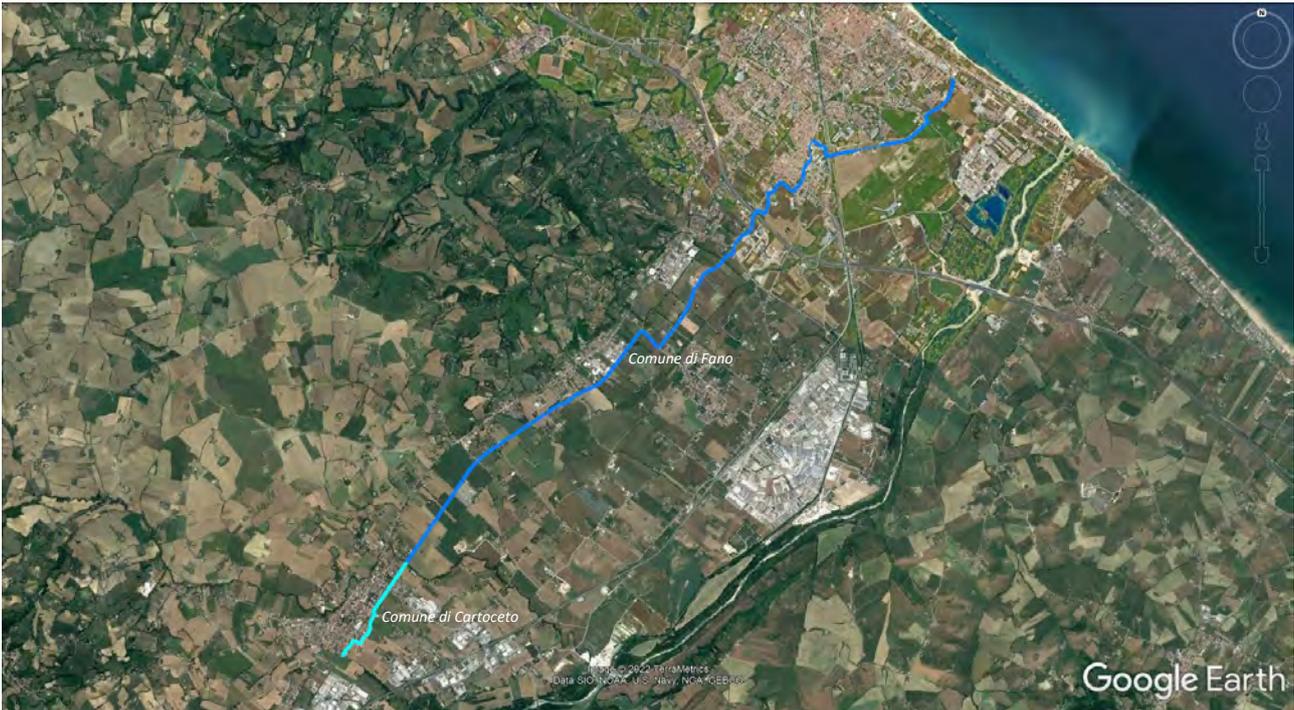
3. DESCRIZIONE DELL'OPERA

L'intervento riguarda la realizzazione di un percorso ciclopedonale che attraversa la valle del Metauro, che lungo il suo tracciato attraversa due Comuni della Provincia di Pesaro e Urbino: Fano e Cartoceto.

Lo sviluppo complessivo del tracciato è di circa 13 km e si distingue per presentare diversi alcuni tratti in affiancamento alla ex ferrovia Fano-Urbino. Inoltre, il percorso in progetto prevede l'attraversamento del canale Albani e della SGC Fano-Grosseto per mezzo di un nuovo ponte e l'adeguamento del sottopasso esistente della A14, con una percorrenza protetta in sede propria.



In verde (Pantone 3395 C) il tracciato di progetto della ciclovia su base OpenStreetMap (OSM)



Individuazione del tracciato di progetto della ciclovia su *Google Earth*

3.1 DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO

La ciclovia in progetto ha le seguenti caratteristiche:

Il I tratto (blu) di circa 11.500 m si snoda all'interno del Comune di Fano e parte dalla SS 16 Adriatica per arrivare fino al limite comunale di Cartoceto. Le caratteristiche del percorso sono le seguenti:

- il tratto parte dalla SS 16 Adriatica ed affianca la ex Ferrovia Fano-Urbino in nuova sede (larghezza 3 m) fino ad arrivare al Parco Urbano di Fano in corso di realizzazione per una lunghezza di circa 1.250 m (fogli 1-2 della planimetria di progetto);



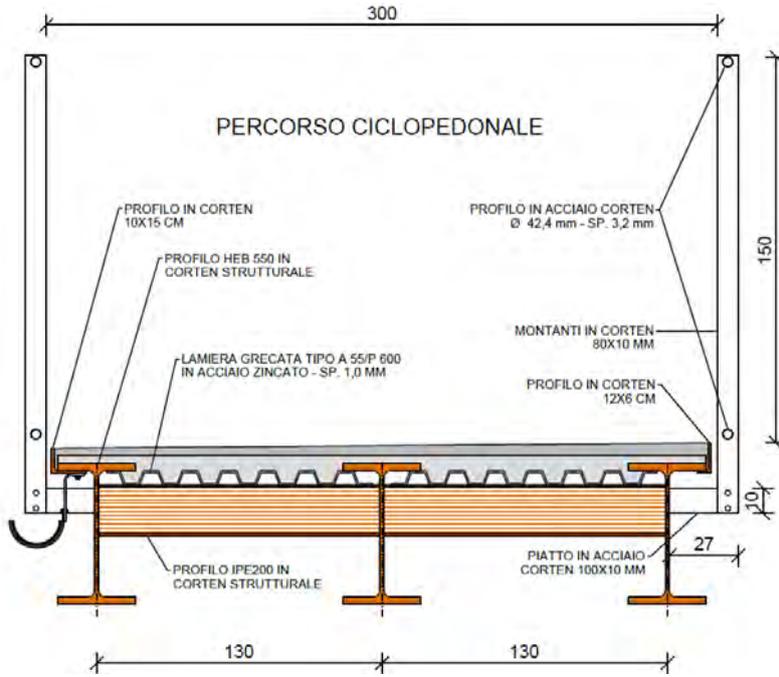
Planimetria di progetto – Foglio 1



Planimetria di progetto – Foglio 2

- poco prima del Parco Urbano, la sezione si allarga a 4 m per innestarsi nel tratto di ciclabile già in corso di realizzazione all'interno del parco stesso, per poi innestarsi con una rampa verde, di nuova

realizzazione, avente pendenza di circa il 4%, che innalza il percorso per consentirgli di attraversare con un ponte (si veda la sezione dell'impalcato Ponte Canale Albani) di lunghezza 70 m, il Canale Albani e la SGC Fano-Grosseto, per poi riscendere (fogli 3-5 della planimetria di progetto), sempre con pendenza del 4%, verso il campo da calcio del quartiere Sant'Orso ed, infine, immettersi al marciapiede ciclopeditone di Via Soncino;



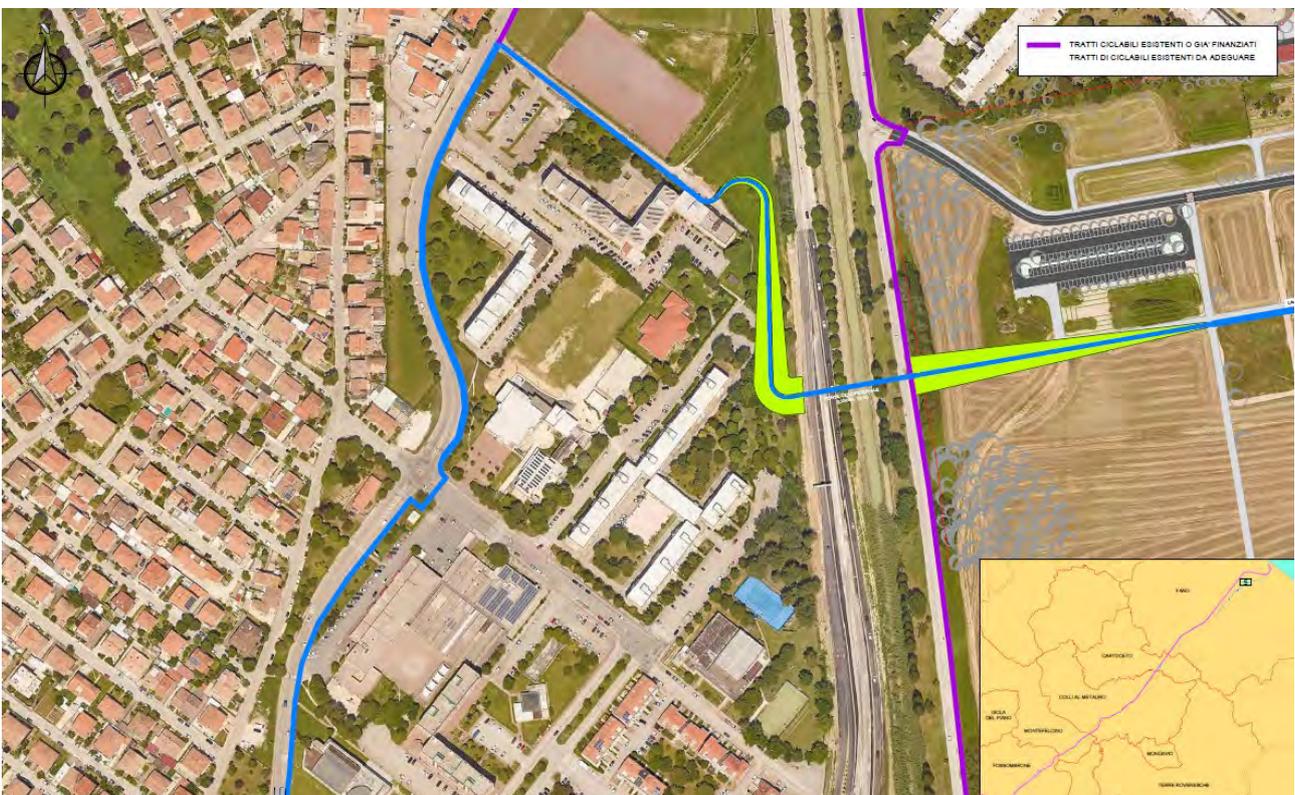
Ponte sul canale Albani - Sezione impalcato



Planimetria di progetto – Foglio 3



Planimetria di progetto – Foglio 4



Planimetria di progetto – Foglio 5

- prosegue quindi per circa 450 m su marciapiede ciclopedonale lungo Via Soncino per arrivare a Via Magalotti, dove è previsto un attraversamento compatibile con la nuova rotatoria in corso di

progettazione e da qui va in sede ad uso promiscuo lungo Via Soncino per altri 100 m (fogli 5-6 della planimetria di progetto);

- da qui si sviluppa un tratto in nuova sede di circa 430 m che arriva fino a Via Galilei (foglio 6 della planimetria di progetto);



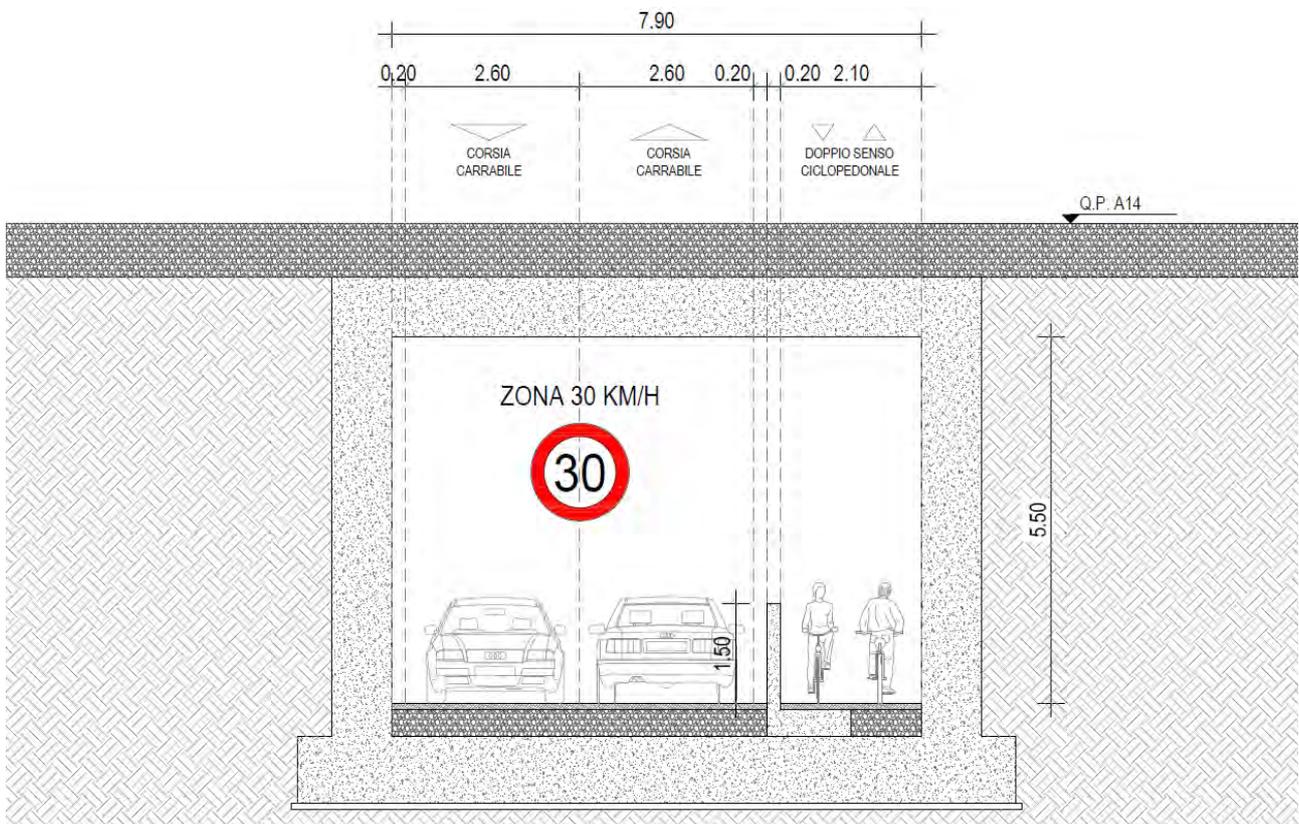
Planimetria di progetto – Foglio 6

- prosegue in sede ad uso promiscuo lungo Via Galilei e Via Vasari per circa 360 m (fogli 6-7 della planimetria di progetto);



Planimetria di progetto – Foglio 7

- poi attraversa la sede dell'A14 in un sottopasso esistente di cui si prevede l'adeguamento (si veda la sezioni tipo Sottopasso A14) rendendo il percorso in sede propria e protetta;



Sezione adeguamento sottopasso A14

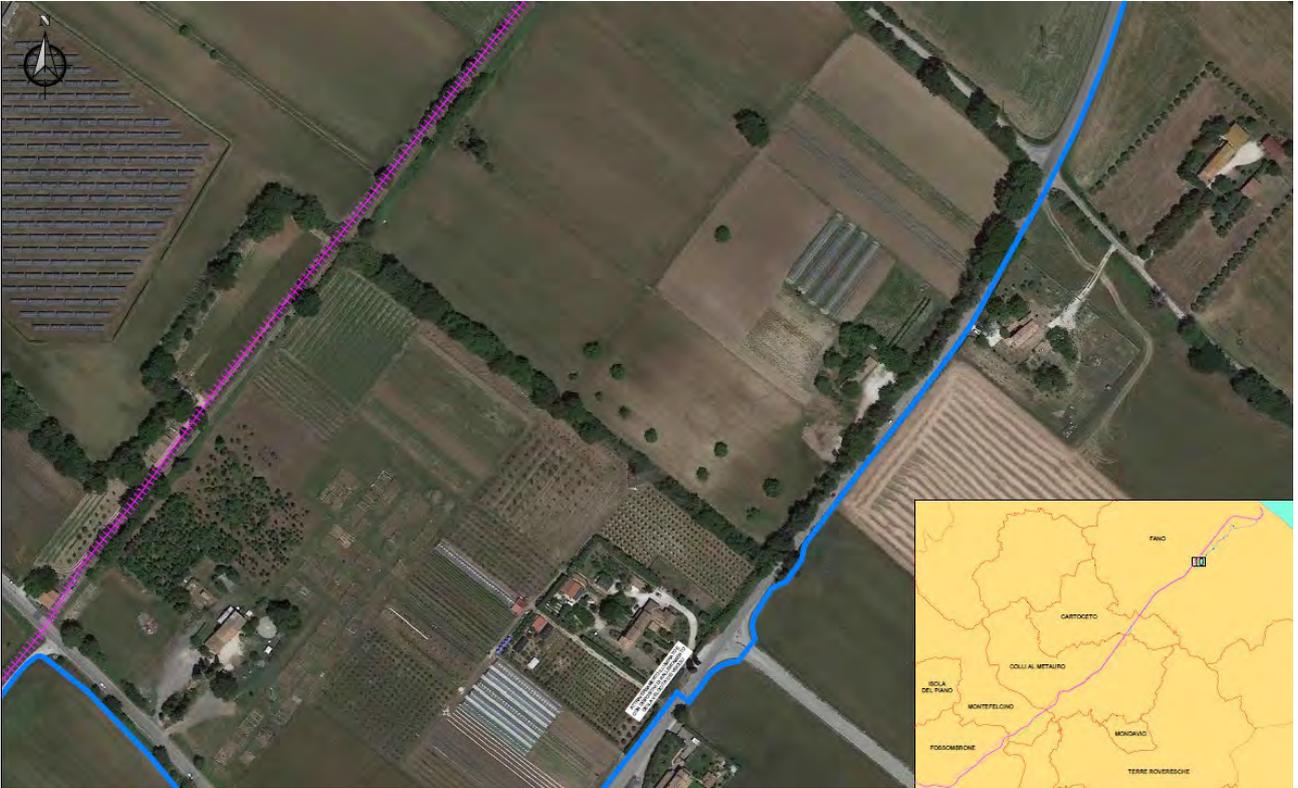
- uscito dal sottopasso prosegue per circa 750 m in affiancamento alla viabilità esistente con piattaforma propria protetta da cordolo invalicabile di larghezza 50 cm, fino a raggiungere Via Campanella (foglio 7 della planimetria di progetto);
- a questo punto prosegue per circa 1.570 m, sempre in affiancamento alla viabilità esistente di strada del cimitero con piattaforma propria protetta da cordolo invalicabile di larghezza 50 cm (fogli 7-8-9-10-11 della planimetria di progetto), fino a raggiungere l'intersezione a rotatoria della frazione Bellocchi;



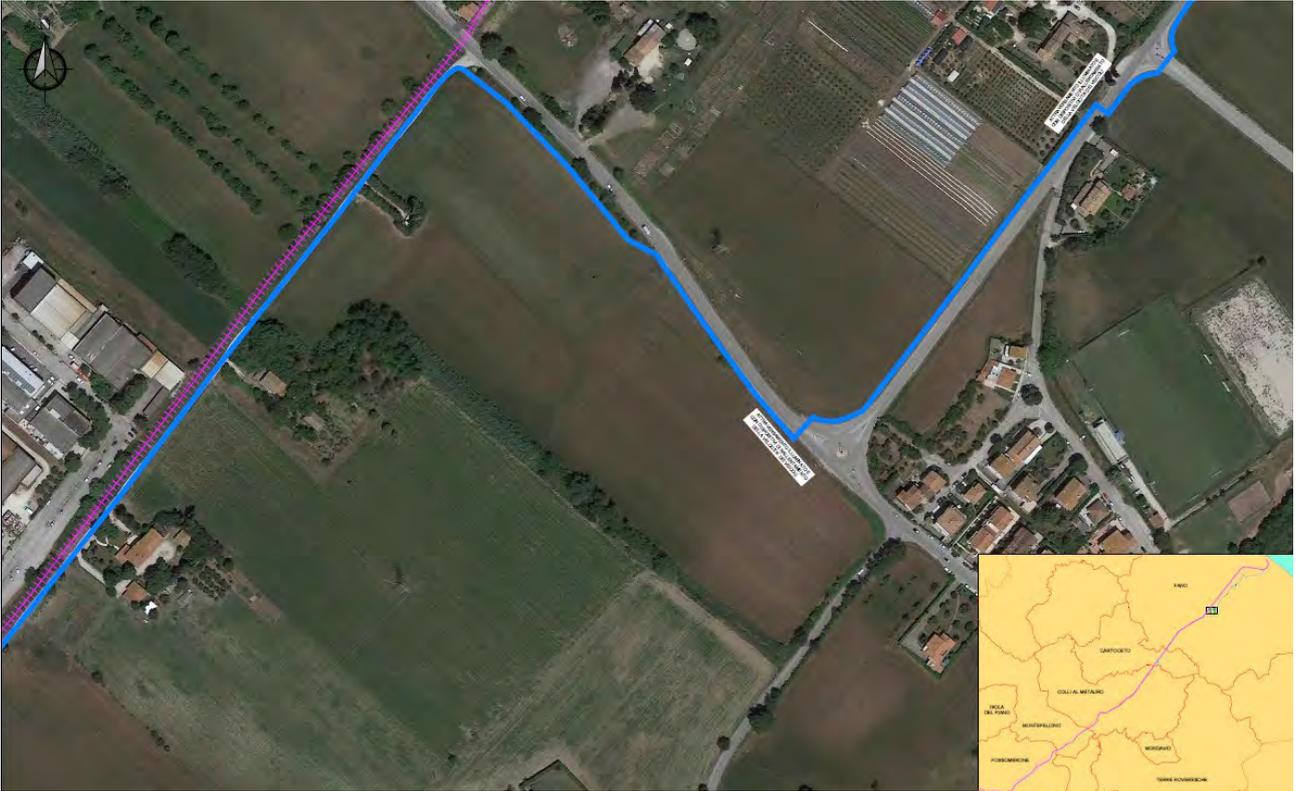
Planimetria di progetto – Foglio 8



Planimetria di progetto – Foglio 9



Planimetria di progetto – Foglio 10

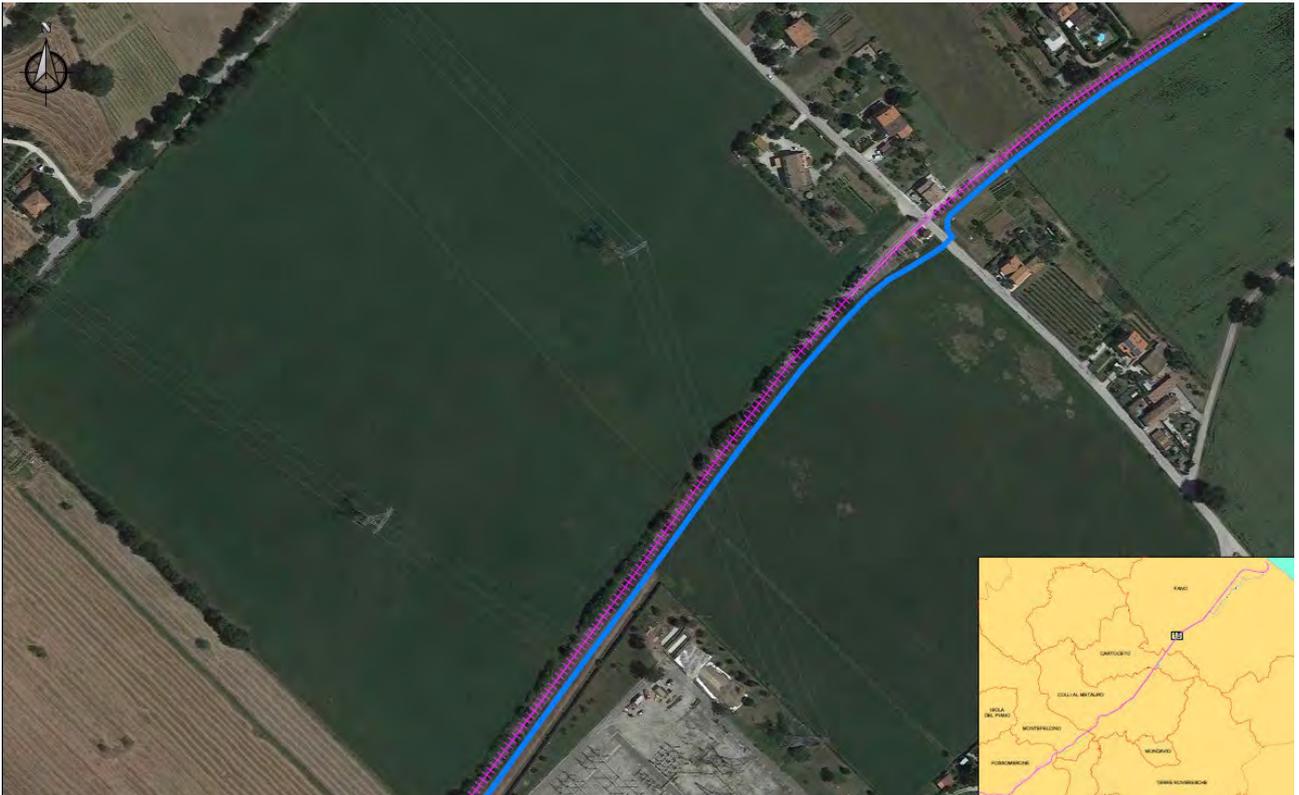


Planimetria di progetto – Foglio 11

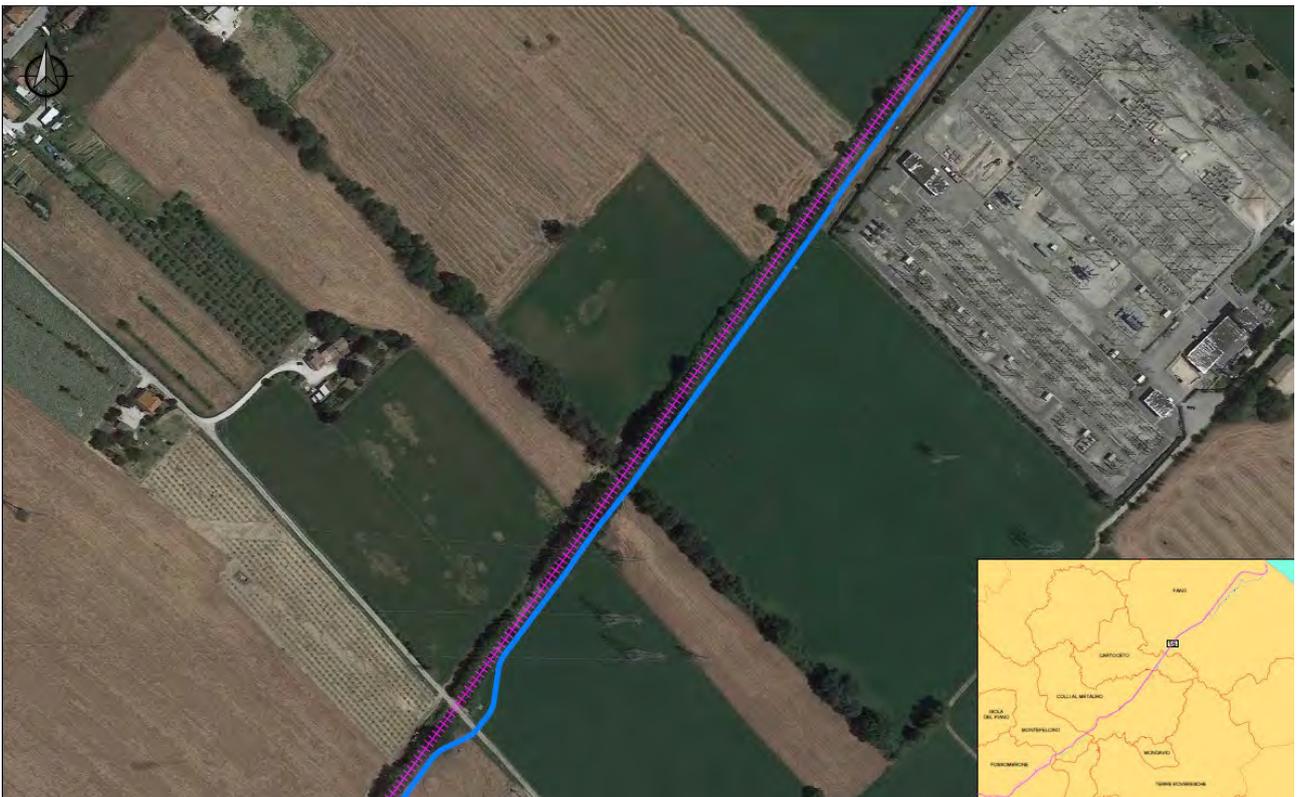
- da qui gira a destra e va verso la ex ferrovia Fano-Urbino che poi affianca per circa 5.000 m, alternando tratti in sede propria, a tratti ad uso promiscuo e giunge infine al limite con il Comune di Cartoceto (fogli 11-12-13-14-15-16-17-18 della planimetria di progetto);



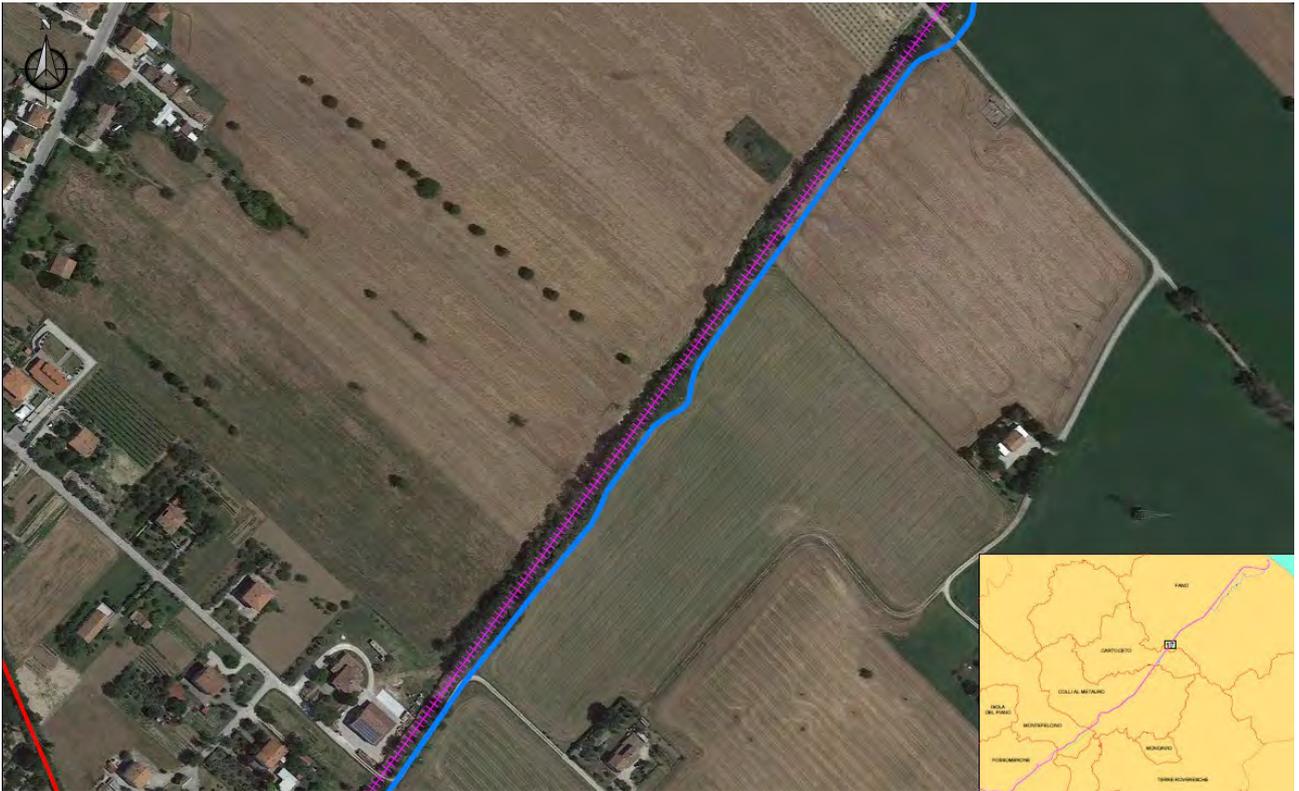
Planimetria di progetto – Foglio 12



Planimetria di progetto – Foglio 15



Planimetria di progetto – Foglio 16

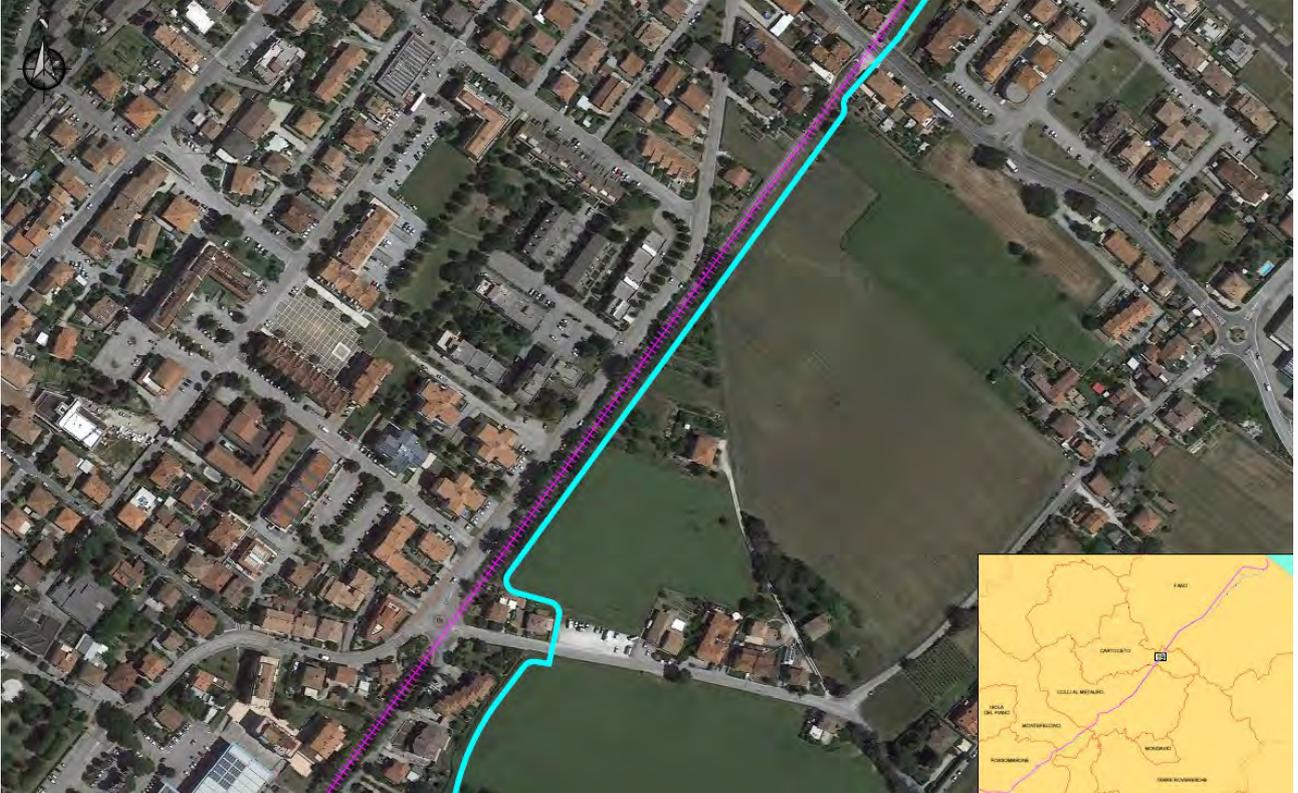


Planimetria di progetto – Foglio 17



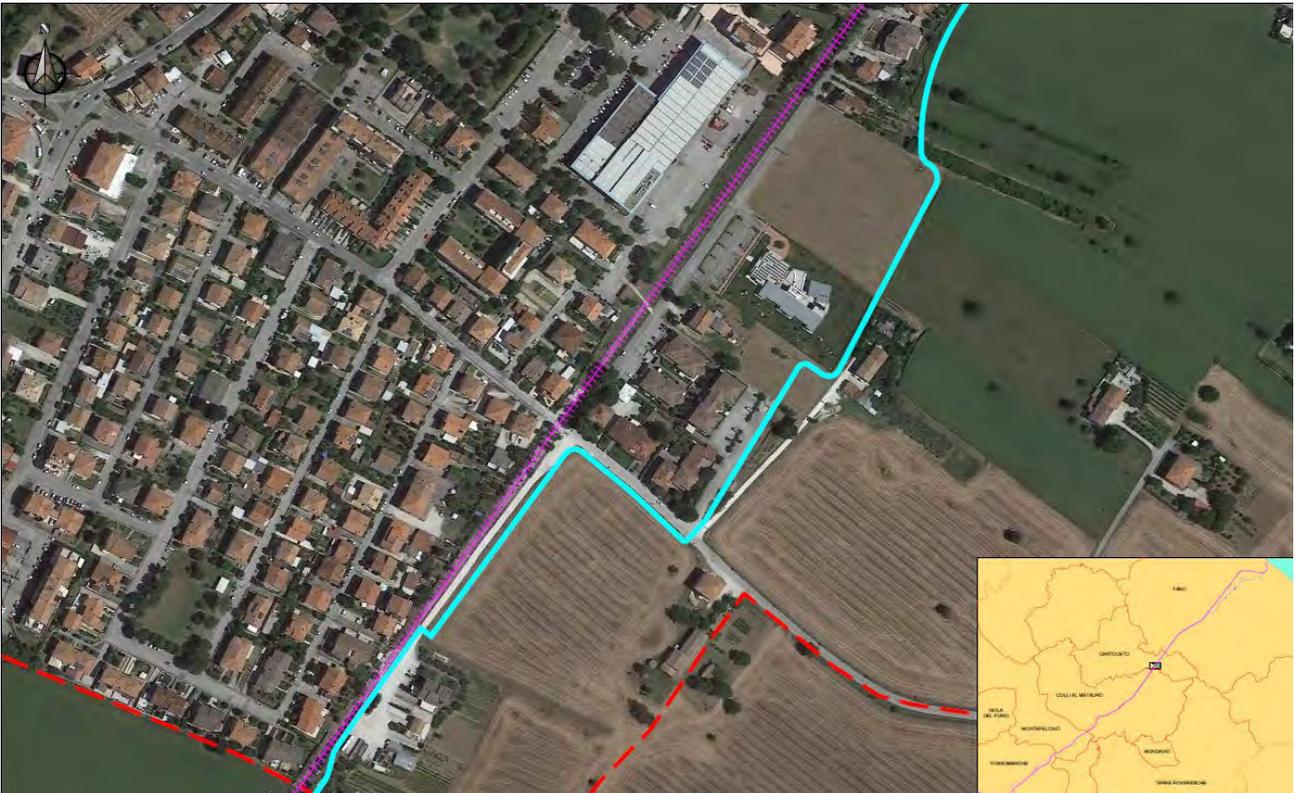
Planimetria di progetto – Foglio 18

- il I tratto (azzurro) di circa 1.700 m si snoda all'interno del Comune di Cartoceto quasi sempre in affiancamento alla ex ferrovia Fano-Urbino per arrivare fino al limite comunale di Cartoceto. Anche in questo caso si alternano tratti in sede propria a tratti ad uso promiscuo (vedi 18-19-20 della planimetria di progetto).



Planimetria di progetto – Foglio 19

Planimetria di progetto – Foglio 20





Planimetria di progetto – Foglio 21

Legenda

-  TRATTO COMUNE DI FANO
-  TRATTO COMUNE DI CARTOCETO
-  TRATTO COMUNE DI COLLI AL METAURO
-  TRATTO COMUNE DI MONTEFELCINO
-  TRATTO COMUNE DI FOSSOMBRONE
-  TRACCIATO EX FERROVIA FANO-URBINO

Le caratteristiche costruttive della sede ciclabile si sintetizzano come segue:

- tratti in nuova sede: larghezza carreggiata ciclopedonale 3 m, fondazione in misto granulare stabilizzato e pavimentazione mediante cemento tipo IdroDRAIN per mantenere la permeabilità totale;
- tratti su marciapiede ciclopedonale: larghezza carreggiata ciclopedonale 3 m, pavimentazione in cemento tipo IdroDRAIN;
- tratti in affiancamento viabilità esistente: larghezza carreggiata ciclopedonale 3 m, fondazione in misto granulare stabilizzato e pavimentazione mediante cemento tipo IdroDRAIN per mantenere la permeabilità totale;
- tratti in sede ad uso promiscuo: di massima si manterranno le caratteristiche della pavimentazione esistente (conglomerato bituminoso od altro) mentre nel caso di strade bianche non asfaltate si provvederà a pavimentarle mediante cemento tipo IdroDRAIN per mantenere la permeabilità totale.

4. STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA

4.1 PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) della Regione Marche è stato approvato con Deliberazione Amministrativa n. 197 del 3.11.1989.

Il PPAR, in adempimento di quanto disposto dall'articolo 1 bis della legge 8 agosto 1985, n. 431 e dalla L.R. 8 giugno 1987, n. 26, disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente e il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse territoriali.

Fermo restando quanto previsto dal comma 7 dell'articolo 2 della L.R. 26/87 per l'area del Conero, il PPAR è esteso all'intero territorio regionale e le presenti norme ne regolano l'attuazione e la disciplina.

Il PPAR delle Marche si configura come un piano territoriale avente l'obiettivo di procedere a una politica di tutela del paesaggio, coniugandone le diverse definizioni in una unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse esigenze.

In particolare, descrive il territorio regionale come:

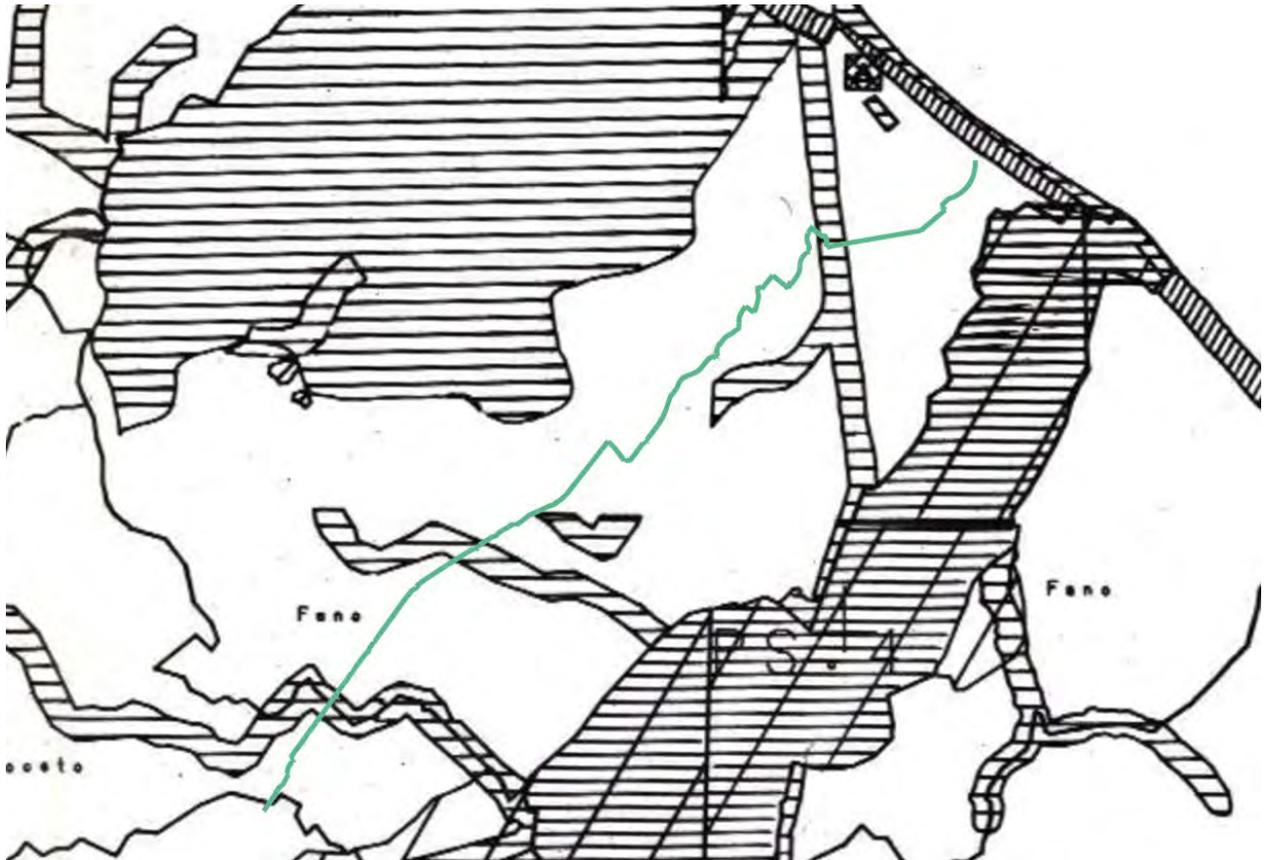
- insieme di "sottosistemi tematici" (geologico-geomorfologico-idrogeologico; botanico-vegetazionale; e storico-culturale), evidenziando per ognuno di questi le condizioni di rischio e gli indirizzi della tutela;
- insieme di "sottosistemi territoriali", distinguendo con diverso valore le fasce A (aree eccezionali), B e C (unità di paesaggio di alto valore o che esprimono qualità diffusa), D (resto del territorio) e V (aree ad alta percezione visuale);
- insieme di "categorie costitutive del paesaggio", ovvero degli elementi base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici sopra citati (ad esempio le emergenze geomorfologiche e idrogeologiche, il patrimonio botanico-vegetazionale, il patrimonio storico-culturale, ecc.)

Facendo riferimento agli stralci degli elaborati (in modo da individuare la ciclovia in una scala adeguata) allegati nelle pagine successive:

- TAV01_Nord – Vincoli paesistico-ambientali vigenti
- TAV06_Nord – Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali (art. 23)
- TAV10_Nord – Luoghi archeologici e di memoria storica (artt. 41 - 42)

emerge che l'area oggetto di intervento interseca zone sottoposte a vincolo paesistico-ambientale, quali "Fiumi e corsi d'acqua", ma non "Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali", mentre attraversa "Aree centuriate", ovvero aree in cui l'organizzazione delle colture agricole e del territorio conserva elementi della centuriazione relativa alle tracce della maglia podereale stabilita dagli insediamenti coloniali romani.

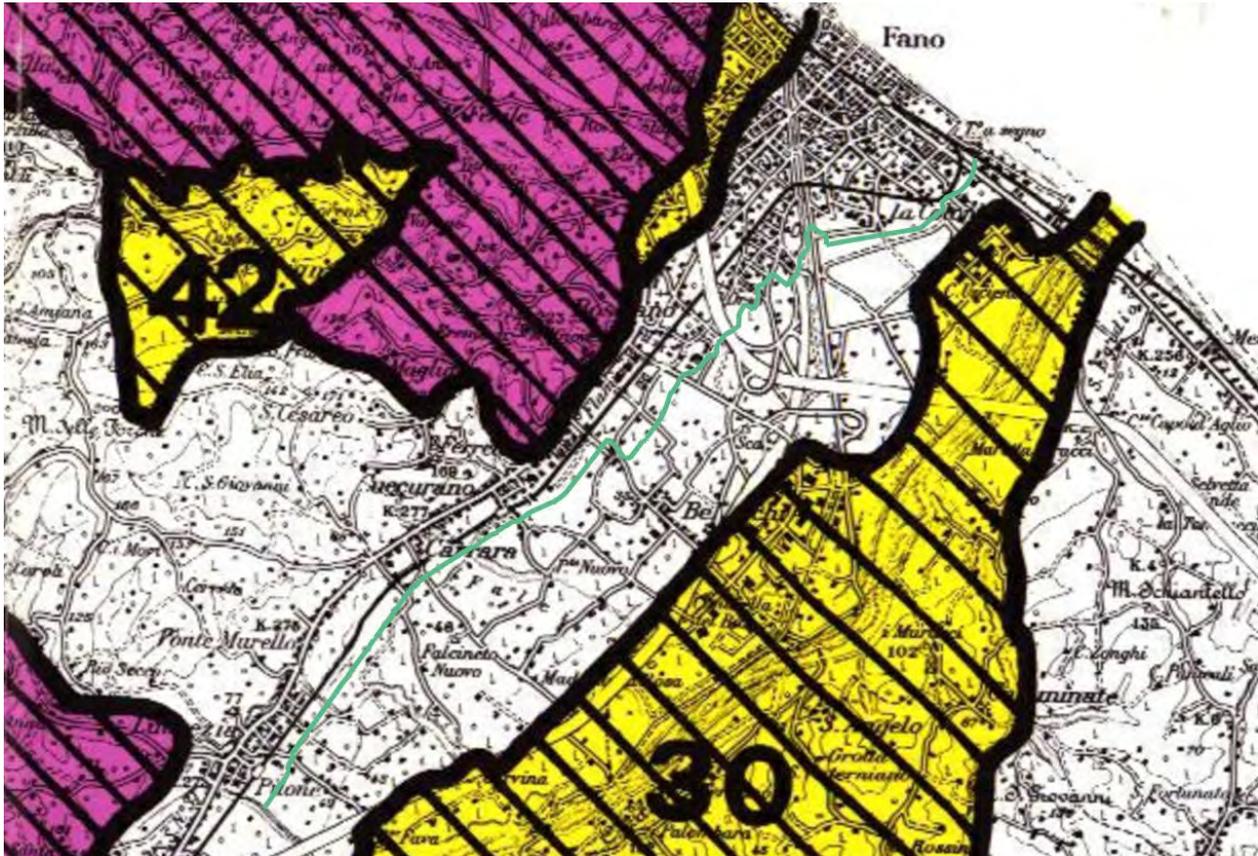
Relativamente a queste ultime, "non è ammesso l'abbattimento della vegetazione arbustiva e di alto fusto esistente, tranne le essenze infestanti e le piantate di tipo produttivo-industriale. Resta salvo quanto regolamentato dalle LL.RR. 8/87 e 34/87 e successive integrazioni e modificazioni, nonché dalle normative silvocolturali vigenti" e "la realizzazione di depositi e di stoccaggi di materiali non agricoli"; inoltre, "è vietata qualunque alterazione degli elementi e dei segni visibili della struttura centuriata, e ogni intervento di tipo infrastrutturale deve essere coerente con l'organizzazione di tale struttura centuriata".



Estratto della Tav.01_Nord - *Vincoli paesistico-ambientali vigenti del PPAR*

LEGENDA

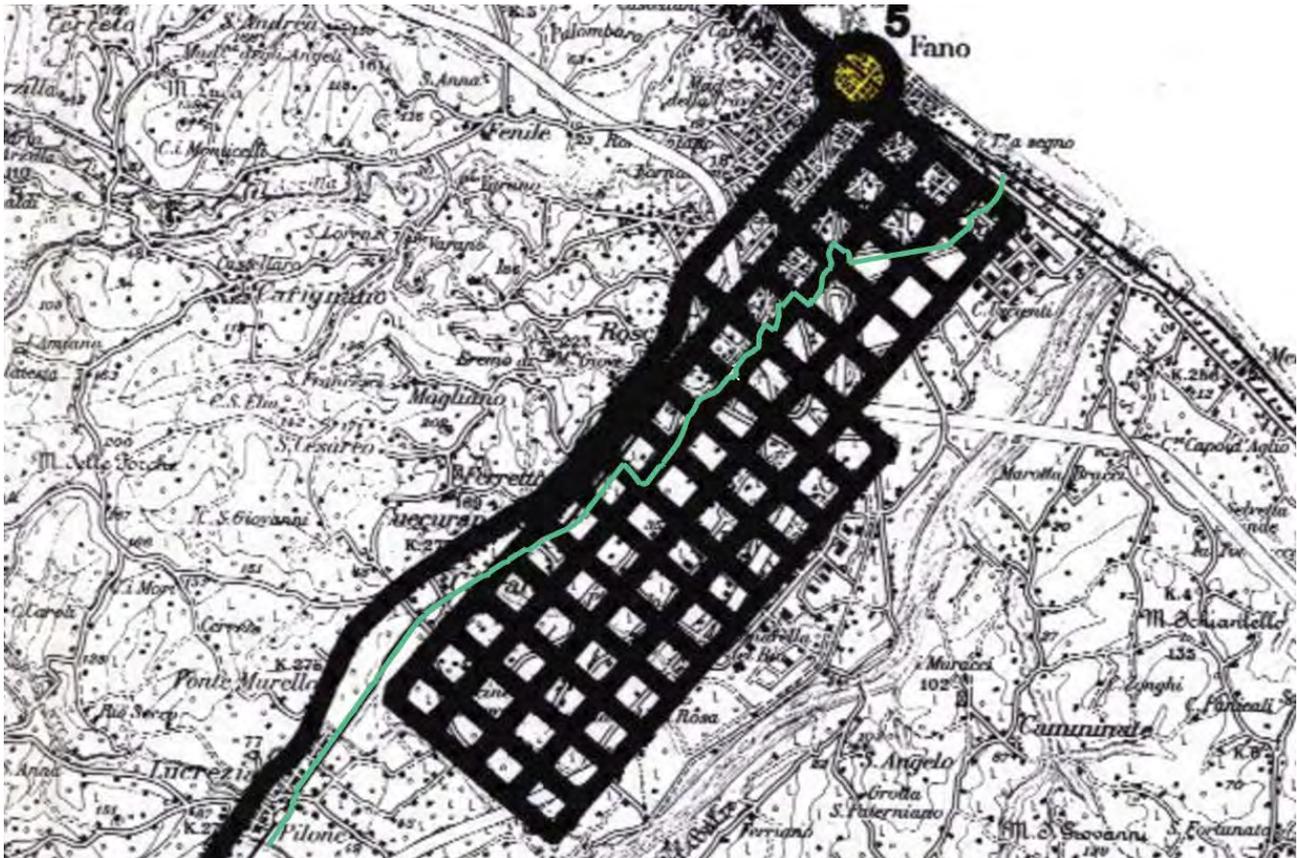
-  VINCOLI ESISTENTI ZONE CON NOTE (L.1497/39)
-  VINCOLI ESISTENTI (L.1497/39)
-  MONTAGNE SOPRA M.1200s.l.m.
-  PARCHI E FORESTE
-  GHIACCIAI E CIRCHI GLACIALI
-  FIUMI E CORSI D'ACQUA
-  LIMITI DELLA COSTA E FASCIA COSTIERA
prof.m.300 dalla battigia
-  VINCOLI REGIONALI (GALASSO)
-  LIMITI AMMINISTRATIVI



Estratto della Tav.06_Nord – Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali del PPAR

LEGENDA

- | | | |
|-------|---|-------------------------------------|
| 1-6 |  | AREE A DI ECCEZIONALE VALORE |
| 7-28 |  | AREE B DI RILEVANTE VALORE |
| 29-69 |  | AREE C DI QUALITA' DIFFUSE |



Estratto della Tav.10_Nord – Luoghi archeologici e di memoria storica del PPAR

LEGENDA

1-85		AREE VINCOLATE
86-88		LUOGHI DI MEMORIA STORICA
89-102		AREE DI PARTICOLARE INTERESSE ARCHEOLOGICO
		AREE CENTURIATE
		STRADE CONSOLARI

4.2 TUTELA PAESAGGISTICA – D. LGS. 22 GENNAIO 2004 N. 42

Il Decreto Legislativo 22 Gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 Luglio 2002, n. 137", abrogando il precedente D. Lgs. 490/99, detta una nuova classificazione degli oggetti e dei beni da sottoporre a tutela e introduce diversi elementi innovativi per quanto concerne la

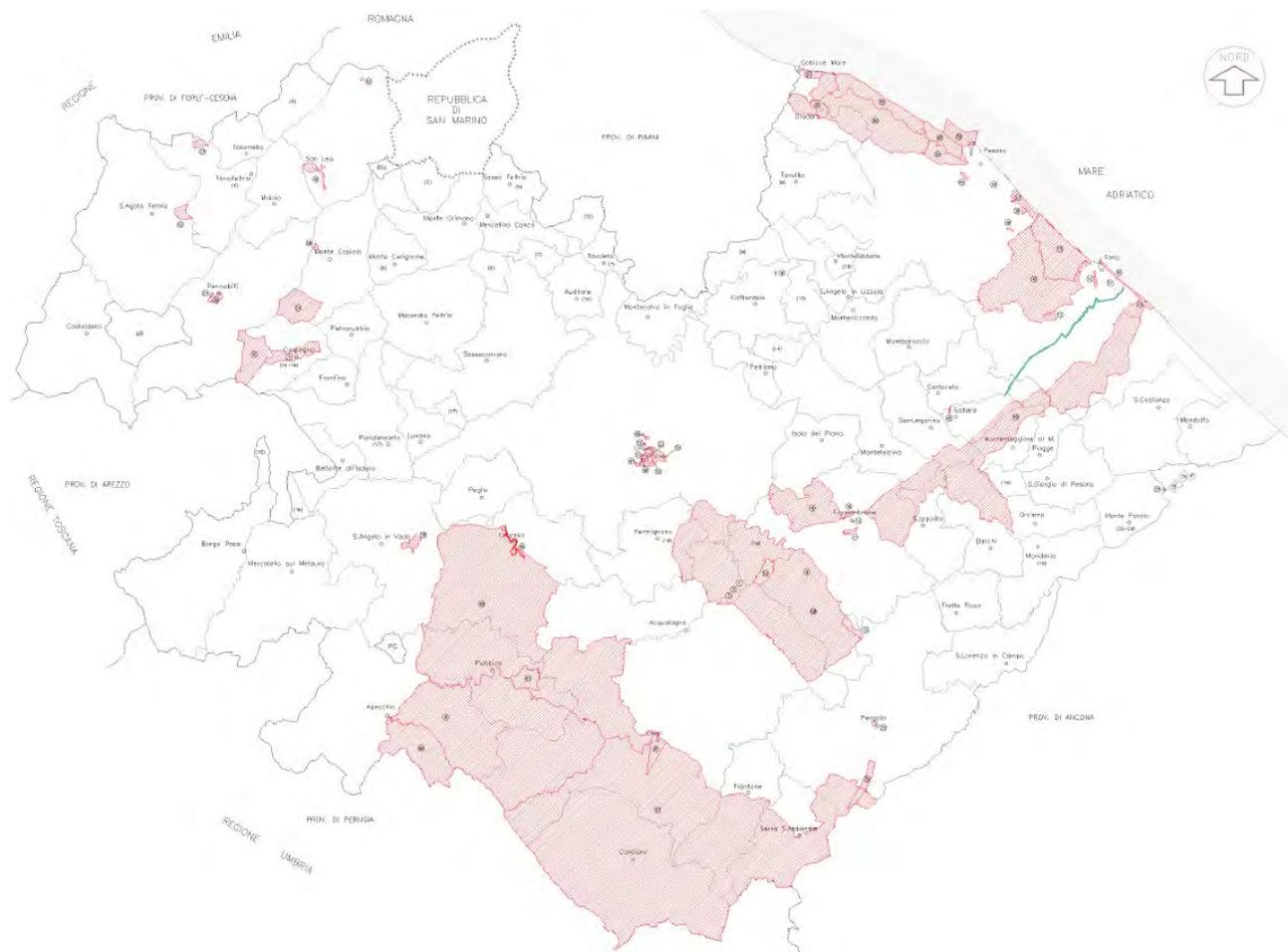
gestione della tutela stessa. In particolare, il Decreto identifica quindi, all’art. 1, come oggetto di “tutela e valorizzazione”, il “patrimonio culturale” costituito dai “beni culturali e paesaggistici” (art. 2).

I “beni culturali e paesaggistici” sono poi definiti e trattati secondo due principali articolazioni dei beni vincolati:

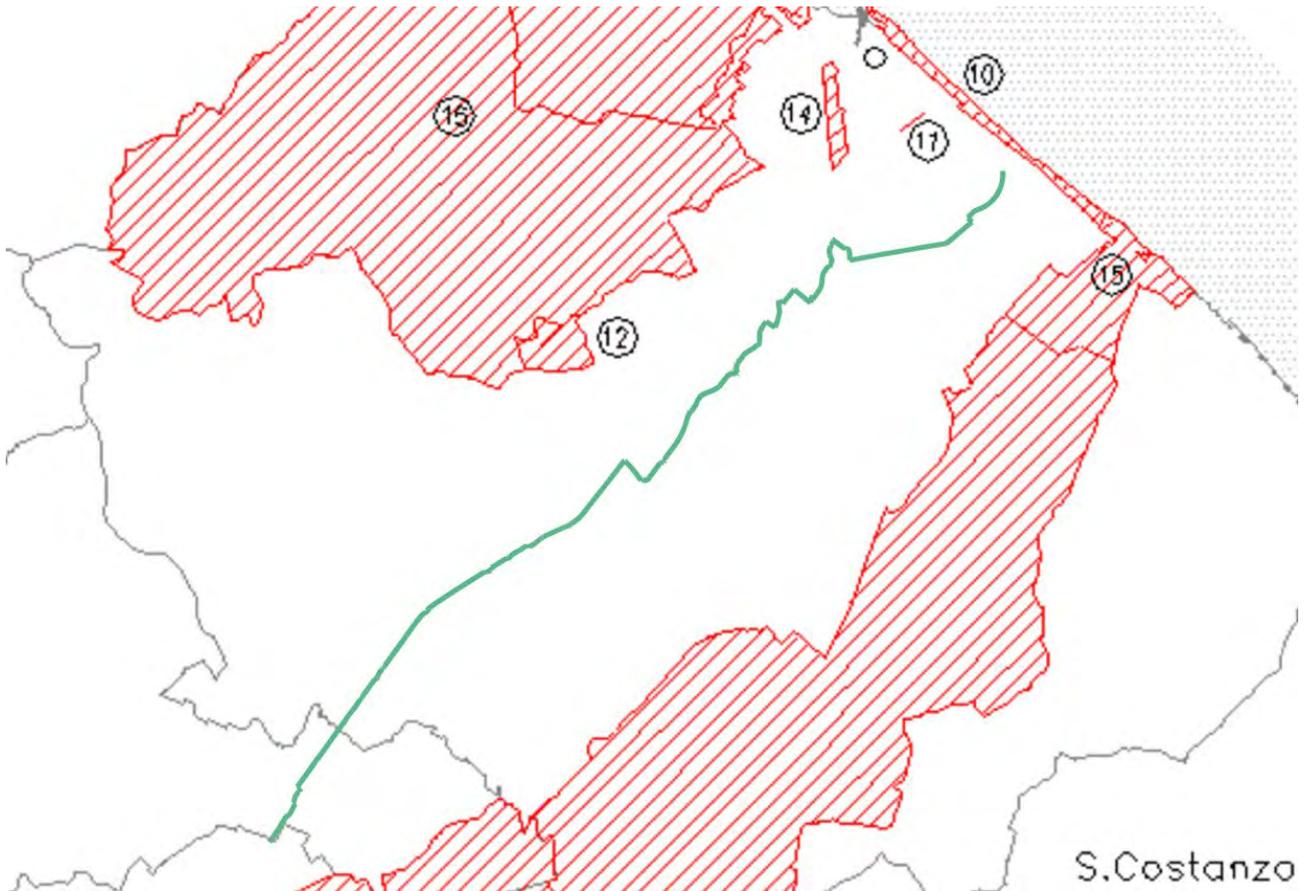
- quelli tutelati da specifico provvedimento paesaggistico definito con Decreto Ministeriale o con Delibera Regionale, che individua il bene e ne dispone la tutela e che derivano dalla vecchia L. 1497/39, e di cui ora all’art. 136 del nuovo D.Lgs. 42/2004;
- quelli tutelati per legge e che discendono dalla Legge “Galasso”, la L. 431/85, e di cui ora all’art. 142 del nuovo D.Lgs. 42/2004.

Le aree sottoposte a vincolo paesistico-ambientale, cartografate nella Tavola 1B del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) –di seguito allegata–, sono quelle che discendono dalla ex L. 1497/39, dai DD.MM. del 31.7.85 e dalla Deliberazione di Consiglio Regionale n. 8 del 23.12.1985.

Come illustrato in tale carta (retinatura rossa), si deduce che l’intervento non ricade tra gli ambiti tutelati ai sensi dell’art. 136 – *Immobili ed aree di notevole interesse pubblico* della normativa contenuta nella Parte Terza – Beni Paesaggistici – del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii..

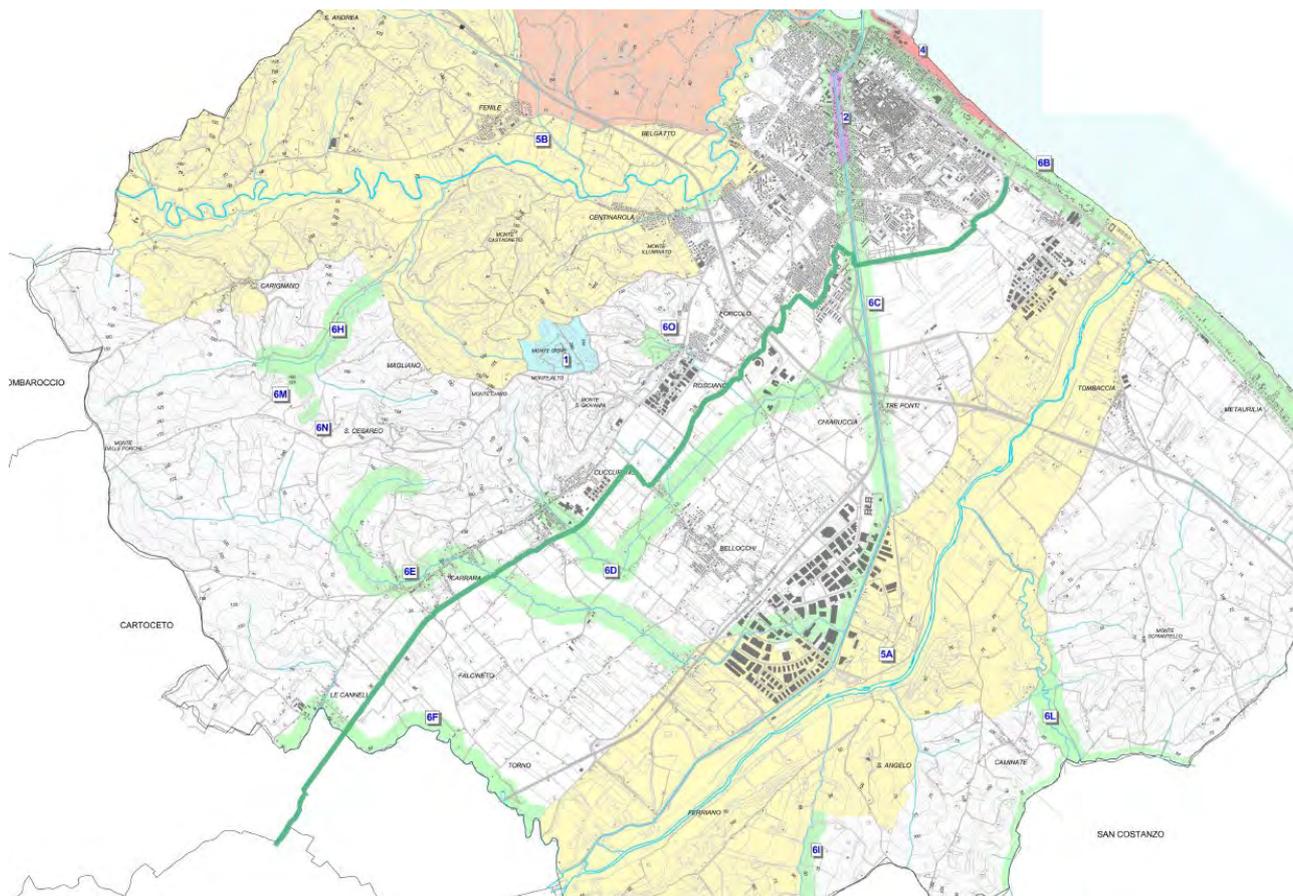


Tav. 1B del P.T.C.P. – Aree vincolate ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004



Ingrandimento della Tav. 1B del P.T.C.P., di cui sopra

Per quanto riguarda le *Aree tutelate per legge* di cui all'art. 142 del D.lgs 42/2004, il tracciato di progetto **interseca aree di interesse paesaggistico** come da **comma 1 – lett. c)** *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna* e da tavola di seguito allegata.



Tav. 01 del P.R.G. della città di Fano - Vincolo paesistico

N	Nome	Decreto/Legge
6B	Sassonia	Legge n. 431, 08.08.1985
6C	Canale Albani	Legge n. 431, 08.08.1985
6D	Fosso degli Uscenti	Legge n. 431, 08.08.1985
6E	Rio della Carrara	Legge n. 431, 08.08.1985
6F	Rio Secco (Pontemurello)	Legge n. 431, 08.08.1985

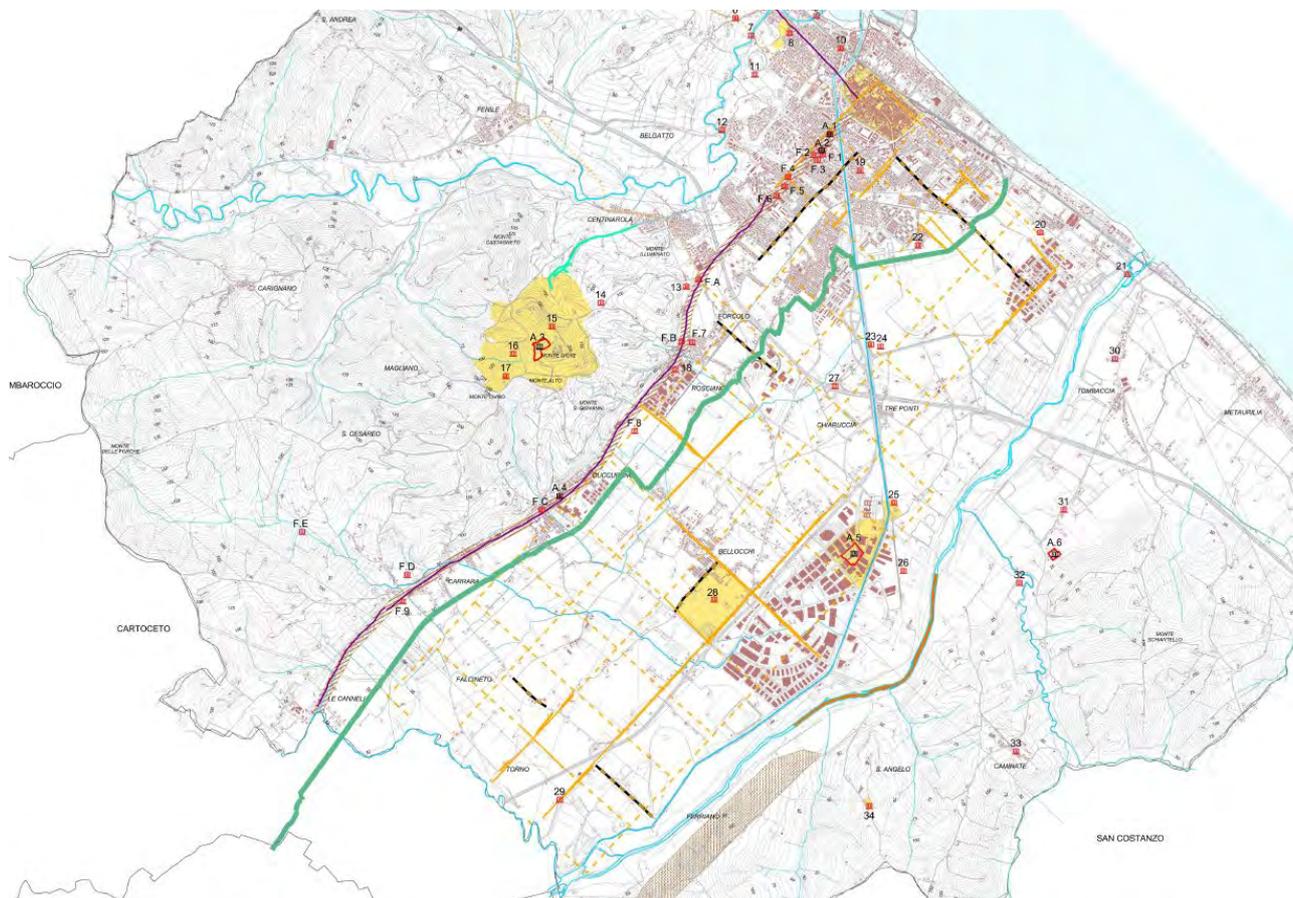
4.2.1 Interferenze con aree archeologiche

Dall’analisi condotta sulla Tavola 10_Nord *Luoghi archeologici e di memoria storica* del PPAR (in precedenza allegata - pag. 23) e in dettaglio nella Tavola 6b *Siti archeologici extraurbani – Sottosistema storico-culturale* del PRG del Comune di Fano, di seguito allegata, si evidenzia che l’area in esame non è sottoposta a vincolo archeologico e solo una parte del tracciato, di circa 9 km, interessa le zone della centuriazione.

Nel dare conto sin da ora dell’assenza di aree sottoposte a vincolo archeologico, ma trattandosi di opera pubblica, si rileva la necessità della redazione di una relazione preliminare di archeologia preventiva ai sensi del D. Lgs. 50/2016, art. 25.

Il P. P. A. R. individua nell'ambito del sottosistema storico-culturale una categoria costitutiva del paesaggio denominata "Zone archeologiche e strade consolari", normata dall'art. 41 delle NTA. Gli approfondimenti sviluppati hanno portato all'individuazione di 33 aree emergenti, raggruppate in otto classi:

Aree di città romane abbandonate in età tardo antica; Aree di città romane che hanno continuato a vivere fino ai nostri giorni; Altre aree archeologiche nel territorio; Strada Consolare Flaminia; Aree Centuriate; Luoghi di Memoria Storica; Altre aree di particolare interesse; Acquedotti e rifornimento idrico.



Tav. 06b del P.R.G. della Città di Fano – Siti archeologici extraurbani

Il P.R.G. conferma e specifica la presenza di "Elementi dell'area centuriata", attraversati per brevi tratti dal tracciato della ciclovia in progetto, ossia "Aree centuriate certe", "Limes" e "Limes intercivico".

LEGENDA

ZONE ARCHEOLOGICHE	
	1 Siti archeologici (1 - 34)
	F.1 Siti archeologici localizzati lungo la Strada Flaminia (F.1 - F.9)
	F.A Siti archeologici non puntualmente precisati lungo la Strada Flaminia (F.A - F.E)
	A.1 Aree archeologiche (A.1 - A.6)
	Aree di interesse archeologico
	Giacimento fossilifero lungo il fiume Metauro
	Galleria dell'acquedotto romano
	Possibili percorsi della Strada Consolare Flaminia per Pesaro
	Strada Consolare Flaminia
	Ambito di tutela della Strada Consolare Flaminia (art. 20 PPAR)

ELEMENTI DELL'AREA CENTURIATA	
	Aree centuriate certe
	Limes
	Limes intercensivo

LUOGO DI MEMORIA STORICA	
	Ripe di Ferriano (battaglia del Metauro)

4.3 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO di Pesaro e Urbino

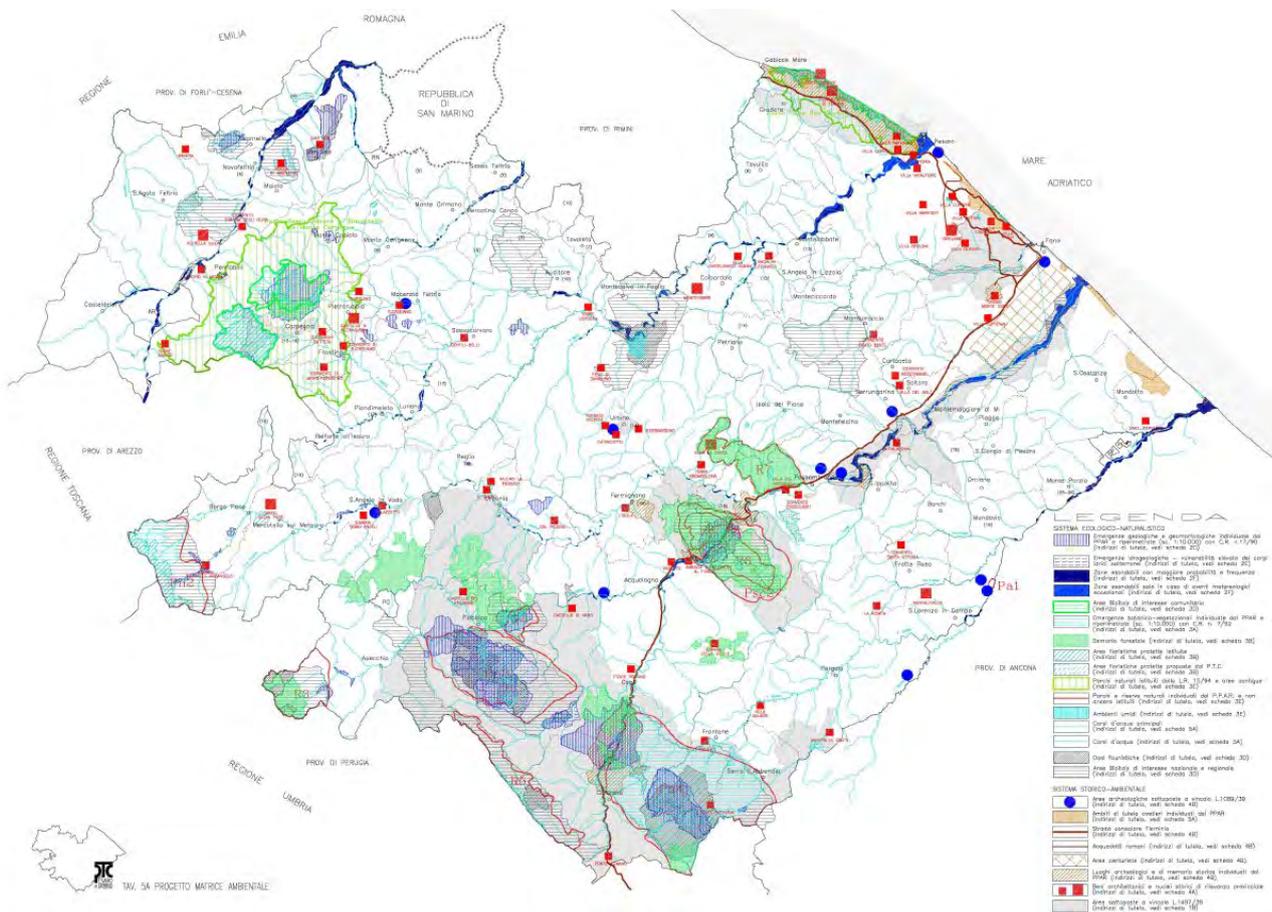
Il D.Lgs. 267/2000 (Testo Unico degli Enti Locali), affida alle Province, attraverso la predisposizione del PTC, il compito di determinare gli indirizzi generali di assetto del territorio ed in particolare di indicare le diverse destinazioni dello stesso in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti, la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione, le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi e riserve naturali ed infine le linee d'intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Pesaro e Urbino è stato approvato con delibera di Consiglio Provinciale n. 109 del 20/07/2000; si è caratterizzato come un primo strumento di pianificazione semplice e operativo nella definizione di una serie di indirizzi, norme e regole di comportamento finalizzate al raggiungimento di obiettivi generali comuni e condivisi.

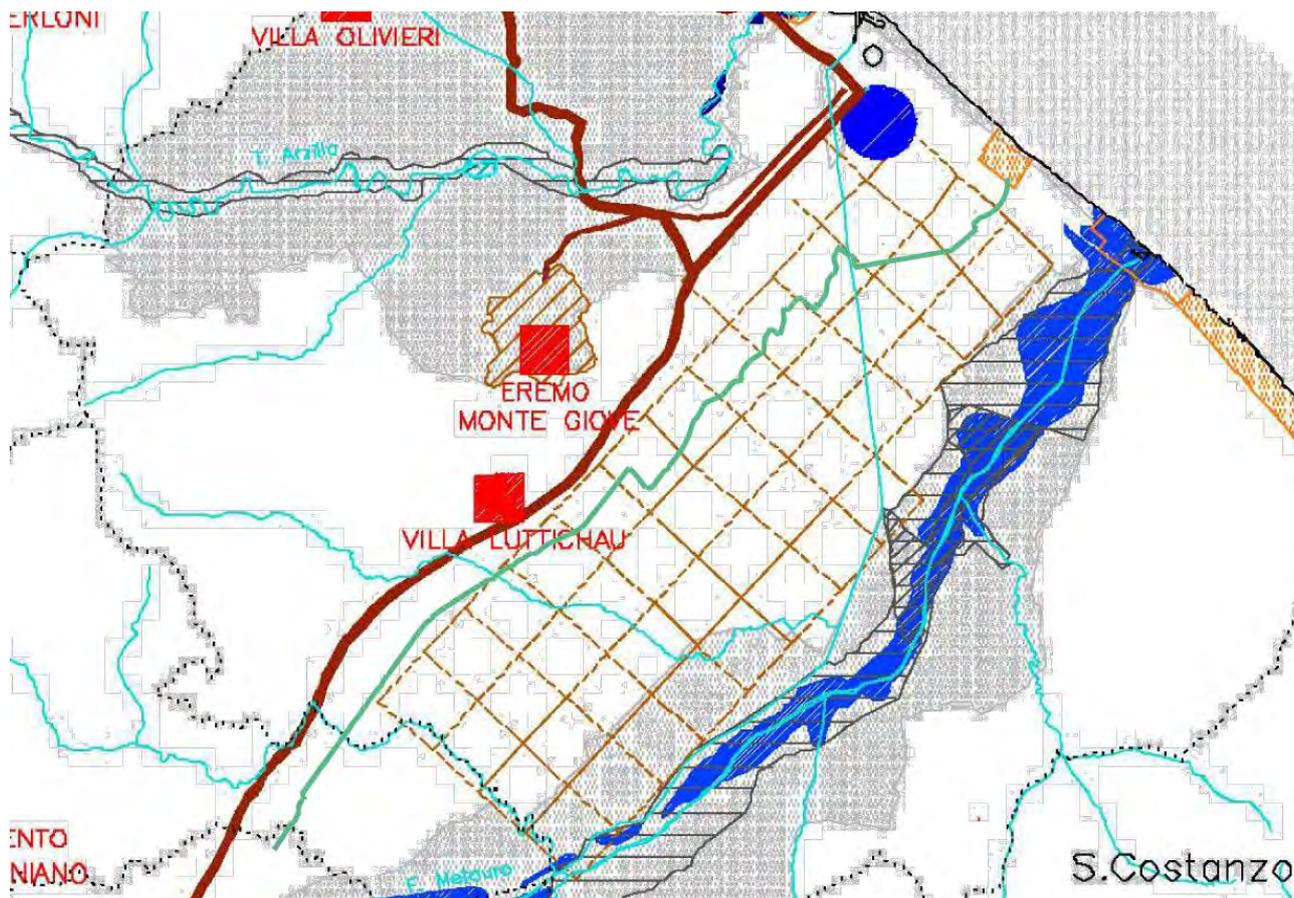
Per renderlo ancora più efficace nella costruzione del sistema territoriale e più capace di dare forza alla rete delle strutture locali, attraverso i nuovi principi e strumenti della copianificazione, della cooperazione e della sussidiarietà, si è reso necessario ripensare alle sue finalità, avviando un processo di aggiornamento del vigente Piano Territoriale.

Con delibera n. 77 del 12/10/2011, il Consiglio Provinciale ha approvato il documento operativo "Linee guida e programma operativo per la redazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro e Urbino" ed i relativi allegati individuando i sistemi strutturali (paesistico-ambientale, insediativo ed infrastrutturale), i temi emergenti e gli obiettivi strategici dello strumento di pianificazione territoriale. Gli elaborati cartografici del PTC vigente analizzati sono la Tav. 5A "Progetto Matrice Ambientale" e la Tav. 9A "Progetto Matrice Insediativo-Infrastrutturale", di seguito riportate.

Nell'ambito dell'organizzazione generale del presente Piano, la matrice ambientale, che costituisce il primo dei due sistemi strutturanti la realtà provinciale individuati dal PTC, si sostanzia innanzitutto nella selezione di quei "beni ambientali" che nel contesto provinciale, per il proprio valore o peculiarità, assumono il ruolo di "emergenze" da considerarsi vere e proprie "invarianti territoriali" o quanto meno "contesti ambientali ad elevata sensibilità" per i quali eventuali politiche di valorizzazione o trasformazione non potranno prescindere da precise procedure di concertazione istituzionale.



Tav. 5A – Progetto Matrice Ambientale del PTC delle province di Pesaro e Urbino



Ingrandimento della Tav. 5A del PTC, di cui sopra

LEGENDA

SISTEMA ECOLOGICO-NATURALISTICO

- Emergenze geologiche e geomorfologiche individuate dal PPAR e ripermite (sc. 1:10.000) con C.R. n.17/90 (indirizzi di tutela, vedi scheda 2D)
- Emergenze idrogeologiche - vulnerabilità elevata dei corpi idrici sotterranei (indirizzi di tutela, vedi scheda 2E)
- Zone esondabili con maggiore probabilità e frequenza (indirizzi di tutela, vedi scheda 2F)
- Zone esondabili solo in caso di eventi meteorologici eccezionali (indirizzi di tutela, vedi scheda 2F)
- Aree Biotaly di interesse comunitario (indirizzi di tutela, vedi scheda 3A)
- Emergenze botanico-vegetazionali individuate dal PPAR e ripermite (sc. 1:10.000) con C.R. n. 7/92 (indirizzi di tutela, vedi scheda 3A)
- Demanio forestale (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
- Aree floristiche protette istituite (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
- Aree floristiche protette proposte dal P.T.C. (indirizzi di tutela, vedi scheda 3B)
- Parchi naturali istituiti dalla L.R. 15/94 e aree contigue (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
- Parchi e riserve naturali individuati dal P.P.A.R. e non ancora istituiti (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
- Ambienti umidi (indirizzi di tutela, vedi scheda 3E)
- Carsi d'acqua principali (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
- Carsi d'acqua (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
- Oasi faunistiche (indirizzi di tutela, vedi scheda 3D)
- Aree Biotaly di interesse nazionale e regionale (indirizzi di tutela, vedi scheda 3D)

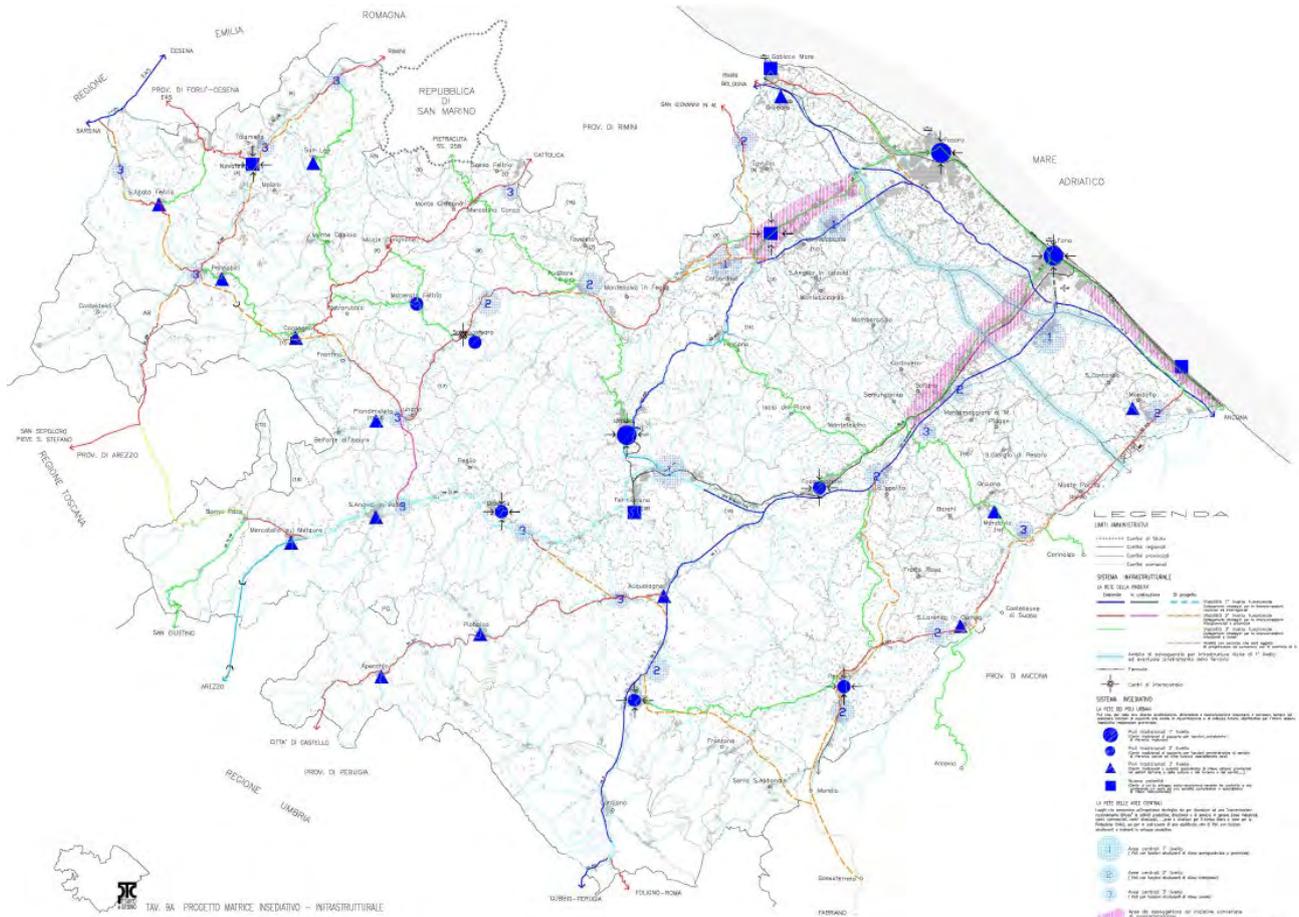
SISTEMA STORICO-AMBIENTALE

- Aree archeologiche sottoposte a vincolo L.1089/39 (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
- Ambiti di tutela costieri individuati dal PPAR (indirizzi di tutela, vedi scheda 5A)
- Strada consolare Flaminia (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
- Acquedotti romani (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
- Aree centuriate (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
- Luoghi archeologici e di memoria storica individuati dal PPAR (indirizzi di tutela, vedi scheda 4B)
- Beni architettonici e nuclei storici di rilevanza provinciale (indirizzi di tutela, vedi scheda 4A)
- Aree sottoposte a vincolo L.1497/39 (indirizzi di tutela, vedi scheda 1B)

Il P.T.C. ha operato una sintesi cartografica di quei beni di maggior valore individuati dal P.P.A.R. e di quelli proposti ex novo dal piano provinciale, aggregandoli secondo due grandi sistemi definiti "ecologico-naturalistico" e "storico-ambientale". Le emergenze geologiche, idrogeologiche e botanico vegetazionali, le foreste demaniali, le aree floristiche (esistenti e proposte), i parchi istituiti, le aree bio-italy di interesse comunitario, le aree esondabili, le fasce fluviali dei principali fiumi, le aree e i beni archeologici vincolati ai sensi della L. 1089/39, costituiscono un insieme di elementi che per le loro caratteristiche di rarità, eccezionalità ed emergenza strutturano in modo determinante la matrice ambientale provinciale ed abbisognano di un appropriato grado di salvaguardia che le preservi da eventuali trasformazioni antropiche che possano alterarne le peculiarità o determinare situazioni di rischio.

I parchi individuati dal P.P.A.R., ma non ancora istituiti, gli ambiti di tutela costieri, le aree archeologiche individuate dal P.P.A.R. e proposte dal P.T.C. e non ancora vincolate ai sensi della L. 1089/39, nonché i manufatti e i nuclei storici extraurbani aventi rilevanza provinciale risultanti dal censimento effettuato dagli Uffici Provinciali, fungono spesso anche da punti di interconnessione o esaltazione dei beni precedentemente indicati e pertanto il PTC propone l'indirizzo della massima cautela per la loro salvaguardia e valorizzazione tanto che qualsiasi intervento su di essi non potrà prescindere da atti o azioni di concertazione preventiva con la Provincia. La definizione puntuale degli ambiti di tutela e del tipo di tutela è comunque demandata agli strumenti urbanistici comunali.

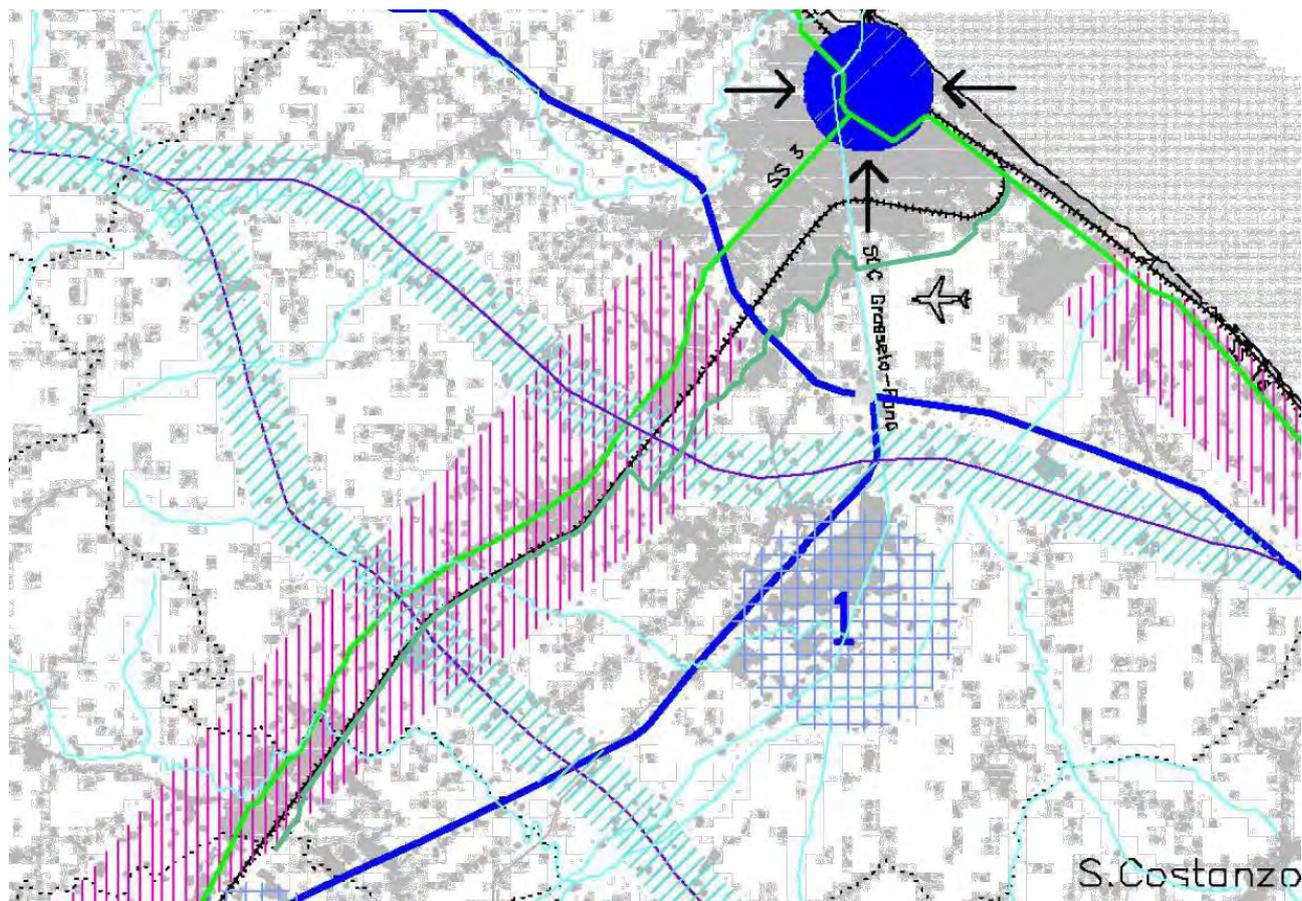
L'area oggetto di studio non rientra né in "Zone di tutela naturalistica", né in "Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale".



Tav. 9A - Progetto Matrice Insediativo-Infrastrutturale del PTC delle province di Pesaro e Urbino



Lo studio per la definizione di un progetto di nuova configurazione del *Corridoio Adriatico* prevede, tra le altre, l'ipotesi di risolvere quanto prima il problema dei "collegamenti interquartieri", anche per la città di Fano, dati i gravi problemi di accessibilità urbana ed interurbana esistenti; tali interquartieri, però, non dovranno servire a scaricare il traffico (anche pesante) sulla S.S. 16. Tra le indicazioni, anche una soluzione di spostamento dell'A14, che permetta di scavalcare completamente i contesti costieri. Pertanto, nella Tav. 9A viene indicata una "fascia di rispetto" per infrastrutture viarie di primo livello e per un eventuale ipotetico arretramento della ferrovia, anche se le possibilità e necessità di arretramento di quest'ultima infrastruttura risultano, per motivi funzionali ed urbanistico-territoriali, più problematiche e meno impellenti dello spostamento dell'attuale autostrada. Nella stessa tavola sono indicate anche alcune aree da assoggettare ad "iniziative concertate di programmazione o di coopianificazione", con l'obiettivo della loro riqualificazione urbanistica ed ambientale. Una delle aree coincide con il contesto di nuova conurbazione formatosi lungo il fondovalle del Metauro. Un progetto è quello relativo all'asta ferroviaria della Fano-Urbino, per la quale, qualora non risultasse percorribile per motivi diversi la sua riattivazione alle funzioni originarie, si prospetta la possibilità di un recupero di tutta l'area e delle strutture edilizie di pertinenza, per prefigurare un suo inserimento nel "progetto Flaminia" al fine di realizzare un asse attrezzato per la cultura, lo sport ed il tempo libero, che avrebbe ricadute anche a livello di riqualificazione urbana per tutti quei contesti da esso interessati.



Ingrandimento della Tav. 9A del PTC, di cui sopra

Relativamente al tema delle "piste ciclabili", la cui rilevanza ai fini urbanistici è già chiaramente evidenziata dalla L.R. 34/92 quando all'art. 16 punto 6 esplicita l'obbligo da parte dei Comuni con più di 10.000 ab. di prevedere nei rispettivi strumenti urbanistici generali o attuativi una rete funzionale di percorsi ciclabili, il P.T.C., oltre alle indicazioni generali formulate nel "Documento di indirizzi in materia di Pianificazione Urbanistica", indica alcune situazioni per le quali sarebbe opportuno verificare a livello comunale o sovracomunale la possibilità di realizzare percorsi ciclabili di rilievo significativo sia per dimensioni, sia per risvolti funzionali.

Una delle ipotesi potrebbe riguardare la tratta ferroviaria dismessa tra Fano ed Urbino, qualora non sia possibile recuperarla alle originarie funzioni; tale pista ciclabile si inserirebbe, quindi, nell'asse attrezzato sopracitato e permetterebbe di avere un percorso protetto per i velocipedi da Pesaro ad Urbino attraverso Fano, che si inserirebbe in contesti naturali e paesaggistici di eccezionale valore, andandosi inoltre ad integrare con tutta una serie di siti di valore culturale, turistico e per il tempo libero che ne amplificherebbero ulteriormente il ruolo. Infine, una pista ciclabile così fatta, contribuirebbe all'integrazione urbana fra tessuti caratterizzati da scarsa permeabilità a livello di collegamenti interquartieri.

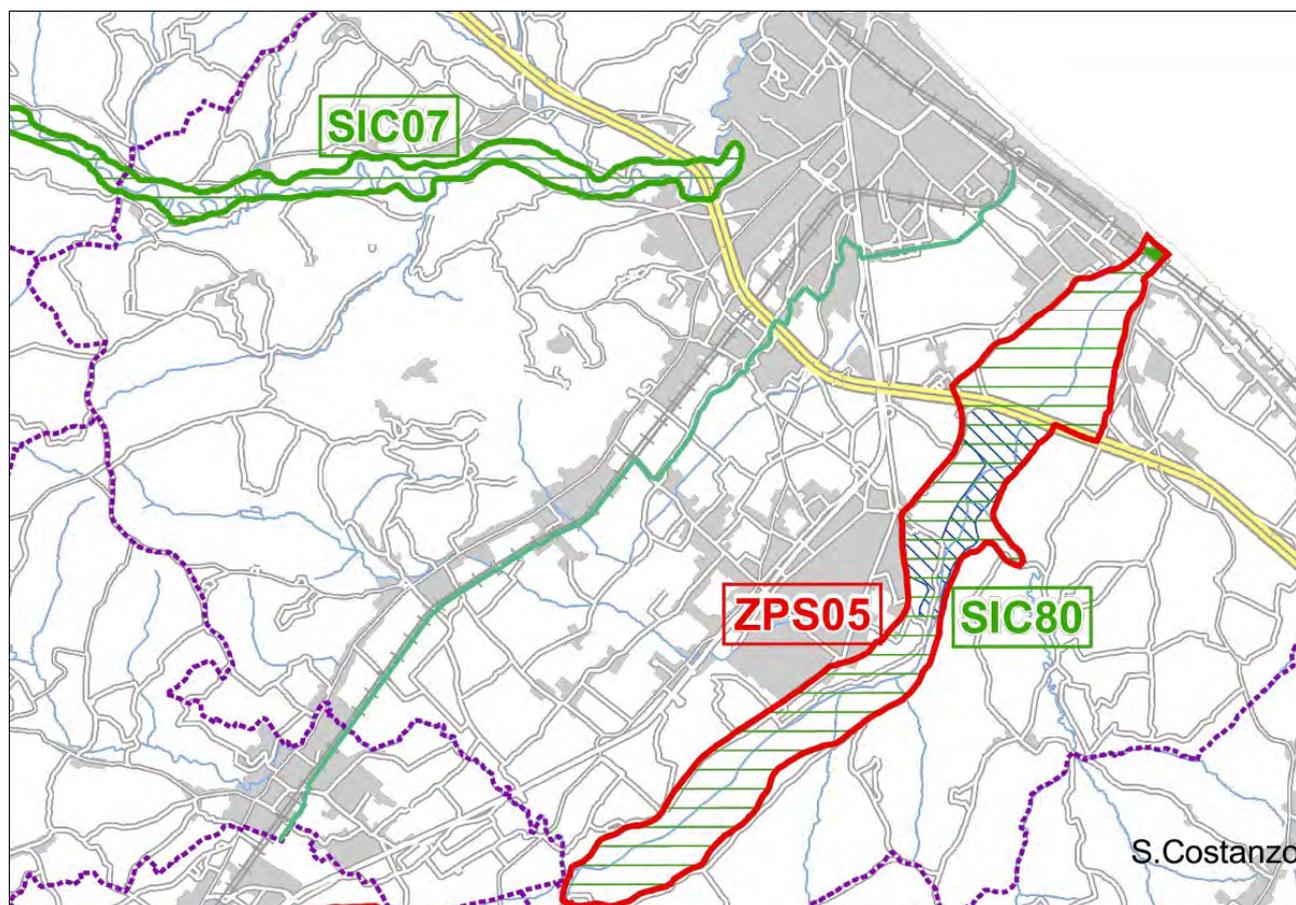
4.4 TUTELA AMBIENTALE

4.4.1 Siti natura 2000

A livello comunitario la Rete Natura 2000 è una rete di aree destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea istituita dall'art.3 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 12 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

La direttiva 92/43/CEE "Habitat", prevede la realizzazione della rete ecologica europea Natura 2000 formata da "Zone Speciali di Conservazione" (ZSC) e "Zone di Protezione Speciale" (ZPS) e si pone in continuità con la direttiva 2009/147/CE "Uccelli", relativa appunto alla conservazione degli uccelli selvatici. Il recepimento della direttiva "Habitat" è avvenuto in Italia attraverso il DPR 357/1997, modificato e integrato dal DPR 120/2003.

Dalla verifica delle interferenze del progetto con le aree protette risulta che il tracciato della ciclovia non ricade all'interno della rete dei siti Natura 2000



Siti di Rete Natura 2000

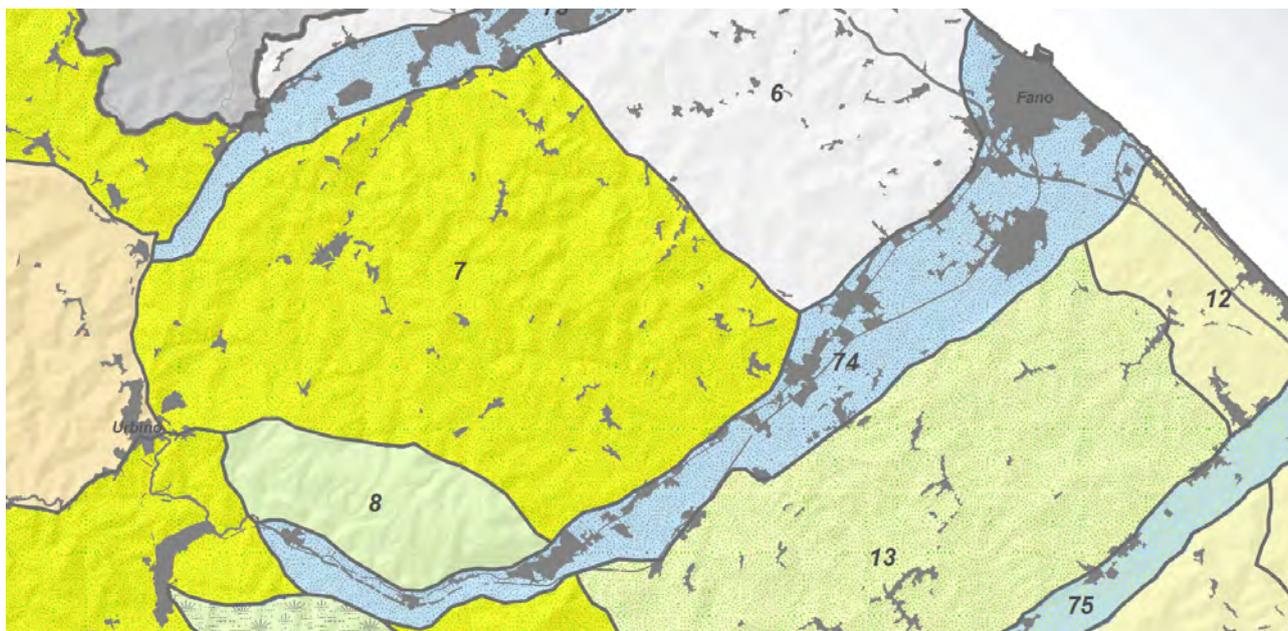
LEGENDA

-  Zone di Protezione Speciale (ZPS)
-  Siti di Interesse Comunitario (SIC)

4.4.2 Rete Ecologica Marche

Con Legge Regionale n. 2 del 5 febbraio 2013 la Regione Marche si è dotata di una norma che istituisce e disciplina la Rete Ecologica (REM). La REM rappresenta lo strumento di analisi, interpretazione e gestione della realtà ecologica regionale più avanzato, da mettere a disposizione dei vari livelli di programmazione e pianificazione del territorio al fine di integrare concretamente la conservazione della biodiversità, richiesta in sede internazionale e nazionale, con le politiche di sviluppo. La Legge individua gli elementi che costituiscono la REM nelle aree di valenza ecologica già esistenti e disciplinate dalla propria normativa (siti Natura 2000, aree floristiche, oasi di protezione faunistica, ecc.): non vengono quindi determinati nuovi livelli di pianificazione e di vincolo territoriale. La legge prevede inoltre il recepimento della REM negli strumenti di pianificazione adottati dopo la sua entrata in vigore e favorisce gli interventi di rafforzamento delle connessioni ecologiche e, più in generale, la valorizzazione dei servizi ecosistemici.

Il tracciato della ciclovia di cui all'oggetto, rientra nell'Unità ecologico-funzionali *Fondovalle del Metauro tra Canavaccio (Urbino) e Fano*, su di un Tessuto di Fondovalle coltivati (agricolo > 50%) con caratteri rurali (superfici artificiali < 20%), in un Contesto di Pianura.



Estratto Tav. 14 – Unità ecologico-funzionali della R.E.M.

LEGENDA

 Fondovalle coltivati (agricolo > 50%) con caratteri rurali (superfici artificiali < 20%). n. 74

4.5 PREVISIONI URBANISTICHE

4.5.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Fano

Il Piano Regolatore Generale vigente della città di Fano, è stato approvato con delibera consiliare n. 34 del 19/02/2009, a cui sono seguite *Precisazioni e Varianti*.

Quando l'arch. Piccinato compose il primo piano regolatore di Fano, la società concessionaria stava costruendo l'Autostrada A14, il problema del traffico era, allora come oggi, il primo nodo da risolvere.

L'analisi della struttura viaria evidenziava la necessità di ingenti interventi per ricondurre ad efficienza uno stato di fatto che non teneva conto delle nuove esigenze di mobilità.

La strada statale Adriatica circondava il centro storico e si sviluppava a nord ed a sud di esso parallela alla costa.

La Flaminia si innestava a martello a detta viabilità, mentre la ferrovia completava la chiusura del mare correndo parallela alla statale Adriatica.

Nei piani successivi si sono prospettate altre soluzioni, seguendo anche gli indirizzi ed i programmi dell'Azienda nazionale strade, della Regione e della Provincia; si è così ipotizzata (con la variante generale del 1983) una tangenziale all'Autostrada che a nord si ricollegava a Pesaro e a sud proseguiva parallela all'Autostrada sino al Metauro. Nel piano adottato nell'aprile del 2004 si sognava, invece, di spostare l'Autostrada e di utilizzare l'attuale come circonvallazione.

Dal 2014, sono in corso le nuove linee programmatiche per la revisione del PRG, *orientato alla riduzione del consumo del territorio, che determini la riqualificazione del patrimonio edilizio anche in termini di sostenibilità ambientale*.

Nel 2015, la Giunta deliberava l'atto di indirizzo per il Governo del Territorio, individuando e delineando tre livelli di gestione della città:

- I. Piano Strategico per la città di Fano nel contesto Territoriale;
- II. Revisione del PRG e formazione di un nuovo strumento di pianificazione e programmazione del governo del territorio;
- III. Agenda urbana

Dopo che il Comune, nel 2016, ha incaricato il Dipartimento di Sociologia Economia Territorio dell'Università di Urbino della realizzazione di uno studio socio-economico approfondito, avente ad oggetto una serie di campi di indagine alla scala comunale, provinciale, regionale, nazionale, nonché di quartiere, durante il 2017 viene avviato il percorso di Piano Strategico. Per aggiornare e meglio definire gli indirizzi di sviluppo urbanistico, il nuovo PRG si è avvalso di 3 strumenti di analisi e ricostruzione del quadro di riferimento territoriale fanese:

1. L'analisi socio economica - "DESP 2016" dell'Università di Urbino "Carlo Bo";
2. Il dialogo con abitanti/stakeholder/associazioni/gruppi di interesse portato avanti da #OrizzonteFano e sintetizzato nel Documento di Portata Urbanistica di aprile 2017;
3. L'analisi tecnico/urbanistica (Mate).

Nel corso del 2018, il Documento di Piano Strategico, che disegna la Fano del 2030 e le strategie per il suo sviluppo, viene presentato alla cittadinanza.

Nel 2019 procede il lavoro di perfezionamento tecnico delle Direttive del nuovo PRG, fino a quando la delibera di approvazione delle stesse, dal titolo "Le politiche urbanistiche del nuovo PRG", fissata per il febbraio del 2020, incontra l'emergenza Covid19, che ne slitta la discussione in Consiglio a maggio.

A questa data viene presentata dall'assessore al governo del Territorio, che ne sottolinea l'innovativa impostazione, "la città Pubblica", quale nuovo cardine della pianificazione: lo spazio pubblico deve porsi come luogo e materiale ordinatore dello spazio privato della città e del suo territorio.



P.R.G. del Comune di Fano – Tavv. 09 – 10 – 12 – 13 – 17. In verde il tracciato della Ciclovía

maggio 2021

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		B4	Residenziali convenzionate (ex lottizzazioni)
	B1.2	Residenziali sature con conservazione della superficie coperta dei fabbricati		B5.1	Residenziali di completamento dei nuclei extraurbani esistenti
	B1.3	Residenziali sature con conservazione della superficie utile		B5.2	Residenziali di completamento della Borgata rurale di Metauria
	B2.1	Residenziali semisature a valle della strada interquartieri		C1	Residenziali di espansione
	B2.2	Residenziali semisature a monte della strada interquartieri ed a sud del fiume Metauro		C2	Residenziali di ricucitura urbana
	B2.3	Residenziali semisature da riqualificare a valle della strada interquartieri			

ZONE PRODUTTIVE

	D1	Industriali e/o artigianali esistenti		D5	Turistico - alberghiere esistenti
		Attività commerciali di vicinato		D6	Turistico - alberghiere di nuova formazione
	D2	Industriali e/o artigianali di nuova formazione		D7	Turistico - ricreative esistenti campeggi
	D3	Commerciali e/o direzionali esistenti		D8	Zone di riqualificazione urbanistica a carattere turistico ricreativo
		Grande struttura inferiore		D8.1	Zone produttive a carattere turistico-ricettivo per la formazione di villaggi turistici
		Grande struttura superiore			
	D3.1	Commerciali e/o direzionali a bassa densità			
	D4	Commerciali e/o Direzionali di nuova formazione			
		Grande struttura inferiore			
		Grande struttura superiore			

ZONE AGRICOLE

	E1	Agricole		E3	Agricole di rispetto
	E2	Agricole con presenza di valori paesaggistici		E4	Agricole di ristrutturazione ambientale
				E4.1	Agricole di conservazione naturalistica

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 (Vigili del fuoco - ASET)		F6_SM	Scuole dell'infanzia
	F5_H	Ospedali		F6_SO	Primo ciclo
	F5_M	Mercati 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 art.71 c.7 - NTA		P4	Viabilità pedonale e ciclabile esistente e di progetto
	P2_es	Parcheggi esistenti		P5	Stazione autocorriere
	P2_pr	Parcheggi di progetto		P6	Zone ferroviarie
		Aree di sosta attrezzata			Sottopassi carrabili/pedonali
	P3	Attrezzature di assistenza stradale			

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		V10	Aree i cui soprassuoli sono stati percorsi dal fuoco
	V5	Zone di rispetto dei pozzi comunali		V7	Fasce di rispetto per depuratori		V11	Aree allagate dall'esondazione del fiume Metauro nel novembre del 2005

PERIMETRAZIONI

	Comparti Unitari		Centri Abitati
--	------------------	--	----------------

Pozzi idrici comunali

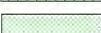
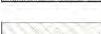
4.5.2 Piano Regolatore Generale del Comune di Cartoceto

Il Consiglio Comunale, con propria Deliberazione n. 55 del 27/11/2008, esecutiva, ha approvato, in adeguamento alla parere della Giunta Provinciale n. 288/08, la Variante al Piano Regolatore Generale di questo Comune. Tale Variante è entrata in vigore in data 18/12/2008, giorno della pubblicazione per estratto della Delibera Consiliare di approvazione sul Bollettino Ufficiale della regione Marche ai sensi dell'art. 40 della L.R. n. 34/92 e s.m.i..



P.R.G. del Comune di Cartoceto – Tav. 0.3.2.A-B-C-D – Lucrezia. In verde il tracciato della Ciclovia

COMUNI DI FANO E CARTOCETO
"INTERCONNESSIONE VALLIVA: CICLOVIA TURISTICA DEL METAURO"
RELAZIONE PAESAGGISTICA - art. 26 D.P.R. n. 207/2010

A		STORICO ARTISTICA O DI PARTICOLARE PREGIO
B1		RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO (EX LOTTIZZAZIONI CONVENZIONATE)
B2		RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO (EX P.E.E.P.)
B3		RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO
B4		RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO E RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA
B5		ZONA RESIDENZIALE DI COMPLETAMENTO DEI NUCLEI RURALI ESISTENTI
C1		RESIDENZIALE DI ESPANSIONE PRIVATA CON PIANO ATTUATIVO VIGENTE
C2		RESIDENZIALE DI ESPANSIONE PRIVATA O MISTA CON PIANO ATTUATIVO
C3		RESIDENZIALE DI ESPANSIONE PRIVATA O MISTA CON SCHEDE PROGETTO
D1		PRODUTTIVA DI COMPLETAMENTO (EX LOTTIZZAZIONI CONVENZIONATE)
D2		PRODUTTIVA DI COMPLETAMENTO
D3		PRODUTTIVA DI ESPANSIONE CON PIANO ATTUATIVO
D4		PRODUTTIVA DI ESPANSIONE CON SCHEDA PROGETTO
E1		AGRICOLA
E2		AGRICOLA SOTTOPOSTA A TUTELA ORIENTATA
E3		AGRICOLA SOTTOPOSTA A TUTELA INTEGRALE
E4		AGRICOLA CON ATTIVITA' ESTRATTIVA ESISTENTE
F1		ATTREZZATURE TECNICHE DISTRIBUTIVE
F2		TERZIARIA DI QUARTIERE DI ESPANSIONE
F3		ZONA ATTREZZATA PER PARCHEGGIO AUTOVEICOLI
F4		TURISTICO RICETTIVA
F5		TURISTICO AGRICOLA
G1		VERDE PUBBLICO URBANO
G2		VERDE PUBBLICO DI QUARTIERE
G3		VERDE ATTREZZATO PER LO SPORT
G4		ISTRUZIONE
G5		ATTREZZATURE COLLETTIVE
G6		VERDE PRIVATO
H		TECNICA DI SERVIZIO
		VIABILITA' E PARCHEGGI
		FERROVIA
		CRINALE
M		CONSERVAZIONE VOLUMETRICA
		FASCIA DI RISPETTO AL CRINALE
		FASCIA DI RISPETTO STRADALE, CIMITERIALE E TECNICHE DI SERVIZIO
		VINCOLO POSTO DAL D.M. 31/07/05
		PERIMETRO INTERVENTI ATTUATIVI
		PERIMETRO ZONE SOGGETTE A PLANIVOLUMETRICO
		METANODOTTO CON FASCIA DI RISPETTO
		PERIMETRO COMPARTO

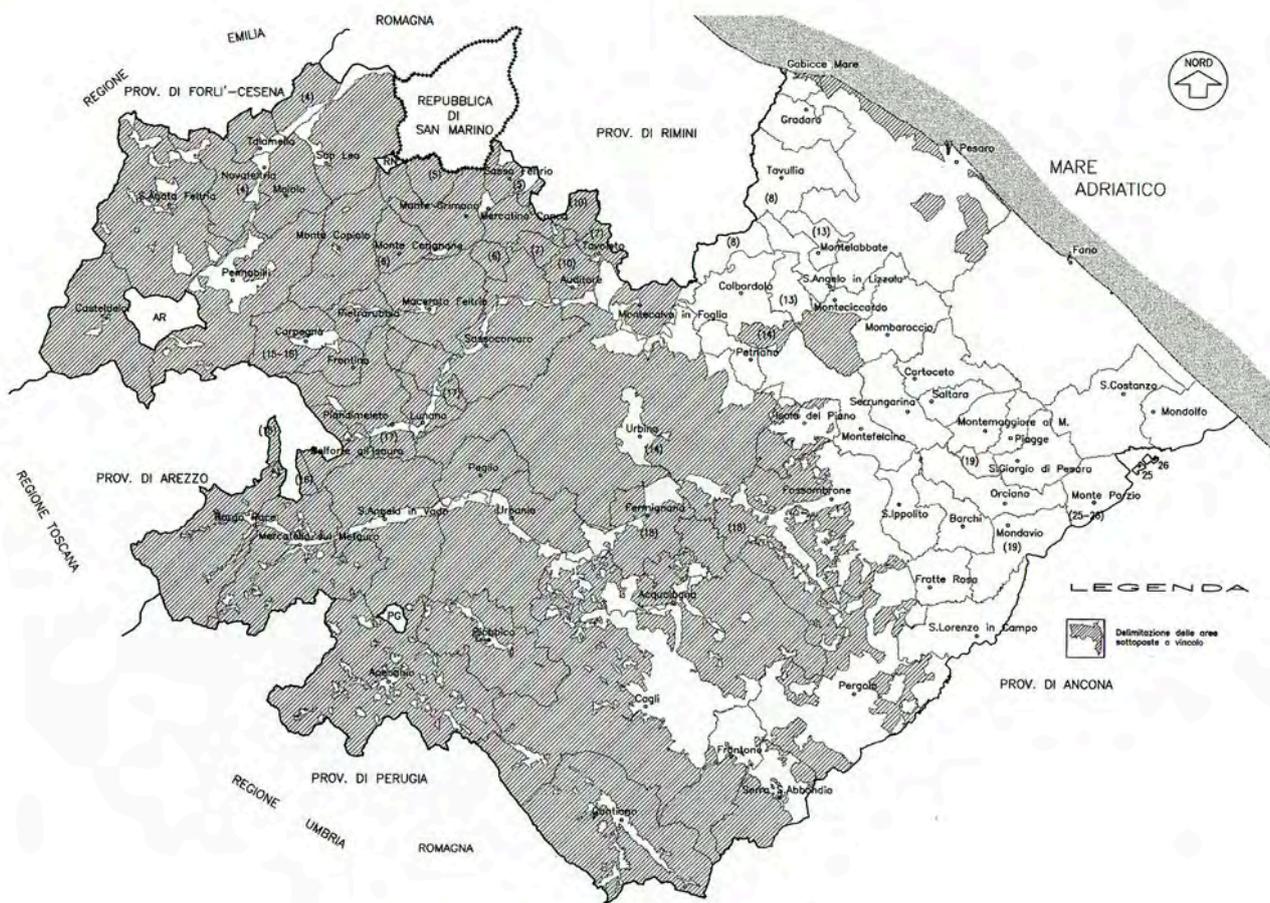
4.5.3 Compatibilità urbanistica

Le opere in progetto risultano compatibili con gli strumenti urbanistici vigenti nei due Comuni interessati dall'intervento. Inoltre, considerando natura e finalità dello stesso, nella possibilità di casi specifici ove non vi fosse la piena conformità urbanistica, si dovrà provvedere a redigere la documentazione tecnica prevista dalla normativa regionale per le varianti parziali agli strumenti urbanistici vigenti, nei termini procedurali fissati dalla stessa normativa regionale in relazione alla previsione e realizzazione delle opere pubbliche per conto della Pubblica Amministrazione.

In linea generale, l'intervento risulta compatibile sotto il profilo della fattibilità urbanistica, non ravvisandosi elementi o vincoli di natura ostativa (auto-ordinati o sovra-ordinati) in merito alla possibilità di individuare/attuare le previsioni relative alla viabilità ciclabile. Il tracciato in progetto infatti insiste sostanzialmente su tracce viarie esistenti (urbane/extraurbane), in gran parte ricade in ambito già pianificato o si riferisce a suoli già antropizzati e in trasformazione. Inoltre non si ravvisano impedimenti in ordine all'eventuale avviamento delle procedure di variante urbanistica puntuale e - laddove ritenuto necessario - l'adeguamento degli strumenti urbanistici comunali potrà prevedere anche l'imposizione di una specifica fascia di rispetto (ovvero di una norma di tutela) a protezione dell'itinerario ciclabile. L'approvazione infatti del progetto da parte dell'Amministrazione comunale, in quanto opera pubblica, può costituire anche variante urbanistica.

4.6 VINCOLO IDROGEOLOGICO

Per quanto riguarda il vincolo in oggetto (R.D.L. n. 3267/1923), la norma vincola, per prevenire e/o limitare il dissesto idrogeologico, i terreni di qualsiasi natura e destinazione che, per effetto di determinate forme di utilizzazione, possono subire denudazioni, perdere la stabilità o turbare il regime delle acque, recando danno pubblico (art.1). Le trasformazioni dei terreni soggetti a tale vincolo, devono essere autorizzate dal Corpo Forestale (art. 7) o dall'Ente demandato.



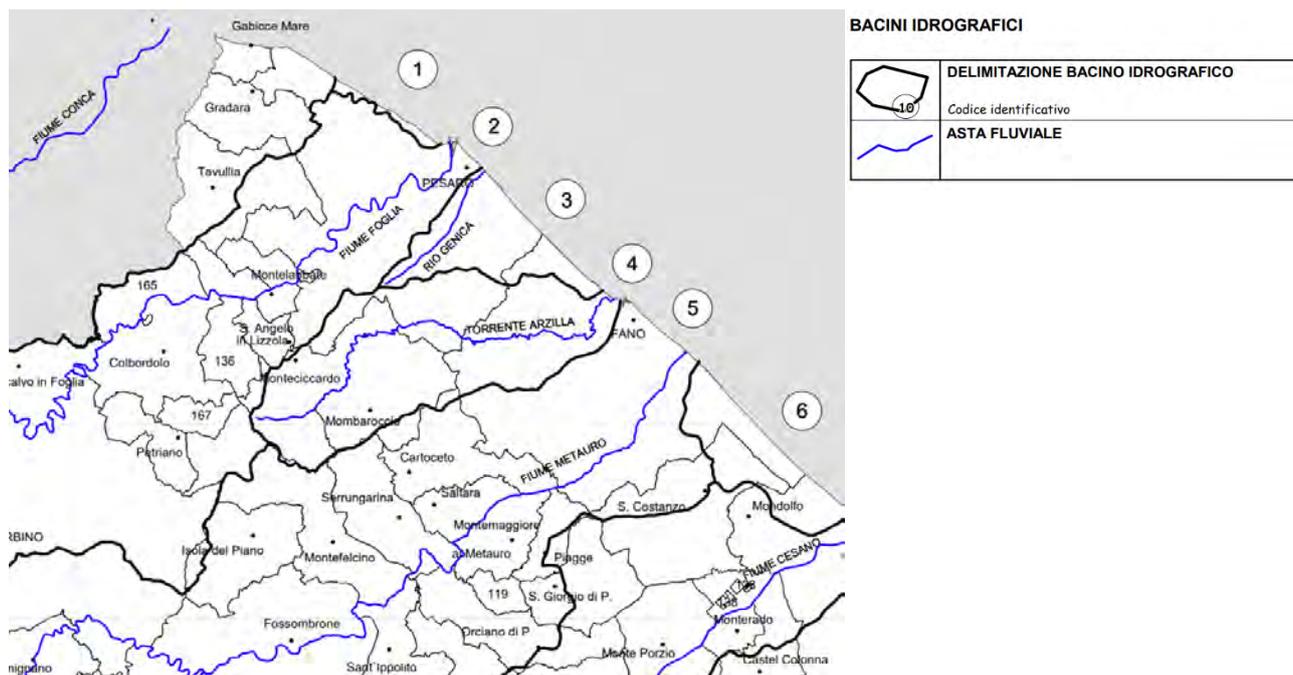
Aree sottoposte a vincolo idrogeologico

Dalla Tavola sopra allegata, si deduce che l'area non è sottoposta al vincolo idrogeologico (aree retinate).

Il bacino del fiume Metauro

Nel presente paragrafo si descrivono le caratteristiche idrogeologiche e ambientali del Fiume Metauro e del suo bacino, che costituiscono il riferimento principale di tutto il tracciato ciclopedonale in progetto.

Il bacino del Metauro è ubicato quasi interamente nella Provincia di Pesaro e Urbino (Marche); solo una piccola parte dell'alto bacino appartiene all'Umbria e alla Toscana. La sua superficie è di circa 1.420 kmq.



Bacini idrografici amministrativi L. 183/89 e successive modificazioni

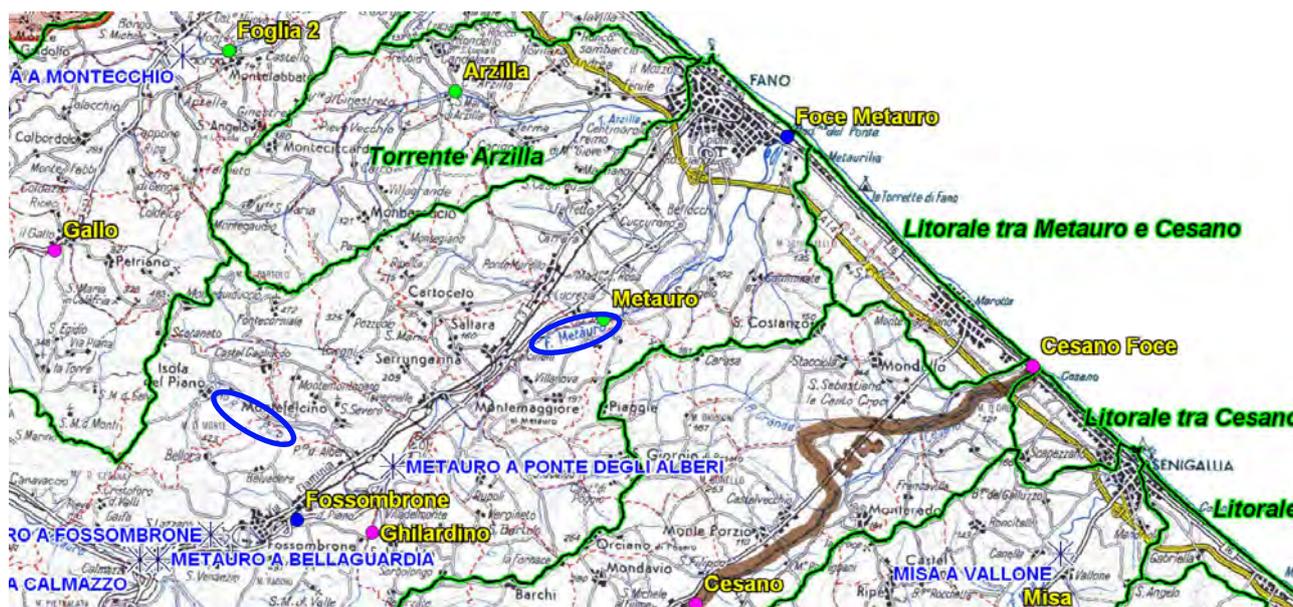


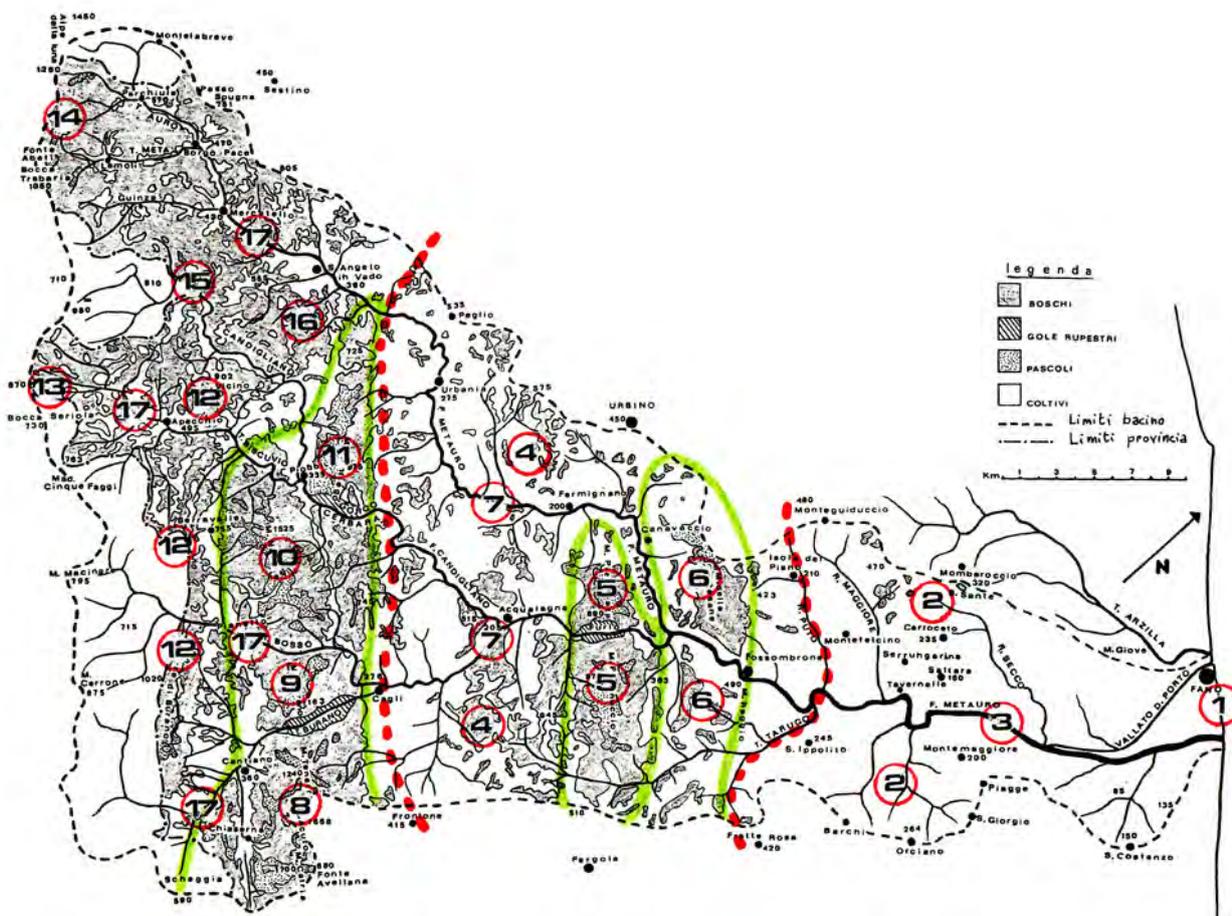
Tavola 1-A.4.1.3 del Piano Tutela Acque

Nell'ambito del bacino (n. 5 nella prima immagine sopra allegata) si possono distinguere:

- il **basso bacino**, dal Mare Adriatico agli affluenti Rio Puto - T. Tarugo, da 0 a circa 500 m di quota; comprende la piana alluvionale, il basso corso, la zona costiera o litoranea (dalla spiaggia marina alle colline affacciate sul mare), la zona basso-collinare o collinare esterna; l'ultimo tratto della piana alluvionale, che si allarga progressivamente e si fonde con l'adiacente bassa valle del T. Arzilla;

- il medio bacino, dal Rio Puto - T. Tarugo alla linea S. Giovanni in Petra-Cagli-Frontone, da 75 m a quasi 1000 m di quota; comprende la piana alluvionale - medio corso del Metauro e dei suoi affluenti (Candigliano e Burano), la zona alto-collinare o collinare interna e la Dorsale Marchigiana;

- l'alto bacino, dalla linea S. Giovanni in Petra-Cagli-Frontone allo spartiacque con il Tevere in territorio toscano e umbro, da 250-300 m a 1701 m di quota; comprende l'alta valle - alto corso del Metauro e dei suoi affluenti (Candigliano, Bosso, Burano e Biscubio), la Dorsale Umbro-Marchigiana e la zona della Formazione Marnoso-Arenacea.



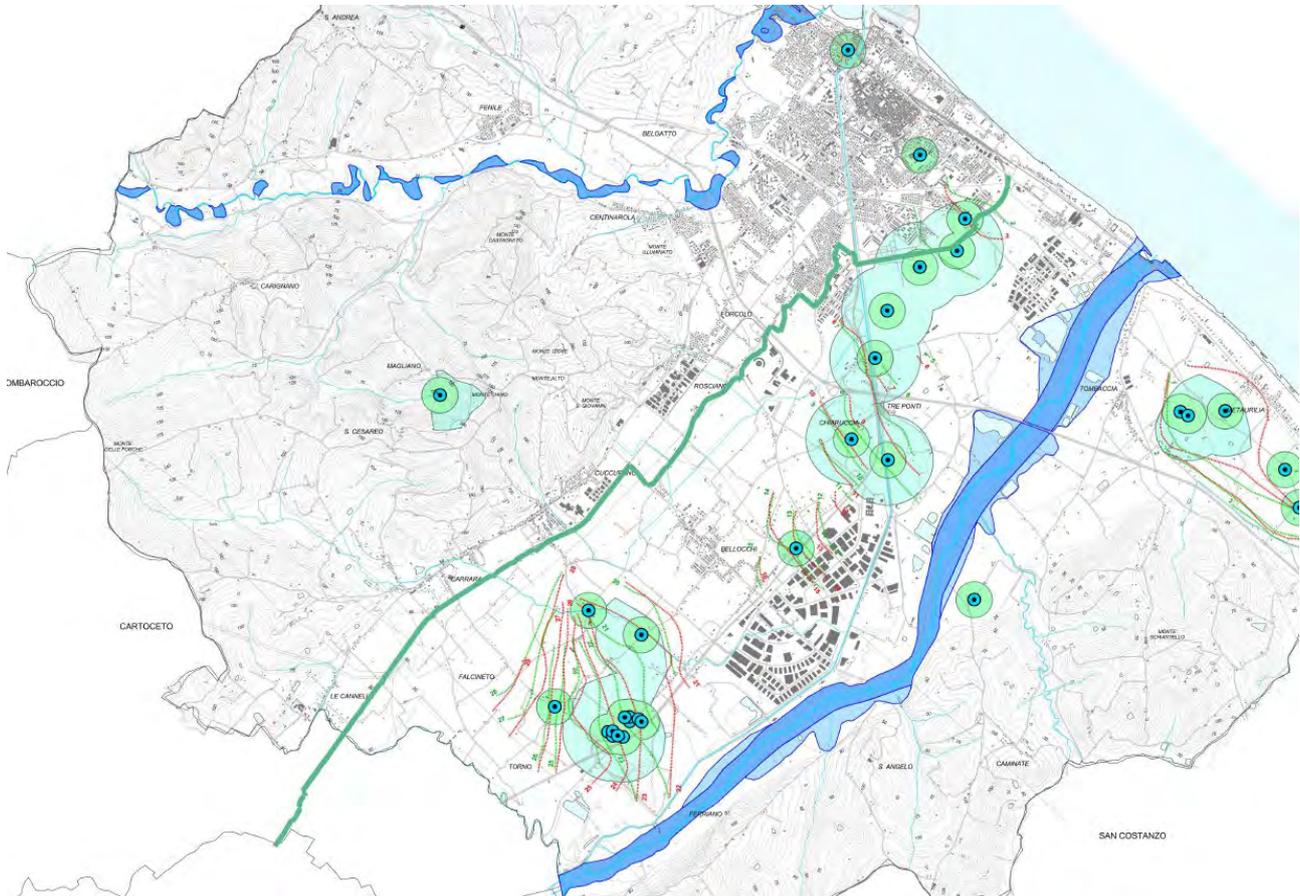
Il Bacino del Metauro. Separati da punteggiatura rossa, i diversi bacini.
Basso bacino: 1 – zona costiera o litoranea; 2 – zona collinare esterna o basso collinare;
3 – bassa piana alluvionale e basso corso del Metauro

Aspetti idrografici

Il fiume Metauro nasce sul Monte Maggiore dell'Alpe della Luna (in provincia di Arezzo) ed in particolare dai torrenti Meta e Auro, confluenti a Borgo Pace, e viene poi alimentato dal Burano in prossimità di Acqualagna e dal Candigliano in prossimità di Calmazzo. Ha una lunghezza di circa 121 km e l'estensione del bacino imbrifero è di Km² 1.325, il più vasto delle Marche. Il Bacino del fiume Metauro è caratterizzato dalla presenza di litotipi prevalentemente permeabili nella porzione appenninica ed impermeabili nel tronco collinare e vallivo. La porzione permeabile raggiunge pertanto circa 300 Km² pari al 22% dell'intera superficie.

Gli affluenti principali sono il T. Meta, il F. Candigliano (coi subaffluenti T. Burano, T. Bosso e T. Biscubio), il T. Tarugo, il Rio Puto ed il Rio Maggiore.

Possiede un regime torrentizio, con portate relativamente alte da novembre a marzo e basse da luglio a settembre. Sfocia nell'Adriatico nei pressi di Fano.



Tav. 04B del P.R.G. della città di Fano - *Rischi idrogeologici, vincolo idrogeologico e acque pubbliche*

LEGENDA

-  Area esondabile probabile
-  Area esondabile in eventi eccezionali
-  Pozzo o sorgente comunale
-  Area di rispetto dell'acquifero (200 m)
-  Area di protezione dell'acquifero
-  Isofreatiche e loro quota s.l.m. (aprile 2000)
-  Isofreatiche e loro quota s.l.m. (luglio 2000)

LEGENDA

Area a rischio frana (Codice F-xx-yyyy)

-  Rischio moderato (R1)
-  Rischio medio (R2)
-  Rischio elevato (R3)
-  Rischio molto elevato (R4)

Area a rischio valanga (Codice V-xx-yyyy)

-  Rischio molto elevato (R4)

Area a rischio esondazione (Codice E-xx-yyyy)

-  Rischio moderato (R1)
-  Rischio medio (R2)
-  Rischio elevato (R3)
-  Rischio molto elevato (R4)

 Limite comunale

 Limite di bacino idrografico

Come si evince dalla Carta sopra allegata (unione delle Tavv. RI 6b – 7c – 12a e 13d), nella quale sono individuate le aree di pericolosità idraulica (fascia di territorio inondabile), di pericolosità da frana o valanga (aree di versante in condizioni di dissesto) e le aree con elementi esposti a rischio idrogeologico, il tracciato della ciclovia in progetto non ricade su aree soggette ad alcun dissesto gravitativo di tale genere.

5. DESCRIZIONE DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO

Il Preliminare di Piano descrive il paesaggio delle Marche suddividendo il territorio in 7 macroambiti e 20 ambiti.

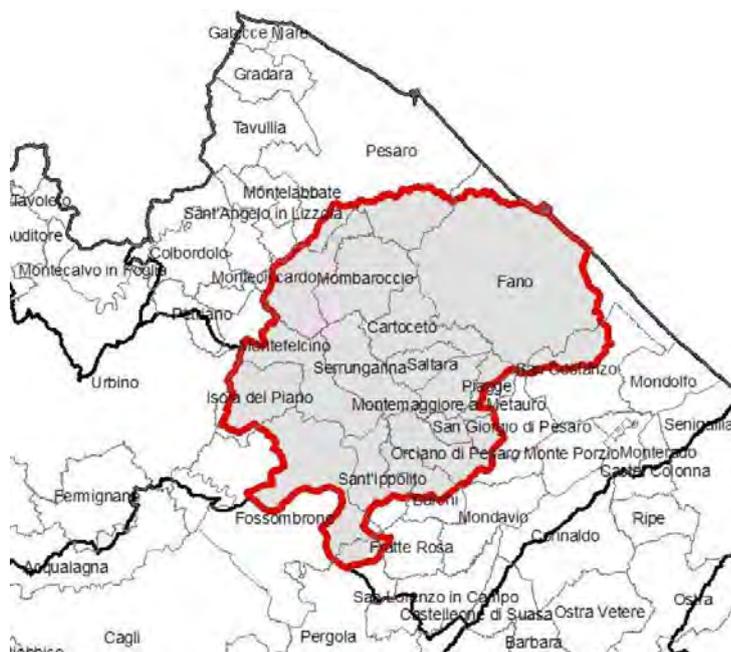
I Macroambiti e gli Ambiti rappresentano una modalità di descrizione del territorio regionale, configurando un "modello interpretativo" che si affianca alla consolidata lettura per "sistemi tematici" che era alla base del PPAR vigente.

Il Macroambito rappresenta una macro-struttura di riferimento: si è ipotizzato che ogni ambito di paesaggio (il cui riconoscimento è richiesto dal codice) possa essere meglio definito a partire dal riconoscimento di una cornice, di uno sfondo che lo collochi in un contesto più ampio contribuendo a definirne il significato. Gli Ambiti costituiscono delle partizioni dei macroambiti. Sono ancora intesi come contenitori piuttosto ampi, riconoscibili per una morfologia prevalente, per le relazioni territoriali, i rapporti visuali, per un processo di identificazione delle popolazioni insediate con quei luoghi.

L'area di interesse ricade nell'Ambito di Paesaggio B_02 Fanese – Valle del Metauro, come da immagine allegata seguente.



Ambiti di paesaggio del PPR



Caratteri identitari

Il territorio dell'ambito è definito dai seguenti limiti:

a nord-ovest dal crinale (esteso da Novilara-Candelara a Monteciccardo-Montegaudio) che separa il bacino del Torrente Arzilla dal bacino del Foglia; a nord-est dal litorale nord di Fano fino a Torrette di Fano; a sud-est dal crinale (San Costanzo-San Giorgio di Pesaro-Orciano-Barchi) che divide il bacino del Metauro dal Cesano; nella parte occidentale da una linea ideale che unisce i Monti della Cesana nei pressi di Fossombrone con Montevecchio di Pergola, configurando l'inizio della fascia della media collina.

Prevalente l'estensione dei seminativi al 48% della superficie territoriale; rilevanti anche le colture eterogenee al 38%.

Nel caso specifico, l'intervento è ricompreso all'interno del **Fondovalle collinare del Metauro**

In particolare, nelle aree pianeggianti della valle del Metauro, le trasformazioni territoriali conseguenti alla realizzazione ed adeguamento della rete viaria, all'ampliamento delle aree artigianali ed industriali, all'incremento degli insediamenti produttivi e delle aree destinate alle attività estrattive, sono testimonianza delle linee di sviluppo prevalenti, in uno scenario in cui la stessa agricoltura si trova in costante conflitto con altri settori produttivi per l'uso e la conservazione della risorsa suolo.

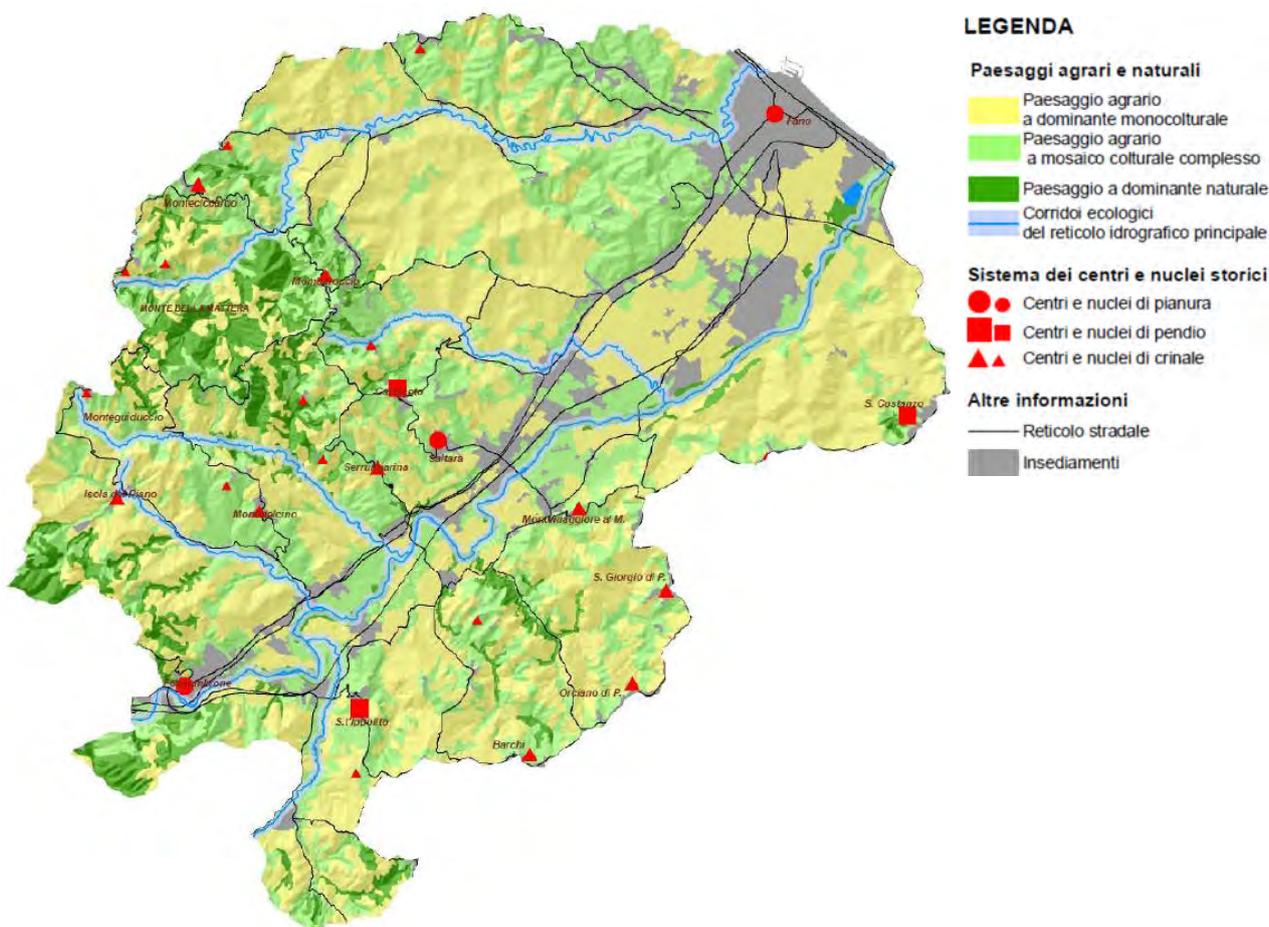
I caratteri degli elementi vegetali naturali e seminaturali, così come gli usi del suolo, non differiscono sostanzialmente da quelli del fondovalle del Foglia.

Lungo la sponda sinistra del Metauro si snoda la vecchia strada statale Flaminia e corre il tracciato dimesso della linea ferroviaria Fano – Urbino.

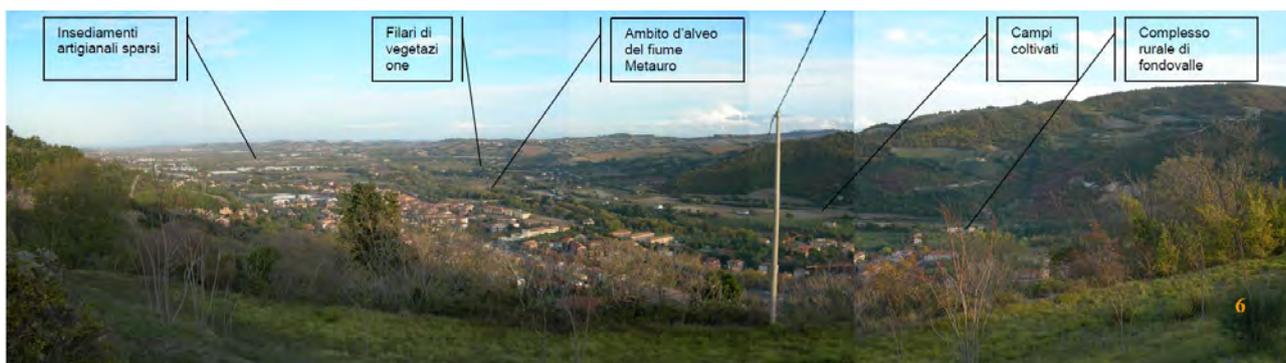
Lungo l'asse viario, risalendo la valle fino a Fossombrone, nel tempo si sono sviluppati i piccoli agglomerati urbani sorti lungo la direttrice stradale più che altro in corrispondenza delle direttrici che portano ai paesi "in cresta" spesso sede di municipio.

I piccolissimi comuni che si trovano sia sui colli che nel piano vallivo testimoniano la dinamicità delle attività nella vallata sin dal periodo romano. Le mura in laterizio degli abitati di Montefelcino, Cartoceto, Serrungarina, Pozzuolo, Isola del Piano sono esempi di centri incastellati sorti in seguito della caduta dell'organizzazione romana del territorio. E nella valle, lungo l'asse stradale, troviamo i resti di antiche stazioni di sosta, veri e propri luoghi di ritrovo, ove la presenza di un edificio dove poter fare tappa e sostare ha caratterizzato, in alcuni casi, il nome del luogo.

Attualmente, negli stessi luoghi, si può notare la crescita di nuovi quartieri residenziali, favoriti dalla comodità d'accesso alla superstrada che permette il collegamento alla costa e ad Urbino in tempi ristretti. Lungo la nuova Flaminia, specialmente in prossimità degli svincoli, recentemente stanno sorgendo svariate aree industriali e commerciali a se stanti, sviluppatasi recentemente. E' percepibile che la programmazione territoriale dei singoli comuni, anche se in linea con gli strumenti sovraordinati, sembra essere stata carente di un coordinamento a monte che avrebbe potuto garantire una maggiore interrelazione tra le varie iniziative edificatorie.



Paesaggi agrari-naturali e insediamenti storici (PPR)



Veduta panoramica della valle del Metauro

L'immagine risulta particolarmente significativa poiché vi si possono individuare pressoché tutti gli elementi strutturanti il paesaggio della bassa e media valle del Metauro. Questa parte del territorio, classificabile come pianura costiera residuale, è caratterizzata dalla compresenza di aree ancora a forte vocazione agricola, aree golenali boscate e vaste aree industriali; a queste si stanno aggiungendo dei nuovi quartieri residenziali nelle zone di pianura in prossimità delle frazioni sulla vecchia Flaminia.



La valle del *Metauro*

L'immagine è stata scattata dalla vecchia via Flaminia. È evidente che in questo tratto della valle convivono in armonia paesaggistica elementi naturali, quali i boschi ripariali lungo l'asta fluviale, insediamenti colonici e campi coltivati, dove sono ancora percepibili i fossi minori segnati dai filari di siepi, aree artigianali ecc.

Sullo sfondo chiudono la prospettiva le tipiche colline costiere marchigiane, dove piccoli centri di crinale si alternano a macchie e campi coltivati.

Questo paesaggio ordinario, non particolarmente ricco di elementi di pregio, ma ricco di elementi strutturanti fortemente caratterizzanti l'identità della Regione, rischia di essere compromesso dal sorgere selvaggio di costruzioni apparentemente non impattanti in quanto non troppo sviluppate in altezza e dipinte con tinte pastello, ma insidiose in quanto collocate solo tenendo conto della posizione strategica per gli spostamenti. Allo stato attuale, le campagne della valmetauro sono sempre più costellate da insediamenti simili, mentre dei nuclei rappresentano ancora, terrazzi panoramici in collina, ove lo sguardo spazia dalla costa Adriatica ai Monti Sibillini, dalla Romagna a tutto il Montefeltro.



Nuovi quartieri lungo la vecchia *Flaminia*

Lungo la vecchia strada statale Flaminia che corre parallela alla dimessa linea ferroviaria Fano – Urbino è evidente il fenomeno diffuso della nascita di nuovi quartieri in prossimità delle frazioni sorte nel fondovalle intorno alle vecchie stazioni ferroviarie. Si tratta di gruppi di edifici privi un'identità collegata alle caratteristiche del luogo, che ripropongono tipologie edilizie riscontrabili nelle nuove lottizzazioni dalla costa fino alle falde degli appennini. La vicinanza alle infrastrutture, la panoramicità, il basso prezzo di acquisto sono i fattori che hanno favorito la diffusione di questi insediamenti privi di personalità che attualmente si presentano come dei quartieri dormitorio disabitati durante tutta la giornata anche a causa della mancanza dei necessari servizi e punti di aggregazione.



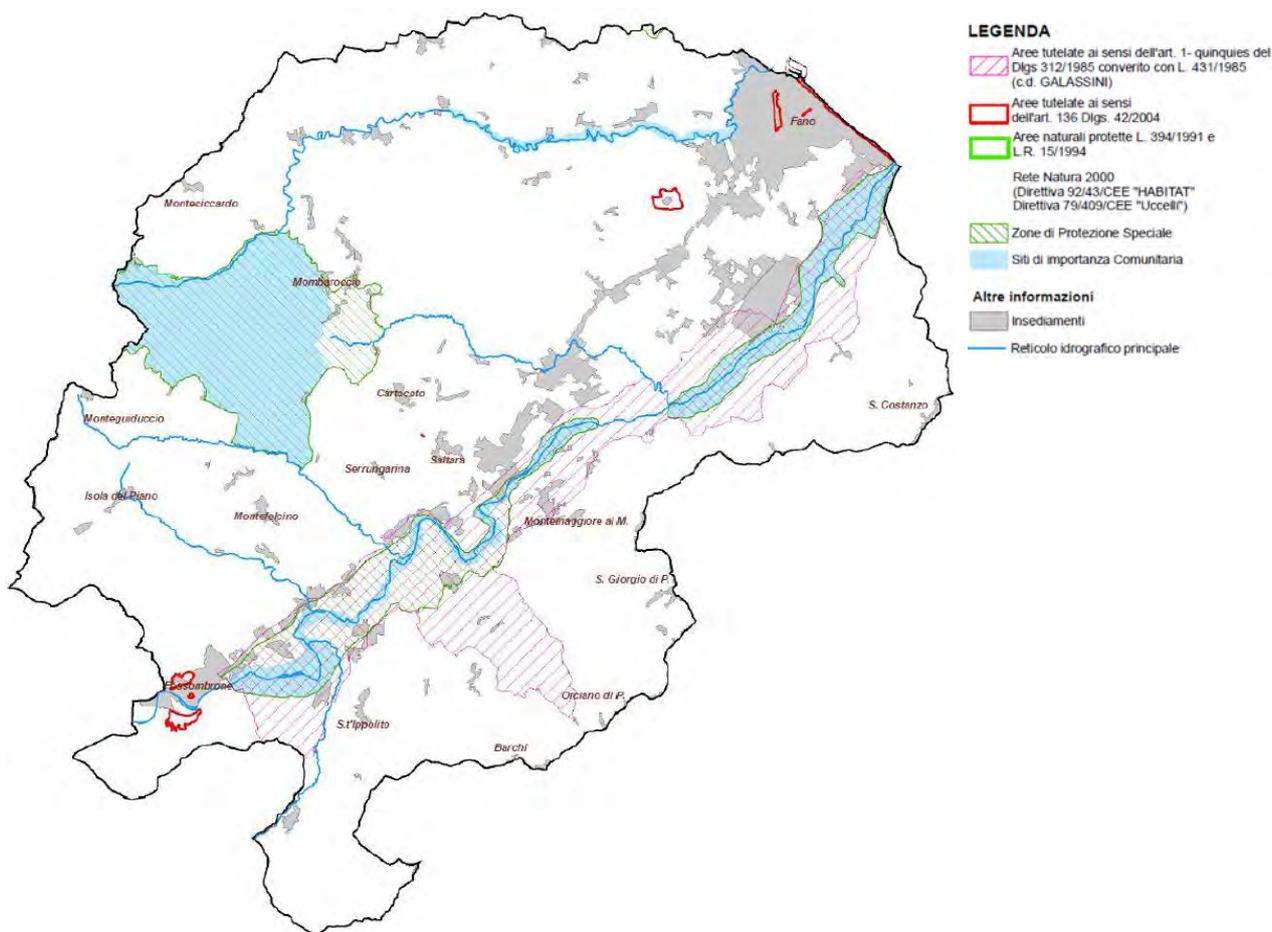
Veduta della bassa valle del *Metauro*

Nell'immagine panoramica si possono cogliere le interrelazioni tra i vari elementi strutturanti il paesaggio, ovvero le aree industriali, le aree golenali, le aree agricole ecc. Emerge fortemente il contrasto tra l'area industriale di al centro della pianura e il complesso monastico sul crinale.

Veduta panoramica di Fano



Vista panoramica sulla città di Fano e sulla foce del Metauro che fa parte dell'immaginario paesaggistico collettivo degli abitanti del luogo e di tutti i fruitori che per vari motivi frequentano il posto. L'immagine complessiva nel tempo è mutata a causa della forte espansione urbana della città e degli insediamenti costieri ed industriali, ed anche a causa del sovrapporsi delle infrastrutture viarie. Nonostante la massiccia antropizzazione, rimane comunque una delle vedute più suggestive della bassa valle, in quanto si può ancora considerare un balcone da dove si ha una visione di un paesaggio di valore.



Aree di particolare valore naturalistico e paesaggistico riconosciute (PPR)

6. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Di seguito si riportano delle immagini significative utili alla descrizione dei caratteri paesaggistici propri dell'area di intervento su cui si snoda l'itinerario ciclabile di progetto.

Al centro delle stringhe, contenenti le immagini fotografiche della documentazione successiva, è stato inserito il tracciato della ciclovia su base cartografica *Google Earth* e su questo, i pallini rossi individuano la localizzazione, ovvero il punto di ripresa fotografica.



Vista verso ovest da *via del Fiume*: sulla sinistra, un tracciato esistente, su cui andrà ad insistere la ciclovia



Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista verso est da *via del Ponte*: la ciclovia passerà a fianco della ex ferrovia Fano-Urbino



Vista da *via Papiria* nel punto in cui la ciclovia sovrappassa con un ponte la stessa, il canale *Albani* e la SGC Fano-Grosseto



Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista verso est della strada esistente su cui passerà il percorso ciclopedonale, all'interno del parco urbano di nuova realizzazione. Sulla destra, l'edificio dell'aero club



Tratto in cui la ciclovia s'immette sul marciapiede ciclopedonale già esistente di *Via Soncino*



Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista verso sud da *via Vasari*, che congiunge il percorso tra *via Soncino* e *via Galilei*



Vista da *via Galilei* del sottopasso esistente dell'A14 di cui si prevede l'adeguamento, rendendo il percorso in sede propria e protetta



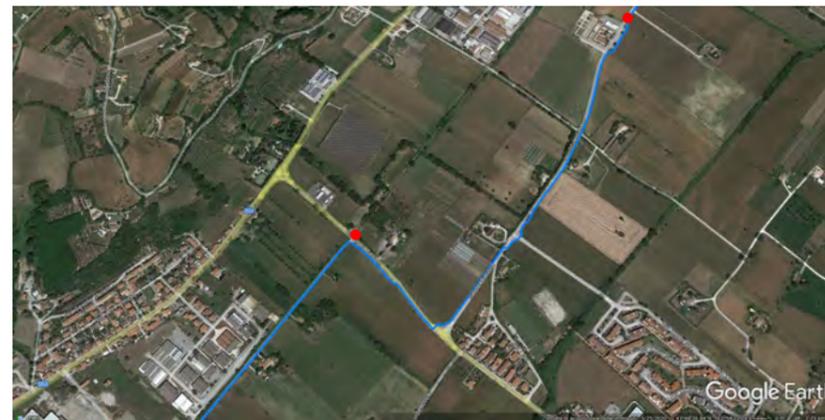
Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista dell'intersezione a raso in loc. *Bellocchi* (su cui è prevista una rotatoria): la ciclovia correrà in affiancamento alla viabilità esistente, protetta da cordolo invalicabile, fino a raggiungere *via Tommaso Campanella*



Vista dalla *SC del Cimitero*, che la ciclovia affianca, verso sud-ovest



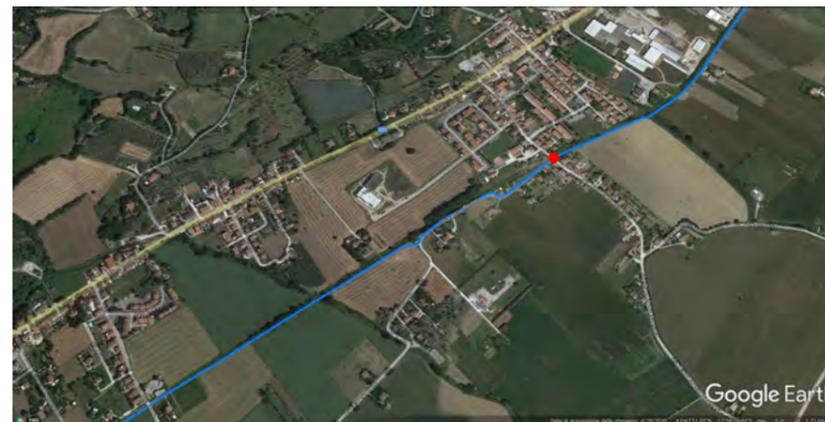
Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista verso sud-ovest da *via A. Einstein* della strada già esistente su cui correrà il tracciato della ciclovia



Vista dall'incrocio tra *via Caio Muzio Scevola* e *via della Stazione* verso ovest di *via Attilio Regolo*. Il percorso ciclopeditone, in questo tratto, sarà ad uso promiscuo



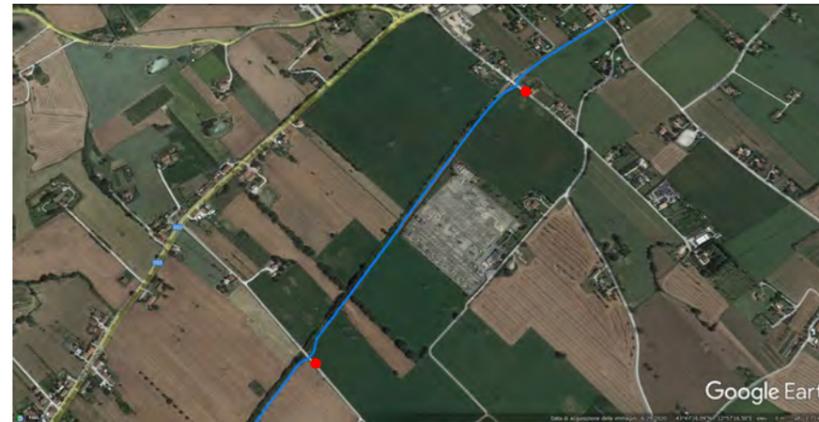
Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista dall'incrocio tra *via Caio Muzio Scevola* e *via della Stazione* verso est. La ciclovia passerà vicino all'ex ferrovia Fano-Urbino.



Vista da *località Torno* del tratto in cui la ciclovia attraverserà la strada, in affiancamento all'ex ferrovia Fano-Urbino



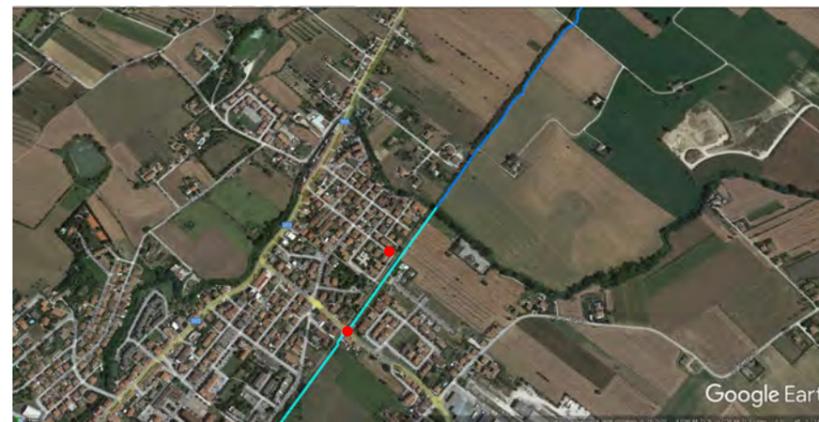
Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Il tracciato del percorso ciclopedonale attraverserà ortogonalmente la stradina della foto, passando accanto alla vegetazione presente



Vista della ex ferrovia Fano-Urbino da via *C. Battisti* nel Comune di *Cartoceto*, che verrà affiancata dal nuovo tracciato del percorso ciclopedonale. Sullo sfondo, a sinistra, la vegetazione ripariale del *Rio Secco*



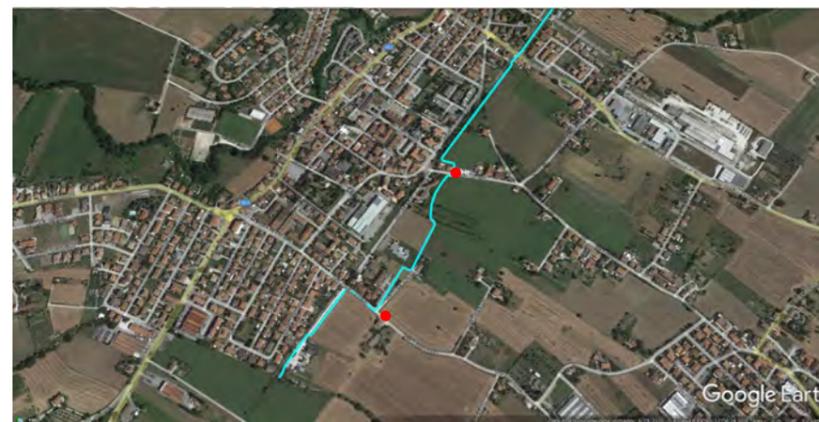
Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista verso nord-est da via *del Casello (Lucrezia)* del percorso ciclopedonale già esistente su cui la ciclovia si innesterà



Vista da via *del Pione (Lucrezia)* nel punto in cui passerà il tracciato del percorso ciclopedonale in progetto, proveniente dal limite dell'area di sosta



Tracciato della ciclovia su *Google Earth*



Vista da via *della Libertà* verso sud-ovest, della strada esistente su cui verrà realizzata la ciclovia, a fianco della ex ferrovia Fano-Urbino

7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

7.1 INTERAZIONI DEGLI INTERVENTI CON GLI STRUMENTI DI TUTELA E PIANIFICAZIONE

- le aree interessate dai lavori sono ricadenti in ambiti di interesse pubblico (n. 5 ambiti) ai sensi della Parte terza "Beni paesaggistici" del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", art. 142, comma 1 lett. c), da cui la necessità del parere di merito previsto dall'art. 146 di competenza degli organi periferici del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali;
- le aree interessate dal tracciato ricadono su ambiti segnalati per la presenza di resti della centuriazione (Tav. 10 del P.P.A.R. "Aree centuriate");
- gli interventi non ricadono su aree della Rete Natura 2000, per cui non necessita della procedura di V.Inc.A;
- l'area non è sottoposta a vincolo archeologico né interessa "aree di particolare interesse archeologico"; trattandosi, però, di opera pubblica, si rileva la necessità della redazione di una relazione preliminare di archeologia preventiva ai sensi del D. Lgs. 50/2016, art. 25;
- gli interventi risultano compatibili con le previsioni urbanistiche definite dalla strumentazione di pianificazione sia del Comune di Fano che del Comune di Cartoceto, in quanto opere di adeguamento di viabilità esistenti e, comunque, in quanto opere di interesse pubblico, possono realizzare variante allo strumento urbanistico.

7.2 OPERE DI MITIGAZIONE E RIPRISTINO

Il progetto in oggetto è finalizzato al miglioramento della fruizione del territorio e alla valorizzazione di percorsi esistenti che realizzano le "Ciclovie delle Marche". Nella scelta della migliore alternativa tra le soluzioni tecniche disponibili si è riscontrato che il progetto ha tenuto conto della fattibilità e della congruenza degli interventi con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche specifiche delle aree attraversate dal percorso ciclabile.

Durante la fase di realizzazione, dovranno essere adottate misure di mitigazione costituite da una corretta gestione e sistemazione delle aree di cantiere, con particolare attenzione a preservare le aree a valenza naturale (attraversamenti dei corsi d'acqua) che coincidono con le aree del vincolo paesaggistico. Le misure di mitigazione da adottare risultano sostanzialmente costituite da una corretta gestione e sistemazione delle aree nella fase esecutiva di cantiere, con particolare attenzione a preservare, in generale, la vegetazione esistente ed, in particolare, quella ripariale. Il tutto come per altro indicato nelle "Linee guida per la realizzazione e la segnaletica della Rete ciclabile regionale", approvate con D.G.R. n. 946/2020, a cui si rinvia e che hanno quale finalità quella di dare un quadro unitario per rendere identificabili ed uniche le ciclovie marchigiane.

7.3 BENEFICI AMBIENTALI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

I benefici ambientali sono dovuti principalmente alla valorizzazione della fruibilità del territorio conseguentemente alla realizzazione del percorso ciclabile. Inoltre, il percorso in progetto realizza un raccordo tra la rete ciclabile definita dal masterplan regionale tra la rete sulla costa e le penetrazioni verso l'interno.

L'intervento, infatti, comporterà, oltre che una migliore funzionalità della rete cicloturistica, anche il miglioramento dei collegamenti tra i due comuni interessati, favorendo una mobilità "dolce" del tipo "casa – scuola".

7.4 VALUTAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI PAESAGGISTICHE

Il progetto, prevedendo un inserimento del percorso ciclabile o su sedimi già utilizzati per la mobilità o in affiancamento agli stessi, si costituirà quale infrastruttura a basso impatto paesaggistico e consentirà una visione del paesaggio circostante da una percorrenza lenta.

Si ritiene inoltre che, proprio per questa caratteristica di insistere su sedimi già utilizzati (strade esistenti, ex ferrovia Fano – Urbino, etc.), non realizzerà una trasformazione del paesaggio apprezzabile, neppure rispetto alla maglia della centuriazione segnalata dagli strumenti di pianificazione.

7.5 COMPATIBILITA' DELL'OPERA

Nel presente paragrafo si conclude la relazione paesaggistica effettuando un bilancio tra la situazione attuale e gli impatti paesaggistici precedentemente delineati. Il tutto a partire dallo stato attuale dell'area in cui è prevista la realizzazione dell'intervento progettuale. Infatti lo stesso D.P.C.M. 12/12/2005 indica (punto 3.2): ".....la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico."

Nello specifico della valutazione dell'incidenza del progetto sulle aree paesaggisticamente tutelate, si sottolinea che le cinque aree di vincolo dovuto ai corsi d'acqua, realizzano uno sviluppo complessivo di ml 1.200 (lunghezza totale dei 4 tratti del percorso che attraversano aree vincolate), rispetto alla lunghezza totale del tracciato pari a 13 Km, da cui un'incidenza del percorso su aree vincolate pari al 9%.

Per quanto sopra, la compatibilità è relazionata al valore del contesto in cui si colloca l'intervento e alle trasformazioni che l'opera comporta. A tale riguardo, richiamando quanto precedentemente analizzato circa la valutazione delle trasformazioni paesaggistiche conseguenti la realizzazione delle opere, si ritiene che l'intervento, per caratteristiche dimensionali, assetto planimetrico e definizione di materiali e finiture è compatibile con la disciplina di vincolo stabilito per legge ed adeguato al contesto paesaggistico e di valorizzazione dell'immagine estetica e funzionale della zona.

Perugia, 14/06/2022