

AREA OPERATIVA N° 3: LE SCELTE DI INFRASTRUTTURAZIONE

SETTORE N. 3.1 - IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Perseguire il riordino del trasporto pubblico e il governo della mobilità al fine di: a) promuovere lo sviluppo sostenibile basato sull'incentivazione del trasporto pubblico per una mobilità alternativa a quella privata, responsabile dei fenomeni di congestione e di inquinamento dei centri urbani o sub-urbani; b) realizzare un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture tra le varie modalità di trasporto e tra le varie tariffazioni; c) favorire la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico e l'efficacia della spesa; d) raggiungere la gestione unitaria dei servizi di TPL al fine di ottenere dimensioni aziendali sufficienti a garantire la regolarità, la sicurezza e la qualità dei servizi nei bacini di traffico; e) introdurre la concorrenza nelle procedure di selezione dei gestori dei servizi e regolare i rapporti tra l'Ente affidante e il gestore tramite il contratto di servizio e il suo monitoraggio. La rete del trasporto pubblico dovrà coprire il territorio, senza discontinuità tra gli ambiti urbani e quelli extraurbani, i quali sono ormai solo prolungamenti esterni dell'ambito urbano. Per il raggiungimento di questi obiettivi la Provincia è l'Ente a cui sono attribuite, dalla L.R.45/98, le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ed il cui esercizio è subordinato alla delega regionale.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI La programmazione regionale del trasporto pubblico locale consiste nel: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (allegato alla D.C.R. n.276 del 16/11/1999); Programma Triennale dei Servizi di TPL - ai sensi della L.R. 24/12/98 n.45 art.13 - (allegato alla D.C.R. n.278 del 1/12/1999); Determinazione dei Servizi Minimi – ai sensi dell'art.18 L.R. 45/98 – (D.G.R. n.3108 del 6/12/1999 modificata da D.G.R. n.377 del 21/02/2000). La Provincia nel perseguire gli obiettivi sta promuovendo le seguenti azioni: redazione dei piani di bacino del TPL così come da art.14 della L.R.45/98; coordinamento per la realizzazione dei nodi di scambio da parte dei Comuni; azioni a sostegno di una mobilità alternativa per una migliore vivibilità delle aree urbane tramite la progettazione di piste ciclabili a valenza provinciale; realizzazione di piani del traffico della viabilità extraurbana, previsti dall'art.36 del Codice della Strada; attività a sostegno del trasporto pubblico quali azioni di mobility management e di comunicazione e di sensibilizzazione all'uso del trasporto pubblico.

Le Comunità Montane del Montefeltro e dell'Alto e Medio Metauro hanno redatto uno studio sul servizio di Trasporto Pubblico Locale Extraurbano in relazione ai fabbisogni di nuovi collegamenti ed hanno avanzato una proposta di servizi a chiamata.

Ai sensi della L.R. 45/98 art. 20, le due aziende capofila pubbliche Ami e Aset hanno provveduto alla trasformazione in S.p.a.. Sono stati sottoscritti, in data 1.4.2000, due contratti di servizio con la

Regione Marche, dove le aziende private partecipano come Associazioni Temporanee di Imprese. Le aziende pubbliche stanno procedendo alla loro fusione ed è in atto un confronto per definire le modalità di ingresso della parte privata in quest'unica società pubblica.

LE SINERGIE POSSIBILI Regione, Trenitalia S.p.a., Comuni, Comunità Montane, Aziende gestori del servizio di Trasporto Pubblico Locale Extraurbano ed Urbano, Associazioni Sindacali, Associazioni di categoria.

In particolare il programma regionale triennale dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, individua le risorse finanziarie per i corrispettivi di contratto. Individua poi le risorse da destinare agli investimenti per: acquisto di mezzi di trasporto pubblico da parte dei gestori del servizio di cui alla L.194/98; realizzazione da parte dei Comuni dei nodi di scambio finanziabili con: la risorsa regionale relativa al Patto per lo Sviluppo, la L.151/91, i fondi europei dell'Ob.2; realizzazione di servizi di trasporto "a chiamata" finanziabili con le risorse europee dell'Ob.2; cofinanziamenti per la realizzazione dei parcheggi in esecuzione della L.122/98; cofinanziamenti per la realizzazione delle piste ciclabili in esecuzione della L.R.16/96 e L.366/98; cofinanziamenti per l'acquisto di apparecchiature di controllo, di bigliettazione e di monitoraggio ai sensi della L.204/1995; contributo per le officine e i depositi dei mezzi ai sensi della DGR n.750/95 .

SETTORE N. 3.2 - LE FERROVIE

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Trasferire parte del traffico stradale merci e persone verso la modalità ferroviaria e favorire sia l'integrazione del trasporto strada - rotaia, sostenendo anche gli interventi per la funzionalizzazione delle strutture logistiche dei terminali e raccordi industriali, sia l'integrazione ferroviaria con il sistema del trasporto pubblico. Aumentare la qualità dei servizi sulla linea ferroviaria "Adriatica" da utilizzare anche come metropolitana di superficie ed avviare a soluzione l'adeguamento della galleria di Cattolica. Predisporre progetti di fattibilità per verificare la possibilità di sviluppare o riattivare infrastrutture finalizzate alla mobilità persone e merci nelle aree interne della provincia mediante collegamenti trasversali con i principali assi di comunicazione nazionali.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI I progetti presentati o discussi negli ultimi quindici anni sono stati numerosi ed in parte alternativi tra loro.

Il Piano Regionale Trasporti –approvato dal Consiglio Regionale nel 1994- prevede: il ripristino del tracciato ferroviario Fano - Fossombrone - Urbino; il potenziamento del tracciato Pergola - Fabriano; il congiungimento di Pergola - Fossombrone con nuovo tracciato, realizzando un sistema ferroviario con la BO-PE, la Falconara - Orte; l'adeguamento della galleria di Cattolica per il transito merci combinato; il collegamento ferroviario Urbino – Sant'Arcangelo di Romagna.

Nel 1995 è stato redatto, dalla Regione Marche, uno studio per il ripristino di un “esercizio leggero” sul tracciato dismesso Fano - Urbino e nel 1998 è stata dibattuta, in ambito politico, una proposta di riqualificazione e di riattivazione della linea Fano - Urbino.

La Provincia ha predisposto nel 1993, uno studio preliminare per un asse ferroviario trasversale Pesaro - Arezzo. Recentemente la Provincia, ha richiesto alla “Svim”, società finanziaria regionale, oltre ad uno studio di fattibilità per l’arretramento della ferrovia costiera, la valutazione dei seguenti collegamenti trasversali: Fano–Urbino-Fossato di Vico; Fano – Fossombrone – Pergola – Fabriano. Nel 1993 è stato presentato a San Sepolcro un’ipotesi di nuovo collegamento ferroviario che congiunge Rimini a San Sepolcro e che si connette con l’esistente tracciato ferroviario dell’Alta Val Tiberina (San Sepolcro-Perugia-Foligno) e che potrebbe essere completato nella direttrice Urbino-Fano.

Nell’ambito del P.T.C. si propone che il sistema dei collegamenti ferroviari esistenti (in funzione o dismessi) o di nuova realizzazione sia oggetto di specifico studio di fattibilità economico – funzionale e paesistico ambientale da realizzare in contemporanea ad uno analogo per la viabilità costiera e da concertare a livello interistituzionale tra tutti i soggetti interessati.

Nel 1989 è stata proposta dall’Ing. R. Cioppi, un’idea progettuale di collegamento ferroviario di lunga percorrenza Venezia - Urbino - Gubbio - Roma che è stato presentato a diverse amministrazioni e ha trovato interesse anche in ambito extraregionale.

Esiste poi l’ipotesi di arretramento della ferrovia adriatica, che lo stesso PTC ha considerato tra le diverse destinazioni d’uso previste, e che potrebbe risultare fattibile ed opportuna in connessione con altre trasformazioni infrastrutturali (treni ad alta capacità, ecc.).

LE SINERGIE POSSIBILI In questo breve periodo 2001-2003 si tratta di coordinare gli strumenti di programmazione esistenti al fine di uniformarli nel perseguimento degli obiettivi e quindi rendere coerenti le previsioni tra: Corridoio Adriatico, Piano Regionale Trasporti, Piano di Inquadramento Territoriale, Piano Territoriale di Coordinamento, Piano di Bacino Provinciale Trasporti.

I fondi disponibili per la progettazione sono da ricercare nell’ambito delle risorse statali. I finanziamenti per la realizzazione delle opere potranno formare oggetto di esame tra le Regioni, Trenitalia S.p.a e Ministero dei Trasporti.

Gli strumenti urbanistici sottoposti alla verifica di conformità dell’Amministrazione Provinciale, se interessati da una o più delle ipotesi di cui al precedente paragrafo, dovranno individuare i sedimi interessati dalle ipotesi stesse nel rispettivo ambito di piano fissando apposite fasce di rispetto, e, per quanto possibile, dovranno prevedere a ridosso delle stesse destinazioni urbanistiche tali da consentirne l’eventuale uso ferroviario senza eccessivi sovracosti di adattamento, pur tenendo conto dei diritti delle proprietà interessate, attualmente riconosciuti dalla legislazione e dalla giurisprudenza.

SETTORE N. 3.3 - LA VIABILITÀ E LA SICUREZZA STRADALE

OBBIETTIVI PRIORITARI In un arco temporale triennale: progettare nuove importanti arterie quali la Fano - Grosseto, la Pesaro – Urbino, la Pedemontana, la nuova Marechiese e la Cesanense..., realizzare alcuni nuovi tronchi stradali, realizzare un'area attrezzata per l'autotrasporto di merci, effettuare la corretta manutenzione dell'esistente e la sua messa in sicurezza secondo nuovi e più affidabili standard, progettare e realizzare stralci delle piste ciclabili di rilievo provinciale previste dal PTC. In un orizzonte di medio – lungo periodo: trasformare l'attuale schema a “pettine” dei collegamenti viari in uno schema a “rete”, così come previsto dal P.T.C.. Con particolare attenzione e con adeguati stanziamenti di bilancio verrà affrontato il problema della manutenzione ordinaria, straordinaria e migliorativa delle strade provinciali esistenti. Per la manutenzione ordinaria ogni anno verrà stanziato, nel bilancio preventivo, un importo variabile in rapporto al numero di Km. sui quali si ritiene di dovere intervenire. Per la manutenzione ordinaria e straordinaria sarà effettuata una pianificazione annuale degli interventi in base ad una valutazione delle urgenze che tenga conto della situazione in cui si trova la strada, con particolare attenzione alla sicurezza, e dell'importanza della stessa. Verrà attivato un monitoraggio sistematico di tutti gli incidenti stradali avvenuti nella rete stradale provinciale per contribuire ad individuare, con dati oggettivi, le priorità sulle quali intervenire. Nell'ottica dell'incentivazione del trasporto pubblico locale, come illustrato nel settore 3.3 “Il trasporto pubblico locale”, verranno individuate e realizzate, ove possibile, sulle strade provinciali di maggior traffico, corsie preferenziali ad uso esclusivo dei mezzi pubblici, per i quali dovranno essere individuati spazi per la sosta al di fuori delle corsie di marcia dei veicoli. Gli interventi verranno effettuati utilizzando, ove possibile, le metodologie dell'ingegneria naturalistica e gli indispensabili tagli dei rami degli arbusti ai fianchi delle banchine stradali verrà effettuato con l'avvertenza di non danneggiarli irreparabilmente. Per quanto riguarda infine i parcheggi la Provincia formula l'indirizzo affinché i maggiori comuni del territorio prevedano nei loro P.R.G. o nelle varianti la realizzazione di parcheggi sotterranei individuati in aree strategiche per favorire l'accesso ai centri storici

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Analizzando lo stato attuale delle realizzazioni e delle progettazioni, si può notare l'avanzato stato di progettazione della SGC Grosseto - Fano e l'avanzato stato di realizzazione della intervalliva Lunano - Sant'Angelo in Vado. Altri progetti sono in via di redazione e nel corso del triennio l'Amm.ne Prov.le si sarà dotata di un parco progetti da realizzare nel medio - lungo periodo al fine di giungere al sopra citato schema infrastrutturale a rete. Passando ad analizzare gli interventi proposti si ha:

SGC Grosseto – Fano: l'arteria è in esercizio fino a Santo Stefano di Gaifa per circa 30 km.; da Santo Stefano a Mercatello sul Metauro si sta lavorando al progetto definitivo che sarà presumibilmente pronto alla fine del 2001. L'impegno finanziario richiesto dalla realizzazione

dell'arteria ammonta a circa 1.200 mld. Il tratto della variante di Mercatello sul Metauro, essendo stato già approvato dal Ministero dell'ambiente, è oggetto di progettazione esecutiva che sarà ugualmente pronto al termine del 2001. Da Mercatello alla galleria della Guinza sono in corso le procedure per il riaffidamento alla ditta Rabbiosi, appaltatrice dei lavori nel 1996. I lavori della galleria della Guinza sono in corso e il loro termine è previsto nel 2004.

A 14 Adriatica: Si sta raggiungendo a grandi passi il livello di saturazione dell'arteria, previsto nel 2010, per cui il PTC della Provincia prevede il suo arretramento a monte e utilizzo della attuale A14 come variante dei centri costieri; a tal proposito giova ricordare che è stata revocata la legge che impediva la costruzione di nuove autostrade. La previsione richiede il reperimento di ingenti risorse. Non vi sono soluzioni a breve termine al problema dell'attraversamento dei centri abitati.

SS. 258 Valmarecchia: Il prossimo passaggio della strada alla giurisdizione della Provincia permetterà di realizzare nel medio e lungo periodo la variante di Secchiano - Novafeltria, riducendo la pericolosità del tratto e la lentezza del traffico. Il progetto preliminare è già stato redatto ed approvato dalle comunità locali.

Collegamento intervallivo Marecchia – Savio: E' previsto il collegamento dell'alta Valmarecchia con la E45 anche se i terreni attraversati e la morfologia dei luoghi impongono costi elevatissimi alla realizzazione dell'arteria, cosa che ne procrastinerà nel tempo la sua realizzazione.

SP 2 Conca: Sono stati eseguiti alcuni tratti di ammodernamento del collegamento entroterra - costa lungo la valle del Conca (anche nel territorio riminese) e altri, di breve entità, ne sono previsti .

SP 3 Fogliense: E' l'arteria più importante della rete provinciale e ha visto gli interventi più consistenti degli ultimi anni. Si sta proseguendo nell'ammodernamento per rendere più agevole il collegamento della valle, molto industrializzata, con la costa e la A 14 in particolare.

Collegamento Pesaro – Urbino: Si sta redigendo il progetto di ammodernamento della arteria costituita dalla SP 30 Montelabbate e la SS 423 Urbinate con la realizzazione di by-pass e varianti ai centri abitati. La recente apertura della variante di Gallo di Petriano ha già alleggerito notevolmente il traffico e accorciato i tempi di percorrenza. E' da prevedere il suo collegamento con la Bretella di Urbino mediante una galleria nei pressi di Urbino, in modo da saldare l'anello Pesaro – Fano – Fossombrone - Urbino

SS 3 Flaminia: E' quasi del tutto ammodernata fino a Pontericcioli dove si sta predisponendo il progetto dell'ultimo tratto in modo da migliorare il collegamento con Gubbio e la E45 .

Collegamento intervallivo da Cagli (SS 3) a Frontone – Serra Sant'Abbondio - Sassoferrato: E' in corso una trattativa con la Regione Marche per la progettazione preliminare dell'intero tratto che permetterà di collegare l'area industriale fabrianese con le Comunità Montane di Pergola e Cagli.

SS 424 Valcesano: E' stato redatto il progetto definitivo della variante di San Lorenzo in Campo che rientrerà nei primi interventi a seguito del passaggio della intera SS 424 alla Provincia. Si sta predisponendo il materiale per la redazione del progetto preliminare dell'intera tratta della SS 424.

Nel quadro complessivo dell'intera provincia di cui sopra va inserito il programma della viabilità della Bassa Val del Foglia, area sottoposta ad una intensa urbanizzazione residenziale ed industriale che potrebbe portare, se non affrontata in tempo con interventi radicali e decisivi, ad una congestione del traffico con ripercussioni notevoli sia sulla competitività della aziende che sulla qualità della vita della popolazione residente. A questo scopo la Amm.ne Prov.le ha redatto alcuni progetti che dovranno essere realizzati nel giro di pochi anni, pena il rischio di un collasso funzionale del sistema viario esistente.

E' in via di definizione un programma per la realizzazione rotatorie per risolvere alcuni punti critici, anche ai fini di elevare i livelli di sicurezza. Sempre al fine di migliorare sia le possibilità di intervento a livello strutturale, sia il grado di affidabilità e sicurezza di tutto il sistema, sarà curato inoltre lo sviluppo di sempre più organici programmi di manutenzione ai vari livelli, nonché l'adeguamento di tutta la segnaletica stradale, oltre al coordinamento efficace delle forze preposte al controllo del traffico.

Occorrerà inoltre ampliare la quota di trasporto merci affidata a vettori ferroviari e/o marittimi, coerentemente con la programmazione nazionale e regionale, e di conseguenza è necessario potenziare, oltre alle infrastrutture specifiche di queste due modalità, anche le strutture di interscambio, reciproco e col vettore stradale.

Risulta poi importante realizzare un'area attrezzata per l'autotrasporto di merci coerente con gli obiettivi indicati dalla programmazione nazionale e regionale al fine di riequilibrare il sistema del trasporto merci sviluppando il trasporto combinato, nonché realizzare e ammodernare le infrastrutture ed i servizi sul territorio per aumentare la produttività e l'efficienza delle attività di trasporto delle merci, ridurre l'inquinamento ambientale e incrementare la sicurezza nella circolazione. Allo stato attuale l'area attrezzata per l'autotrasporto di merci nel Comune di Fano, in località Bellocchi, solo in parte è stata realizzata ed è previsto il suo completamento nell'ambito del quale dovranno essere studiate soluzioni per un possibile collegamento con la ferrovia Bologna – Ancona anche attraverso la non più utilizzata ferrovia Fano – Urbino.

Nell'ambito della pianificazione strategica a medio e lungo termine della viabilità e della mobilità, l'Amm.ne Prov.le intende dotarsi di alcuni strumenti di pianificazione tra cui il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE), previsto dal Nuovo Codice della Strada e i Piani Urbani della Mobilità (PUM), istituiti dalla L.340/2000. Da un punto di vista tecnico-normativo i suddetti strumenti di pianificazione assumono un ruolo di coordinamento, di monitoraggio, di supporto alle decisioni strategiche in materia di viabilità e mobilità su scala extraurbana e di ausilio nel compito

della Provincia di verificare la compatibilità dei PUT comunali con le scelte dei piani provinciali dei trasporti e con il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC). Inoltre le tematiche trattate nei PTVE e nei PUM sono la base essenziale per le valutazioni ambientali previste dalla normativa in materia. In particolare tra le attività di pianificazione della viabilità e mobilità gli Uffici dell'Amm.ne Prov.le hanno avviato questo piano - processo partendo dall'area della Bassa Val Foglia con la redazione del PTVE, che ha coinvolto i Comuni di Montellabbate, Sant'Angelo in Lizzola, Colbordolo e Tavullia, approvato dal Cons. Prov. in data 09/04/2001. Questa esperienza pilota è servita per acquisire le conoscenze e le tecnologie necessarie a tracciare le linee guida metodologiche da seguire per l'estensione su scala provinciale degli strumenti di pianificazione.

LE SINERGIE POSSIBILI Deve essere perseguito un sempre più stringente rapporto con i Comuni per la definizione di adeguate scelte urbanistiche e la corretta gestione delle norme di salvaguardia delle aree destinate alla viabilità di rilievo provinciale ed extra. Debbono essere intraprese azioni concertate politicamente per il sostegno di obiettivi strategici quali la Fano - Grosseto, lo spostamento dell'A14, etc. ed attivate le possibili iniziative per il reperimento di risorse finanziarie ricercando anche il coinvolgimento dei privati (es. finanza di progetto), attraverso anche l'utilizzo sempre più diffuso dell'urbanistica compensativa per la compartecipazione privata ad opere di infrastrutturazione di supporto e completamento a nuove trasformazioni significative.

In materia di pianificazione del traffico e della mobilità le sinergie possibili sono naturalmente attuabili con tutte le Amministrazioni ed Enti interessati e con le attività di pianificazione di varia scala correlate: Piano Regionale Trasporti, Programmi di Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Piani Regolatori Generali, Piani Urbani del Traffico, Piani di settore. Sempre in materia di pianificazione le procedure di accesso ai finanziamenti, ottenibili nell'ambito delle risorse statali destinate alla sicurezza stradale, alla mobilità sostenibile e ai PUM potranno essere attivate sulla base delle leggi annuali finanziarie. Infine gli assi di finanziamento perseguibili possono essere individuati nell'ambito del Ministero dell'Ambiente (interventi a sostegno della mobilità sostenibile), del Ministero dei Trasporti (Piano Generale Trasporti) e dei fondi Obiettivo 2 per i trasporti.

Per quanto concerne infine l'autoporto si sottolinea che le aziende di produzione disporranno di un'area attrezzata come punto di forza nell'ambito dell'ammodernamento della loro logistica di produzione e distribuzione delle merci. La realizzazione dell'area attrezzata è funzionale allo sviluppo del cabotaggio marittimo e del trasporto ferroviario in un sistema di collegamenti viari integrati. Le risorse finanziarie complessivamente erogate dal Comune di Fano (300 Mil) e dalla Regione Marche (900 Mil., in base alla L.R. 45/1995 e Decreto 332/Trasporti del 25/7/97) ammontano a 1.200 milioni di lire. L'Amm.ne Prov.le intende concorrere al finanziamento per il completamento dell'opera, tramite l'erogazione di un contributo di 200 milioni di lire. Inoltre, in

base alla recente L.R. 25/1999 sono erogabili finanziamenti per la realizzazione di infrastrutture e di servizi nel settore del trasporto delle merci e la ristrutturazione dell'autotrasporto. La L.454/1997 ha previsto finanziamenti, tramite decreti attuativi, per la ristrutturazione dell'autotrasporto e lo sviluppo dell'intermodalità.

SETTORE N. 3.4 - I PORTI

GLI OBIETTIVI PRIORITARI La Provincia per quanto di competenza, si attiverà per consolidare e sviluppare la portualità esistente attraverso l'attuazione ed il completamento delle iniziative in essere ed in particolare: per il porto di Pesaro realizzare gli interventi previsti dal P.R.G. e dal P.R.P. adottati ed in particolare le opere di difesa foranee, l'approfondimento dei pescaggi, il diverso orientamento del canale di accesso, l'allargamento del bacino di evoluzione dei navigli, una nuova darsena per la nautica da diporto, la realizzazione di infrastrutture e di attrezzature di supporto; per il porto di Fano completare le due nuove darsene, la prima destinata alla cantieristica e la seconda al diporto con le necessarie infrastrutture ed attrezzature; per i porti di Gabicce Mare e della Vallugola mantenere gli attuali standard di servizio.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Il porto di Pesaro è un porto canale naturale di 2° categoria, 1° classe con un pescaggio massimo di 5 mt., con fondali sabbiosi, di competenza statale. Il porto di Pesaro ha eseguito opere previste nel P.R.P. vigente, che consistono nella costruzione di una nuova darsena di circa mq. 50.000, ricavata tra il moletto del Fiume Foglia ed il molo di ponente del porto stesso, che dovrebbe servire ad ormeggiare la flottiglia peschereccia e allo scarico e carico delle merci. Attualmente la darsena è pressoché impraticabile a causa dei bassi fondali e della mancanza di un accesso sicuro. La funzione commerciale è la principale del porto di Pesaro. La movimentazione delle merci negli imbarchi è distribuita tra vari settori merceologici, mentre negli sbarchi c'è una maggiore concentrazione essenzialmente nelle due categorie dei prodotti petroliferi e dei minerali grezzi/ manufatti/ materiali da costruzione. Il traffico dei prodotti petroliferi proveniente da Trieste e Ravenna si svolge attraverso il piccolo e medio cabotaggio. Il porto è attualmente utilizzato anche per i fini diportistici e, in maniera molto limitata, pescherecci. Alle spalle dei bacini interni e lungo il canale si è sviluppata l'attività cantieristica di natanti da diporto e di scafi mercantili di piccolo tonnellaggio. Il porto di Pesaro manca di un adeguato collegamento con le principali infrastrutture viabilistiche e ferroviarie. Nel 1999 è stato adottato il nuovo P.R.P. al quale il Comune ha presentato delle osservazioni secondo quanto indicato dal P.R.G. recentemente adottato che prevede la razionalizzazione dell'area mediante la realizzazione di adeguate opere di difesa foranee, l'approfondimento dei pescaggi limitati rilevabili in prossimità dell'imboccatura ed il diverso orientamento del canale di accesso, oggi particolarmente esposto all'azione dei venti, consentendo l'allargamento del bacino di evoluzione

dei navigli, secondo il progetto preliminare già approvato e trasmesso al competente Ministero ed inoltre la realizzazione di alcuni edifici a carattere commerciale, direzionale e turistico.

Il porto di Fano, di competenza regionale, è un porto canale di 2° categoria, 3° classe ed è situato alla foce del canale Albani (detto anche della Liscia) derivato dal Fiume Metauro. Le funzioni svolte sono prevalentemente di diporto nautico e la pesca, con la presenza anche di un'azienda cantieristica specializzata nel naviglio da diporto e nel raddobbo del naviglio da pesca ed ausiliario. Per quanto concerne la cantieristica navale e della nautica da diporto in materie plastiche e vetroresina (per la maggior parte collocata al di fuori della zona portuale) Fano è ormai un punto di riferimento non solo nazionale ma anche internazionale; si valuta anche l'incidenza del polo sulla produzione nazionale si aggiri intorno al 15% e che vi siano impegnate circa 1500 unità lavorative. In questa area operano anche importanti aziende impegnate nella costruzione di arredi navali. In particolare per quanto riguarda l'attività di pesca è da sottolineare la consistenza della flotta peschereccia che dispone di 120 natanti di piccolo e medio tonnellaggio. Per quanto riguarda il potenziamento delle strutture portuali la Regione ha finanziato la realizzazione di due nuove darsene in aggiunta a quella esistente ed un interrimento per la realizzazione di capannoni per la cantieristica e di attrezzature turistiche per un importo di 32,5 miliardi. La scarsa disponibilità di superfici industriali a poca distanza dal porto costituisce un' oggettiva strozzatura per lo sviluppo della cantieristica da diporto; nella ricerca di soluzioni urbanistiche non dovrebbero essere trascurate ipotesi di concentrazioni specialistiche alla minima distanza dal mare. Attualmente è in fase di completamento il quinto ed ultimo stralcio. Inoltre vi è uno stanziamento di 1,5 miliardi per il prolungamento del molo di levante, per il quale esiste un progetto già approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. che sta per andare in appalto. E' opportuno precisare che i lavori in corso di ultimazione rappresentano per così dire il "grezzo" nel senso che le due nuove darsene, la prima destinata alla cantieristica e la seconda al diporto (quella originaria sarà destinata esclusivamente alla pesca), dovranno essere completate con le necessarie infrastrutture per la cui realizzazione si prevede il concorso di capitali privati. Analoghe considerazioni valgono per la realizzazione dei capannoni per la cantieristica e delle attrezzature turistiche. Un'ultima indicazione riguarda il Piano Regolatore Portuale che attualmente risulta in avanzata fase di predisposizione.

Il porto di Gabicce - Cattolica, di competenza della Regione Emilia Romagna è classificato di 2° categoria 3° classe; è situato alla foce del torrente "Tavollo" che segna il confine tra le Marche e l'Emilia Romagna; il molo di destra si trova nel Comune di Gabicce Mare. Il porto viene utilizzato principalmente come approdo per le imbarcazioni turistiche, oltre ad essere legato all'attività peschereccia locale. Inoltre, al confine tra Gabicce Mare e Pesaro, in località Vallugola, è stato costruito un porticciolo turistico, le cui possibilità di valorizzazione dovranno essere studiate dal redigendo Piano del Parco.

LE SINERGIE POSSIBILI Per quanto riguarda le opere previste dal Piano Regolatore Portuale del Comune di Pesaro i finanziamenti andranno ricercati presso il competente Ministero dei LL.PP., mentre per il completamento delle darsene del porto di Fano sarà essenziale il concorso dei privati che dovranno curare l'urbanizzazione e la realizzazione dei capannoni nell'area dell'interramento destinato alla cantieristica, ed inoltre realizzare le attrezzature e le infrastrutture della darsena riservata alla diportistica di cui avranno poi la gestione.

SETTORE N. 3.5 - L'AEROPORTO DI FANO

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Valorizzare l'aeroporto di Fano con riferimento all'aviazione civile e al sistema protezione civile provinciale (modalità aerea di emergenza). Collaborare con l'aeroporto di Falconara nell'ottica di un rapporto di complementarità.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Attualmente l'Amministrazione di Pesaro e Urbino possiede una partecipazione nella Società Aerdorica S.p.A. di Falconara di 32.000 azioni da L. 10.000 ciascuna per complessive L. 320.000.000 pari a poco più del 5% del capitale sociale ammontante a L. 6.000.000.000 (sei miliardi). Tale società è posseduta per il 60% da Enti pubblici e per il 40% da privati. Abbiamo un nostro rappresentante all'interno del Consiglio di Amministrazione. Per quel che riguarda la Società "Fanum Fortunae s.r.l." che gestisce l'aeroporto di Fano siamo in possesso del 33% del capitale sociale, ammontante nel suo complesso a L. 1.135.152.000, per un importo pari a L. 374.600.000. Gli altri soci sono il Comune di Fano per il 34% e la Camera del Commercio di Pesaro per il 33%. Due nostri rappresentanti fanno parte del Consiglio di Amministrazione della Società. Dalla costituzione della società fino ad oggi i soci hanno messo a disposizione della società aeroportuale le seguenti risorse finanziarie per Lit. 1.492.526.377. I principali investimenti effettuati fino al 31.12.2000 con le risorse finanziarie messe a disposizione dei soci sono i seguenti: la recinzione totale dell'area di interesse aeroportuale, la piazzola di atterraggio per elicotteri (illuminata per uso notturno e per scarsa visibilità), l'asfaltatura dei parcheggi dell'aerostazione, del piazzale di sosta e manovra aeromobili e delle bretelle di raccordo con la pista, la realizzazione dei distributori carburanti (benzina Avio 100 LL Kerosene Jet A1), l'arredamento completo della palazzina aerostazione (uffici, sala di attesa, sala riunione, bar, ristorante), l'attivazione della stazione meteorologica e della stazione radio aeronautica, i lavori di adeguamento dei locali cucina del ristorante, gli impianti di allarme, di condizionamento e di amplificazione. Sono inoltre in corso di esecuzione lavori di adeguamento di locali destinati ad officina e scuola di volo. Va precisato che la società aeroportuale "Fanum Fortunae" non ha gestito l'attività di volo dell'aeroporto, che rimane di competenza dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile Circostrizione Aeroportuale di Ancona, né la disponibilità dei terreni su cui insiste l'aeroporto stesso, ma gestisce solamente gli immobili costruiti sull'aeroporto dal Comune di Fano

con il contributo della Provincia di Pesaro e Urbino. Per diretta conseguenza di ciò la società aeroportuale, pur sopportando la totalità delle spese necessarie per il funzionamento dell'aeroporto, non ha alcun titolo per incassare i diritti aeroportuali derivanti dall'attività di volo, né i ricavi derivanti dalle colture agricole all'interno dell'area aeroportuale, voci che costituiscono in genere la maggior parte dei ricavi negli aeroporti quali quello di Fano. Gli unici servizi da cui la società aeroportuale riceve le sue entrate sono, in ordine di importanza: rifornimento carburanti, servizio di ricovero aeromobili in hangar, affitto di locali a società ed associazioni di base nell'aeroporto, servizio di bar - ristorante (dato in concessione a terzi), telefono pubblico. Con tali limitazioni, tenuto conto della necessità di ammortizzare gli investimenti, in infrastrutture effettuati, il raggiungimento del pareggio del bilancio al 31.12.2000 ha rappresentato un risultato molto positivo. La quasi totalità delle società di gestione degli aeroporti italiani di dimensioni paragonabili a quello di Fano infatti sono in perdita, essendo gestite da amministratori che non hanno una esperienza specifica nel campo dell'aviazione minore. A Fano è stato possibile raggiungere il pareggio di bilancio solo con una continua attenzione al contenimento dei costi fissi di gestione, facendo tesoro delle esperienze negative di altri, e grazie allo sviluppo delle attività di volo sportivo e turistico che l'amministrazione di questo aeroporto ha stimolato, raggiungendo la saturazione delle potenzialità operative della struttura attuale. I due hangar infatti ospitano attualmente 21 aeromobili e sono pieni, il turismo aeronautico estivo è in continua crescita, nell'aeroporto operano diverse associazioni sportive che coprono l'offerta di tutte le discipline aeronautiche, oltre ad attività economiche di servizio quale l'officina di manutenzione di aeromobili ed il bar - ristorante.

LE SINERGIE POSSIBILI L'aeroporto di Fano può avere uno sviluppo futuro in termini di aviazione civile come scalo per aerei di piccole dimensioni (aereo taxi - aereo bus - aerei privati) liberando Falconara da parte di questo tipo di traffico di intralcio a quello di aviazione generale. Sulla base degli studi realizzati dall'Istao e dalla Società Tecno Engineering 2 C s.r.l., commissionati dalla Società Fanum Fortunae, si sta verificando quale strategia adottare per il futuro sviluppo dell'aeroporto fanese. A tal fine, si è provveduto ad incaricare la SVIM Marche per lo svolgimento di uno studio finalizzato alla utilizzazione dell'aeroporto fanese nel quadro del Presente Piano Triennale di Sviluppo Ecosostenibile. Solo una volta ultimato questo studio, si potrà valutare concretamente la potenzialità di sviluppo dell'aeroporto. Un ruolo sicuramente centrale potrà svolgere l'aeroporto di Fano in un sistema di protezione civile provinciale nell'ambito di una modalità aerea di emergenza. Infatti le caratteristiche dell'area quali l'ampiezza, il facile collegamento con la viabilità principale, la vicinanza del porto, l'esistenza di una pista attrezzata per decollo e atterraggio di elicotteri di grossa dimensione ad anche in volo notturno, l'esistenza della struttura aeroportuale, la rendono di importanza strategica in situazioni di emergenza. Per tale finalità potrebbe essere necessario potenziare la torre di controllo dell'aeroporto e la pista per

elicotteri. Va invece creata anche nelle zone meno presidiate del nostro territorio una rete di eliporti da utilizzare in situazioni di emergenza sia sanitaria che di protezione civile in caso di calamità naturali: in tal senso sarebbe utile il completamento dell'eliporto di Villa Fastiggi e la realizzazione di sei nuovi eliporti, uno per ogni Comunità Montana presente nel nostro territorio.

SETTORE N. 3.6 - LE STRUTTURE SCOLASTICHE.

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Completare e/o potenziare le strutture esistenti. Adeguare gli edifici esistenti alle normative antincendio, al D.Lgs 626/94, alle disposizioni in materia di abbattimento barriere architettoniche, contenimento emissioni inquinanti e riduzioni consumi energetici - Razionalizzare le spese manutentive. Favorire e sostenere la realizzazione di attrezzature sportive collegate con gli Istituti scolastici per assicurare la loro diffusione su tutto il territorio provinciale e renderle fruibili dal maggior numero possibile di giovani.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI L'attuale organizzazione della rete delle Istituzioni scolastiche della Provincia è stata approvata dalla Regione ed è caratterizzata complessivamente da n. 22 Istituti Superiori. Le sedi degli Istituti sono collocate a Pesaro, Urbino, Fano, Novafeltria, Sassocorvaro, Urbania, Cagli e Fossombrone. Assumono inoltre una forte rilevanza sociale per il nostro entroterra, a Pergola la sezione staccata del Liceo "Torelli" di Fano, ed a Piobbico l'I.P.S.A.R. che fa parte del Polo scolastico "Celli" di Cagli. Si sta inoltre considerando, anche in seguito all'indagine e progettazione in corso di espletamento sugli indirizzi scolastici, la possibilità di collocare nuove sedi scolastiche nei territori attualmente meno serviti. Come indicato nella successiva scheda 5.2, sull'istruzione, nella provincia operano, inoltre, 3 istituzioni scolastiche che la nuova normativa annovera come istituti di valenza universitaria, quali il Conservatorio di musica "G.Rossini" di Pesaro, l'I.S.I.A. e l'Accademia di Belle Arti di Urbino. E' invece tutta da verificare la ricaduta sulle strutture scolastiche dalle riforme in atto relativamente all'elevamento dell'obbligo di istruzione e di quello concernente l'obbligo di frequenza di attività formative fino al 18° anno di età. Nel triennio verrà completata la costruzione della nuova Sede del Liceo Scientifico "Laurana" di Urbino. Saranno portati a termine i lavori di ristrutturazione di Palazzo Rasi per completare l'I.T.C. "Della Rovere di Urbania". Sono stati iniziati la costruzione della nuova Sede dell'Istituto Professionale "Benelli" di Novafeltria, i lavori di ampliamento dell'Istituto "Olivetti" di Fano, la ristrutturazione dell'ex cantina dell'azienda di Villa Caprile per il convitto dell'Istituto Tecnico Agrario "A. Cecchi", nonché la razionalizzazione della produzione del calore con la nuova centrale termica dello stesso Istituto. Sarà infine accorpato alla Sede dell'Istituto Tecnico "Donati" di Fossombrone l'Istituto Magistrale "Bucci" con la ristrutturazione dell'attiguo edificio Provinciale "ex V.E.I.P.". Per gli interventi di adeguamento alle normative di

sicurezza verrà redatto il programma pluriennale ed annuale, previsto dalla Legge 265/99, rispetto al quale verranno progettati ed appaltati una serie di interventi di primo stralcio

LE SINERGIE POSSIBILI Oltre agli stanziamenti del bilancio Provinciale, altre forme di finanziamento sono ipotizzabili in quelle a fondo perduto della L. 23/96, rispetto alla quale la Provincia si configura come Ente programmatore, dei Piani annuali e triennali in sintonia con i Comuni ed inoltre nei contributi in conto interessi elargiti dalla Regione con la L.R. 46/92. Sono da verificare sulla base di particolari esigenze degli Istituti anche il ricorso a specifici finanziamenti previsti dalla U.E.

SETTORE N. 3.7 - LE STRUTTURE SANITARIE

GLI OBIETTIVI PRIORITARI garantire uguali opportunità di accesso ai servizi sanitari, riducendo i tempi che ostacolano l'efficace fruizione del diritto alla salute; garantire sempre di più servizi sanitari di qualità all'altezza delle domande di salute della popolazione; promuovere la collaborazione dei diversi settori della società al perseguimento della "salute per tutti". Si rimanda infine all'O.d.G. in merito alla politica sanitaria nella Provincia di Pesaro e Urbino approvato con delib. di C.P. n. 134 del 28.09.2001 e allegato al presente Piano.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Il ruolo delle istituzioni ed il modello del sistema di programmazione nel settore è rappresentato dal 2° Piano Sanitario Regionale, approvato con la L.R.n.34 del 20.10.1998. Per quanto riguarda la dotazione di strutture sanitarie si osserva che le stesse sono presenti sul territorio provinciale con una distribuzione diffusa. In particolare ospedali e poliambulatori sono presenti in tutti i principali Comuni e, comunque in tutte le Comunità Montane. In ogni Comune è presente almeno una farmacia. Le strutture ospedaliere sono presenti a Pesaro (di rilevanza regionale), Fano e Urbino (ospedali di rete), ed a Novafeltria, Pergola, Sassocorvaro, Cagli e Fossombrone (ospedali di supporto). Sono stati inoltre recentemente realizzati (o sono in fase di ulteriore attuazione) interventi di riconversione negli ex ospedali di Mondavio, Macerata Feltria, S.Angelo in Vado, Urbania e Mondolfo; nella maggior parte dei casi, dette strutture sono state trasformate in R.S.A., ma anche in ambulatori o, come nel caso di Macerata Feltria, adibite in parte in istituto di riabilitazione. In tema di residenza sanitaria rammentiamo la Residenza Sanitaria Galantara, attivata di recente presso l'ex struttura Ospedaliera di Trebbiantico di Pesaro. Trattasi di una struttura residenziale polivalente in cui sono presenti 96 posti letto, suddivisi tra R.S.A., pratica riabilitativa intensiva e medicalizzata, unitamente ad un centro diurno Alzheimer. Il Piano Sanitario Regionale individua in un quadro indicativo, nel quinquennio di riferimento, il fabbisogno di strutture sanitarie e socio sanitarie che erogano prestazioni di tipo residenziale, rinviando ad un apposito progetto obiettivo le variazioni del quadro iniziale. Considerato che il sistema residenziale, come afferma il P.S.R., deve svolgere la strategica

funzione di "scambiatore" tra ospedale e domicilio, riservando l'uso dell'ospedale alle patologie critiche o di diagnostica complessa, sarà necessario verificare se il fabbisogno di R.S.A. individuato per la provincia, è sufficiente a garantire la richiesta di assistenza delle popolazioni. La vera finalità di un intervento programmato sul territorio per una valida assistenza sanitaria e socio - sanitaria oltre che una efficace ed efficiente risposta alle domande di salute in termini di appropriate cure deve porre certamente tra gli obiettivi prioritari la pratica della prevenzione, della riabilitazione e della lungodegenza. La prevenzione richiama subito l'esigenza di una distribuzione territoriale dei servizi sanitari rendendo gli stessi, oltre che ben strutturati e potenziati, fruibili con l'attrezzare il territorio di adeguata e necessaria mobilità degli utenti ed di una scorrevole viabilità. Ovviamente queste azioni di chiara competenza della Provincia si riferiscono alle infrastrutture necessarie per la piena fruibilità da parte delle popolazioni del complesso dei servizi socio-sanitari dislocati sul territorio, già operanti in modo baricentrico, bacino d'utenza. L'aspetto preventivo riguarda anche il determinante servizio di diagnosi, gestito in parte significativa dall'iniziativa privata, da ottimizzare con adeguate politiche sinergiche, in un quadro di prevenzione. In qualche modo correlata a quest'ultima, intesa come momento di conservazione della salute senza degenza, si presenta l'esigenza delle cure domiciliari certamente più gratificanti per l'ammalato ed a minor costo. In questo quadro la Regione dovrà, con le dovute sensibilità e conoscenze, dotare il territorio di moderni servizi di prevenzione e riabilitazione, nel rispetto della peculiarità storiche, geografiche ed organizzative dei vari comparti territoriali. Nel quadro della prevenzione e in modo particolare della riabilitazione, rientra certamente anche l'acquisizione di una forte integrazione tra servizi sanitari ed assistenziali, per garantire al cittadino uno standard positivo della qualità della vita. Nel sottolineare che nei delineati o da delinearsi bacini d'utenza dei servizi socio-sanitari occorre che tutte le relazioni con le realtà territoriali circostanti, siano rese idonee a soddisfare le aspettative, i bisogni dell'utenza e rendere agevole la scelta di proteggere la propria salute, negli interventi di prevenzione, cura e riabilitazione. Per quanto concerne le strutture ospedaliere gli interventi che si ritengono necessari possono essere individuati nei seguenti: potenziare e aggiornare le strutture ospedaliere di rete individuate tenendole al passo con l'evoluzione scientifica e tecnologica per poter offrire prestazioni ad alta specializzazione; aumentare l'efficienza dei servizi ospedalieri minori attuali; programmare e sviluppare l'assistenza facendo riferimento alle unità minime intercomunali individuate e proposte dal PTC.. Relativamente alle ipotesi di riorganizzazione e riqualificazione integrata e concertata dei due ospedali di Pesaro e Fano (portate avanti dai rispettivi Comuni) si esprime una valutazione positiva. La localizzazione di eventuali nuove strutture ospedaliere dovrà discendere da atti di copianificazione volti ad individuare le scelte più idonee a garantire ottimi livelli di accessibilità rispetto ai contesti territoriali serviti. Considerate le esistenti necessità documentate da ricoveri in strutture extraprovinciali, ed anche al di fuori della Regione

dovrà essere incentivata la creazione di centri altamente specializzati. Il nuovo Piano Sanitario Regionale 2001 - 2003 dovrà verificare la possibilità di realizzare un'ASL unica a livello provinciale e comunque dovrà prevedere che tra Regione, Aziende Ospedaliere ed Aziende Sanitarie venga predisposto un piano annuale delle attività che stabilisca innanzitutto l'utilizzo dei presidi ospedalieri (di rete e di supporto) per quei cittadini che, residenti in Ancona e Pesaro (sedi di ospedali a valenza nazionale/regionale) non possono affollare divisioni altamente specializzate o costose per patologie di scarso rilievo ed inoltre il monitoraggio delle attività dei servizi diagnostici, specialistici, generali tra ospedali al fine di ridurre/sopprimere gli attuali "doppioni" per indirizzare le risorse a fini specialistici che a tutt'oggi risultano del tutto mancanti. Il Piano Sanitario Regionale deve prevedere - a livello provinciale - il coordinamento tra aziende sanitarie per sperimentazioni gestionali, consulenze interaziendali, accordi di mutuo scambio dei pacchetti assistenziali, riduzione tempi di accesso alle strutture e tenuta del registro delle prenotazioni (liste di attesa) per l'ammissione ospedaliera ed un osservatorio prezzi ed acquisti in comune di beni e servizi. Relativamente all'elevata incidenza di infortuni sul lavoro avvenuti nella provincia, visto l'accordo della Conferenza Stato - Regioni del 21.12.2000 per la realizzazione del Piano Straordinario per la Sicurezza sul Lavoro, si propone la costituzione di una Commissione di Lavoro, con la partecipazione delle A.S.L., INAIL, Provincia e altre Istituzioni interessate, per verificare e proporre adeguate soluzioni per il massimo contenimento degli infortuni sul lavoro, sensibilizzati dalle nuove concezioni della medicina del lavoro.

LE SINERGIE POSSIBILI Per la realizzazione comunque degli obiettivi sopra sintetizzati occorre una forte partecipazione delle istituzioni, degli organismi sindacali, delle varie componenti delle realtà economico-produttive, del terziario che individui il massimo di realizzazione della spesa pubblica in un quadro coordinato e finalizzato e crei le opportune sinergie con l'iniziativa privata presenti in alcuni livelli della complessiva struttura socio-sanitaria. Le proposte dell'Amm.ne Prov.le necessitano di un ampio confronto teso alla sensibilizzazione con la società provinciale per individuare interventi concreti partendo dalle urgenze sino alla individuazione di una gradualità degli interventi stessi. Su questo complessivo programma per obiettivi deve concorrere la ferma volontà politica di tutti i soggetti istituzionali e delle varie componenti sociali per l'ottimizzazione dei risultati da conseguire. Per praticare l'elaborazione e l'attuazione di una progettazione occorre che la stessa assuma il carattere e la pratica di una forte democratica partecipazione al fine di ottenere un consenso il più alto possibile.

SETTORE N° 3.8 - GLI IMPIANTI SPORTIVI

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Coordinare le iniziative interistituzionali per la realizzazione di impianti o centri sportivi di importanza zonale, anche attraverso la predisposizione di un programma provinciale degli impianti sportivi. Promuovere la pratica di tutte le specialità sportive nel territorio, soprattutto nei Comuni che non possono sostenere interventi strutturali diretti, con particolare attenzione agli sport fortemente integrati e compatibili con l'ambiente. Dotare di palestre e di impianti sportivi all'aperto gli Istituti scolastici che ne sono ancora sprovvisti. Predisporre un piano degli interventi per la ristrutturazione e per l'adeguamento alle normative igienico - sanitarie e di sicurezza. Razionalizzare i costi di gestione.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Per quanto di competenza, negli otto complessi palestra – piscina, sono in corso e si procederà, previa attenta valutazione dei costi e benefici, ad ulteriori interventi per la ristrutturazione e per l'adeguamento alle normative di sicurezza ed igienico sanitarie. E' in corso la progettazione a cui seguirà la costruzione di nuove palestre a servizio della Collettività negli Istituti di Pesaro - Caprile , Cagli e Fossombrone e realizzazione per quest'ultimo di strutture all'aperto. Dovranno essere attivati interventi per la razionalizzazione e per l'adeguamento normativo degli impianti per la gestione separata ed autonoma delle palestre esistenti e per l'ottimizzazione dei costi di gestione.

LE SINERGIE POSSIBILI: Finanziamenti possono essere attivati attraverso la L.R. 47/97 (se rifinanziata) con contributi in conto interessi e risorse non utilizzate in occasione dei finanziamenti “ Mondiali '90” il Credito Sportivo e il Coni. sono inoltre auspicabili forme di collaborazione con, Comuni e Comunità Montane. Limitatamente ai complessi palestra – piscine, si potrà far ricorso a finanziamenti privati da parte di soggetti interessati alla successiva gestione pluriennale degli impianti con apposite convenzioni. Sarà infine opportuno incentivare l'iniziativa privata, anche tramite mirate previsioni urbanistiche, per la realizzazione di impianti e strutture sportivo - ricreative integrate e funzionali anche allo sviluppo turistico, in coerenza con gli indirizzi generali del P.T.C. La Provincia ritiene infine che, nella pianificazione urbanistica comunale, le destinazioni d'uso per la pratica sportiva diffusa debbano essere distinte da quelle per lo spettacolo sportivo e, conseguentemente, diversamente disciplinate dai punti di vista degli standard urbanistici e delle procedure di progettazione.

SETTORE N° 3.9 - GLI ACQUEDOTTI E LA DEPURAZIONE

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Ammodernare e completare le infrastrutture e migliorare gli standard quantitativi e qualitativi dei servizi nel settore del ciclo integrale delle acque e in particolare per quanto concerne la rete acquedottistica e fognaria.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI La legge 36/94 (legge Galli) sui servizi idrici ha introdotto il concetto di separazione fra gestione e controllo ed ha avviato una profonda riorganizzazione del settore, attraverso l'istituzione di ambiti territoriali ottimali di gestione e l'integrazione nella stessa gestione dei servizi di prelievo, adduzione e distribuzione, fognatura e depurazione. Questa legge costituisce un punto di riferimento fondamentale nel processo di accorpamento delle gestioni e la sua applicazione è una condizione essenziale per il perseguimento di quelle dimensioni d'impresa che garantiscono le economie di scala. Nei prossimi anni si dovranno realizzare investimenti sempre più consistenti al fine di conseguire gli obiettivi sopra esplicitati. L'entità degli investimenti è tale da richiedere cospicui finanziamenti che, sempre più appropriatamente e secondo il principio di corrispondenza tra costo del servizio e beneficio da esso procurato, deriveranno da specifici piani tariffari settoriali. Per andare in tale direzione sarà necessario superare le piccole dimensioni d'impresa, attraverso l'accorpamento delle gestioni esistenti, infatti, soltanto così si potranno realizzare le opportune economie di scala e di scopo. Per quanto riguarda il sistema depurazione la considerazione non può prescindere anche da una valutazione e organizzazione delle reti fognarie e loro collettamento; infatti tuttora si possono osservare situazioni, non certo poco frequenti, di fogne che scaricano direttamente in fossi, torrenti, fiumi; altrettanto frequenti sono le condizioni fatiscenti di alcune reti fognarie che provocano perdite ingenti e che possono inquinare le falde sotterranee quando i liquami vengono in contatto con esse; inoltre va sottolineato che alcuni depuratori pur scaricando le stesse quantità di inquinanti possono, in certi periodi dell'anno a causa di una minor quantità di acqua nel corpo idrico superficiale, provocare danni alle biocenosi; infine è necessario sapere che il "potere disinquinante" dei depuratori esistenti su tutto il territorio Pesarese sarebbe sufficiente per far fronte alle esigenze della Provincia di Pesaro e Urbino. È quindi necessario verificare la possibilità di collettare zone sprovviste di depuratore a quelli già esistenti e/o renderli più efficienti per esempio introducendo il terzo stadio. La L. 36/94 (legge Galli) e la L.R. 18/98 prevedono che le province si facciano carico di svolgere attività di supporto fino all'insediamento dell'Autorità d'Ambito. In data 27.07.2000 si è costituita ed insediata ufficialmente l'ATO 1. Tuttavia permanendo le condizioni tipiche della fase di avvio, ovvero assenza di personale e di strutture, il servizio si fa carico, unitamente ad altri, di supportare il nuovo ente. Inoltre l'art. 141 comma 4 della legge finanziaria 2001 prevede che siano le Province, qualora gli ATO non siano ancora operativi, a farsi carico della predisposizione di un programma di interventi urgenti per l'adempimento agli obblighi comunitari in materia di fognatura, collettamento e depurazione. L'ATO ha in corso l'assunzione di alcuni dipendenti pertanto sarà in grado entro breve tempo di assicurare le funzioni fondamentali. La Provincia, inoltre sta proseguendo l'attività di monitoraggio delle risorse idriche avendo in itinere la realizzazione di un software specifico di supporto all'azione conoscitiva e di pianificazione della

risorsa acqua. Per quanto riguarda gli adempimenti degli obblighi derivanti dalla legge finanziaria art. 141 L. 388/2000 si evidenzia che è stata ultimata la redazione del programma di interventi urgenti in materia di fognatura, collettamento e depurazione, su richiesta dell'Autorità d'Ambito Ottimale (ATO 1). E' opportuno precisare che detto programma è auspicabile sia completato con tutta una serie di indagini di approfondimento al fine di poter agire efficacemente sulla pianificazione della risorsa. Inoltre prosegue l'attività di partecipazione al gruppo di lavoro regionale composto da vari enti, per la redazione del Piano Regionale di risanamento delle acque, seconda fase, mediante l'elaborazione dei dati e delle indagini effettuate, collaborazione necessaria per la maggiore conoscenza delle problematiche locali e per la disponibilità di dati anche informatizzati relativi al ciclo delle acque.

LE SINERGIE POSSIBILI Per quanto riguarda il programma acque, l'interlocutore più naturale per sviluppare le maggiori sinergie è senz'altro l'autorità d'ambito ottimale per la gestione del ciclo integrale delle acque costituita il 27.07.2000. Detta autorità, dovrà redigere, a breve, il piano d'ambito così come prevede la legge 36/94 di cui una parte è già stata redatta dalla Provincia di Pesaro e Urbino Servizio Uso del Suolo - Bonifica ai sensi dell'art. 141 della L. 388/2000 che ha valore di stralcio del piano d'ambito predetto. Le strutture tecniche della Provincia si dovranno affrettare a sottoporre all'Autorità d'Ambito Ottimale indicazioni per il progetto di Piano d'Ambito, che razionalizzi l'impiego delle risorse potabili rispetto agli usi effettivamente connessi con l'alimentazione (evitando che le nuove norme sull'uso delle reti diano luogo a degradazioni delle risorse migliori) e l'impiego delle risorse non potabili, minimizzandone i costi di trasporto.

SETTORE N° 3.10 - LA PROTEZIONE CIVILE

GLI OBIETTIVI PRIORITARI Redigere il Piano dei Rischi di cui alla L. 225/92., Costituire il Nucleo Organizzativo Soccorsi. Potenziare uomini e mezzi della struttura provinciale di Protezione Civile.

LO STATO DEI PROGRAMMI E DEI PROGETTI Con riferimento al Piano dei Rischi si deve tenere presente che alle tradizionali funzioni riguardanti la previsione e la prevenzione degli eventi calamitosi, si sono recentemente aggiunte quelle relative alla predisposizione del piano di emergenza ed all'attuazione degli interventi urgenti in caso di crisi determinata dal verificarsi o dall'imminenza di eventi che, per la loro natura o per estensione, comportano l'intervento coordinato di più enti o amministrazioni competenti in via ordinaria. In virtù di quanto sopra evidenziato ne consegue che per lo svolgimento delle funzioni di protezione civile l'Amministrazione Provinciale dovrà dotarsi di una struttura in grado di garantire il rilevamento, la raccolta ed l'elaborazione dei dati interessanti la protezione civile, l'analisi, la verifica ed

l'aggiornamento dei dati relativi agli scenari di rischio riguardanti il territorio provinciale, il collegamento con le strutture regionali preposte all'attivazione del sistema di preannuncio degli eventi e di allertamento delle popolazioni direttamente interessate, l'individuazione e la verifica continua dei modelli di intervento nelle situazioni di emergenza, l'informazione alla popolazione e di supporto agli enti locali nello svolgimento dell'attività di protezione civile; detta struttura sarà costituita dal cosiddetto Nucleo Organizzativo Soccorsi. Allo stato attuale si è affrontato il tema della previsione e prevenzione delle calamità con l'elaborazione del relativo programma che è in fase di approvazione da parte degli organismi istituzionali. La giunta provinciale, nella seduta del 2 marzo 2001, ha costituito un gruppo di lavoro per la realizzazione dei piani di emergenza (idrogeologico, sismico, industriale...) che si avvale di dirigenti e funzionari dell'ente e di due consulenti esterni. Una volta creato il Nucleo Organizzativo Soccorsi, la struttura provinciale di Protezione Civile Provinciale dovrà essere potenziata attraverso un'adeguata dotazione di uomini e mezzi che consenta di espletare al meglio le proprie funzioni istituzionali.

LE SINERGIE POSSIBILI In attesa dell'istituzione e della messa a regime del sistema provinciale di protezione civile, ma anche dopo che questo si è attivato, dovranno essere ricercate idonee sinergie con Prefettura, Comuni, Comunità Montane, Regione in particolare con il sistema di allertamento, coordinamento provinciale organizzazioni di volontariato, organi dello stato, in particolare per fronteggiare le cosiddette emergenze di tipo b), così come definite dalla 225/92. Occorrerà poi ricercare finanziamenti comunitari sia nel DOCUP, sia presso le Direzioni Generali dell'U.E.