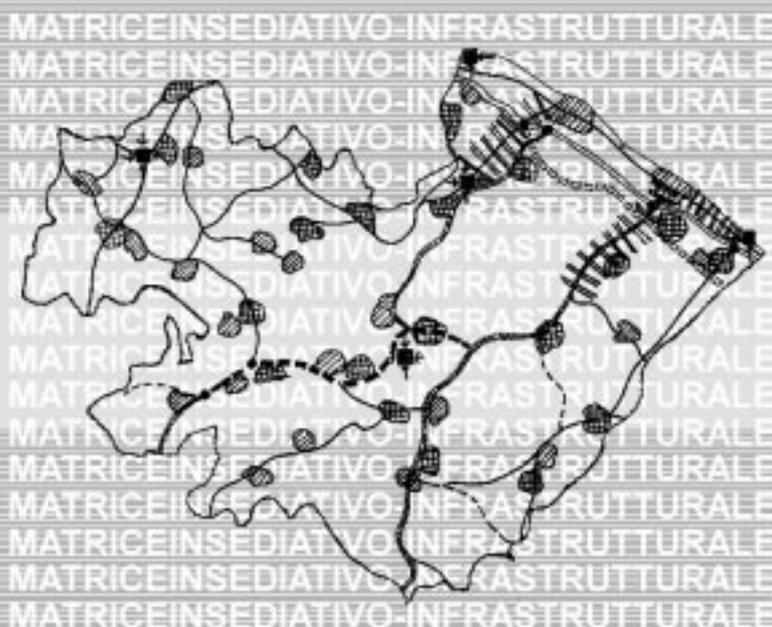




AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PESARO E URBINO

SERVIZIO URBANISTICA E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE



3

**MATRICE
INSEDIATIVO-INFRASTRUTTURALE**



PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO

Approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n.109 del 20/07/2000



CONSULENZA GENERALE OPERATIVA

Prof. Arch. Giuseppe Campos Venuti e Prof. Arch. Fedrerico Oliva con Arch.tti Paolo Galuzzi e Piergiorgio Vitillo
(collaboratori)

STRUTTURA TECNICO OPERATIVA DI RIFERIMENTO^(*)

Dott. Pier Damiano Mandelli - Coordinatore generale amministrativo
Arch. Roberto Biagianti - Dirigente del servizio Urbanistica e Beni Ambientali e responsabile del procedimento
Ing. Alberto Paccapelo - Dirigente del servizio Progettazione e Direzione lavori stradali
Ing. Mauro Moretti - Responsabile Ufficio Pianificazione e Sistema Informativo Urbanistico Territoriale
Arch. Maurizio Bartoli - Responsabile Ufficio Urbanistica e BB.NN.
Arch. Stefano Gattoni - Responsabile Ufficio Uso del Suolo e Bonifica Agraria
Dott. Andrea Pacchiarotti - Responsabile Ufficio Amministrativo
Arch. Bruno Conti - Segreteria Ufficio di Piano

Si ringraziano per la collaborazione, i contributi ed i suggerimenti forniti :

Uffici Regione Marche, Tavolo di concertazione tecnico-operativo per la redazione del P.I.T. regionale, Comunità montane e Comuni della Prov. di Pesaro e Urbino, Prov. di Rimini, Corpo Forestale dello Stato, Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Ancona, Soprintendenza archeologica di Ancona, Università di Urbino, Servizio multizonale di sanità pubblica, U.S.L. provinciali, Enel, Consorzi ed enti di gestione degli acquedotti e dei metanodotti provinciali, Camera di commercio di Pesaro, Aziende di promozione turistica di Pesaro, Fano, Urbino e Gabicce, Provveditorato agli studi, Enti Parco del San Bartolo e Sasso Simone, Simoncello e Monte Carpegna, Coni provinciale, Comitato interprofessionale di coordinamento tra ordini professionali e collegio costruttori.

^(*) Le denominazioni degli Uffici e le qualifiche indicate sono quelle in essere al momento della prima redazione del P.T.C.

**LA MATRICE INSEDIATIVO -
INFRASTRUTTURALE DI RILEVANZA
PROVINCIALE**

L'obiettivo primario che il presente P.T.C. si prefigge relativamente agli aspetti insediativo-infrastrutturali è quello di prefigurare un modello di organizzazione territoriale a "rete" che tenda a relazionare in modo virtuoso gli aspetti ancora vitali del tradizionale "policentrismo ducale" con le nuove emergenze dello "sviluppo diffuso delle attività".

L'Atlante relativo alla "Matrice socio-economica" ha ben evidenziato come uno degli aspetti caratterizzanti la nostra realtà provinciale sia da un lato quello di una struttura insediativa ancora fortemente policentrica e vitale contrassegnata da recenti e significativi processi di inversione della tendenza post-bellica al "rotolamento" verso il mare, dall'altro quello della risalita lenta ma diffusa dello sviluppo industriale verso monte.

Tali fenomeni, se inquadrati all'interno dell'intuizione che ha ispirato anche i promotori del "Patto Territoriale dell'Appennino Centrale", e cioè che il problema dello sviluppo e della valorizzazione dell'entroterra non va più misurato solo guardando alla costa ma anche e soprattutto rivolgendosi ai forti processi di sviluppo presenti nei territori dell'Alta e Media Valle del Tevere, l'idea di uno sviluppo sociale, economico e territoriale più equilibrato e più diffuso, può trasformarsi in interessante realtà.

Infatti nel momento in cui il "sistema" dell'Alta e Media Valle del Tevere incominciava ad interagire più facilmente con il sistema delle nostre valli, attraverso la "galleria della Guinza", potrebbe innescarsi un processo di integrazione tendente a collocare come centrali vasti contesti sino ad oggi condannati alla marginalità.

Il P.T.C. comunque, al di là degli scenari possibili, non trascura di proporsi come strumento di governo dei processi in atto, cosicché per i vari tematismi di seguito trattati vengono focalizzate le problematiche più rilevanti e formulate indicazioni operative ed indirizzi normativi di riferimento.

Questi, insieme a quelli contenuti nell'"Atlante della Matrice Ambientale" e nel "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica", costituiscono i criteri ed i punti di riferimento generali sia per la redazione dei P.R.G. comunali sia per la loro valutazione in sede di approvazione.

Già per alcuni P.R.G. esaminati ed approvati mentre il P.T.C. era in corso di redazione, si è potuto verificare l'utilità di aver già maturato idee guida di riferimento per comprendere e valutare meglio il significato territoriale di alcune importanti e significative scelte urbanistiche proposte.

Ciò è stato particolarmente vero per alcune scelte di rilievo nel campo delle aree produttive contenute nei P.R.G. dei Comuni di Fano, Urbino, Colbordolo, Tavullia, S. Ippolito, Lunano, Piandimeleto..., che di fatto sono state valutate come si suol dire "in corsa" con il modello di rete delle "Aree centrali" di rilevanza provinciale che il presente P.T.C. propone, per gli aspetti legati allo sviluppo produttivo, a sistema di riferimento.

INDICE DELLE SCHEDE (*)

6 - SISTEMA DELLA MOBILITÀ

- 6A Stato di fatto del sistema della mobilità
- 6B Quadro delle ipotesi progettuali preesistenti delle grandi infrastrutture viarie
- 6C Stato di fatto della viabilità costiera e previsioni dei P.R.G.

**7 - SISTEMA DELLE RETI E DEGLI IMPIANTI
TECNOLOGICI ED ENERGETICI**

- 7A Depuratori e qualità biologica dei fiumi
- 7B Impianti per la produzione di energia elettrica e rete per il trasporto
- 7C Reti degli acquedotti intercomunali
- 7D Reti di metanizzazione
- 7E Smaltimento dei rifiuti

8 - SISTEMA DELLE FUNZIONI STRUTTURANTI

- 8A Popolazione accentrata nei centri e nuclei >200 ab. (Censimenti 1971/1981/1991)
- 8B Struttura insediativa
- 8C L'Università di Urbino
- 8D Strutture commerciali
- 8E Strutture turistico-ricettive
- 8F Strutture scolastiche
- 8G Strutture sanitarie
- 8H Strutture e impianti sportivi
- 8I Attività estrattive

**9 - MATRICE INSEDIATIVO-
INFRASTRUTTURALE**

- 9A - La matrice insediativo-infrastrutturale di progetto

() Ad ogni scheda corrisponde la relativa tavola riportata nella seconda parte dell'Elaborato 2*

6A - STATO DI FATTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Lo schema grafico della grande viabilità del sistema umbro - marchigiano (allegato alla carta relativa allo stato di fatto del sistema della mobilità a livello provinciale) evidenzia come nella descrizione delle caratteristiche infrastrutturali della Provincia di Pesaro e Urbino non sia possibile prescindere dal ruolo di cerniera rispetto alle direttrici dei grandi flussi verso i mercati del nord Italia, dell'Europa centro - orientale e del Mediterraneo che le Regioni Marche e Umbria, per la loro particolare collocazione geografica, congiuntamente svolgono.

Attualmente le grandi arterie longitudinali che interessano la due Regioni sono costituite:

- dalla A 1 e dalla E45 Orte - Ravenna nel versante umbro e dalle due dorsali adriatiche SS 16 e A 14, nel versante marchigiano, che delimitano il sistema;
- dalla SS 3 "Flaminia" che si snoda inizialmente lungo il versante orientale dell'Umbria, per poi raccordarsi con il sistema marchigiano.

L'unica grande arteria, che interessa la Provincia di Pesaro e Urbino, che unisce gli assi longitudinali della grande viabilità del sistema umbro - marchigiano è la S.G.C. Grosseto-Fano (tra l'altro solo parzialmente realizzata) che, stante anche la inadeguatezza della SS 3 - Flaminia, denuncia una carenza nelle direttrici trasversali del sistema. Analizzando la matrice o/d degli spostamenti che avvengono lungo la rete viaria del sistema Marchigiano (e provinciale in particolare) si evidenzia come la maggior parte dei flussi di traffico si svolga oggi lungo le strade vallive e, soprattutto, lungo il limite costiero del sistema stesso. Questo si verifica in quanto risulta carente l'insieme dei collegamenti intervallivi e difficoltoso superare la barriera degli Appennini. Senza un'adeguata programmazione volta a dare nel tempo concrete risposte alle deficienze sopra ricordate risulta complesso, se non impossibile, ridurre lo squilibrio del livello di servizio tra la fascia appenninica e pedeappenninica provinciale, che presenta caratteristiche infrastrutturali insufficienti, e la fascia perimetrale costiera che supplisce alle carenze interne assorbendo anche parte del traffico intraprovinciale. Quindi, sotto il profilo viabilistico, le infrastrutture della nostra Provincia, come del resto quelle di tutte le Marche, sviluppatasi lungo la dorsale adriatica e lungo le direttrici trasversali vallive secondo uno schema a "pettine", denotano da un lato una mobilità interna in larga misura di carattere "da" e "verso" il mare, e dall'altro una mobilità costiera che assorbe quasi per intero i traffici nord - sud e che mostra sintomi di congestione. Del resto anche alcune trasversali ed in particolare quelle che interessano la bassa valle del Foglia presentano stati di saturazione.

Il sistema stradale presenta quindi in numerose sue componenti caratteristiche di inadeguatezza, accentuate dalle percentuali piuttosto elevate di traffico pesante, riscontrabili soprattutto lungo la dorsale adriatica e tutto ciò si ripercuote negativamente sul quadro economico ed insediativo della Provincia.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, dopo la chiusura della Fano - Urbino, l'unica via ferroviaria che interessa la provincia, oltre al breve tratto della Fabriano - Pergola che riveste carattere locale, è la linea costiera adriatica Bologna - Pescara che, seppur non sfruttata nel pieno delle proprie

possibilità, ospita un traffico passeggeri relativamente sostenuto. E' da sottolineare il fatto che siccome non tutti i treni "intercity" fermano nella stazione di Pesaro e ancor meno in quella di Fano, i collegamenti a lunga percorrenza risultano penalizzati

Il sistema portuale (Pesaro, Fano e Gabicce) riveste carattere esclusivamente locale e oltre alle funzioni legate al diporto e alla pesca, solo lo scalo di Pesaro svolge attività di tipo commerciale che risultano comunque molto al di sotto delle possibilità proposte nel piano regionale trasporti.

Per quanto concerne infine il trasporto aereo non essendo la Provincia dotata di scali con funzioni commerciali e passeggeri si fa riferimento ai vicini aeroporti di Falconara e Rimini che assicurano un adeguato livello di servizio, risultando tra l'altro ben collegati da strade e ferrovie.

Di seguito si riporta una breve descrizione dello stato di fatto delle infrastrutture della mobilità e delle problematiche ad esse relative.

Viabilità' Autostradale e Statale

La rete stradale statale ed autostradale è costituita dalle seguenti arterie :

- direttrice nord - sud: SS.16 Adriatica, Autostrada A14;
- direttrice est - ovest (da nord a sud): SS 258 Marechiese, SS 423 Urbinate, SS 457 Apecchiese, SS 73bis di Bocca Trabaria, SS 424 Cesanense, SGC Grosseto-Fano;
- direttrice nord est - sud ovest: SS 3 Flaminia.

La struttura viaria fondamentale della provincia è rappresentata dalla griglia Corridoio Adriatico - SGC Grosseto-Fano-Flaminia e sistema intervallivo pedemontano; tutte le altre strade sono di servizio locale e si attestano generalmente sulle grandi direttrici in precedenza indicate.

Esaminando in particolare la situazione di ogni singola arteria si può notare il generale stato di insufficienza e degrado sia dal punto di vista della viabilità esistente, impostata su tracciati di un secolo fa e mai adeguati al grande sviluppo della motorizzazione, sia dal punto di vista della progettualità in quanto l'ANAS ha sempre trascurato l'impostazione di nuove tratte viarie.

Autostrada A14: va da Bologna a Taranto ed assicura quindi alla nostra Provincia il collegamento a lunga percorrenza con il Nord ed il Sud d'Italia. Attualmente la A14 è stata realizzata a tre corsie solo nel tratto Bologna - Rimini Nord. La Provincia di Rimini ne prevede la continuazione fino all'incirca ai confini della nostra Provincia. Nel nostro territorio sono presenti tre svincoli (Pesaro, Fano, Mondolfo - Marotta) che relazionano l'autostrada oltre che con le città in cui sono ubicati anche con gli assi viari vallivi che in quei Comuni si attestano. Attualmente il livello di servizio dell'infrastruttura è appena sufficiente in quanto le due corsie esistenti riescono a fatica a sopportare la rilevante mole di traffico pesante che la interessano ed inoltre quello di tipo turistico che si genera, ovviamente, soprattutto nella stagione estiva.

S.G.C. Grosseto-Fano: è stata concepita per consentire di superare agevolmente la barriera degli Appennini e quindi per collegare in modo rapido e sicuro Tirreno ed Adriatico tra loro e con ledorsali centrali rappresentate dalla A1 e dalla E 45. Nella nostra Provincia, dopo lo slancio esecutivo degli anni 70 in cui è stato realizzato in breve tempo il tracciato da Fano a Calmazzo (a quattro corsie e

con svincoli a piani sfalsati) rimane da completare il restante tratto, dalla galleria della Guinza a S. Stefano di Gaifa. E' stata espletata la gara per l'affidamento del progetto esecutivo per i lavori di completamento della Galleria della Guinza e per il tratto fino a Mercatello sul Metauro per i quali si dispone già di finanziamenti certi, mentre per il resto della strada esiste un progetto del 1982 sulla base del quale i Comuni interessati dal tracciato hanno trovato un accordo di massima per affidare la progettazione esecutiva.

S.S. 3 Flaminia: è una delle strade consolari storiche che va da Roma a Fano, seguendo una direttrice sud ovest - nord est. Nel tratto ricompreso nella provincia di Pesaro è stata costruita una variante al tracciato originario che all'altezza del bivio per Calmazzo si ricollega alla SGC Fano - Grosseto. La strada è stata realizzata in parte a quattro corsie (dal bivio per Calmazzo fino ad Acqualagna) ed in parte a due corsie (da Acqualagna a Ponte Riccioli) con svincoli a piani sfalsati (salvo nel tratto Cagli - Acqualagna) e con un livello di servizio abbastanza elevato. Rimane sempre il problema del superamento dell'Appennino che attualmente avviene, in direzione Foligno - Roma, tramite il valico di Scheggia, abbastanza malagevole, mentre, in direzione Gubbio - Perugia, avviene tramite la galleria della Contessa, relativamente più comoda, ma che obbliga a percorrere altri 30 km. di strada statale (Pian d'Assino) prima di collegarsi con la SGC Ravenna - Orte. La parte terminale, di soli 800 metri, all'altezza di Ponte Riccioli non è stata adeguata dall'ANAS ed è oggetto di frequenti incidenti, come del resto il tratto Cagli - Acqualagna, interessato da numerosi incroci a raso.

S.S. 258 Marecchiese: va da San Sepolcro in Toscana a Rimini in Emilia Romagna e svolge principalmente le funzioni di collegamento del Montefeltro con la costa adriatica. Il tratto in provincia di Pesaro inizia a Pietracuta in comune di S. Leo e termina in prossimità del passo di Viamaggio. Trattasi di strada a 2 corsie a basso livello di servizio dovuto alla tortuosità, alle pendenze, agli attraversamenti dei centri abitati e al notevole transito di mezzi pesanti, in parte dovuto alla esistenza di numerose cave di materiali lapidei. Negli ultimi venti anni non ha avuto significativi interventi di ammodernamento.

S.S. 423 Urbinate: è il collegamento storico della città di Urbino con la costa ma, a causa della crescita vertiginosa di centri lungo il suo asse, per ampi tratti, è praticamente diventata una strada urbana che serve anche aree industriali di notevoli dimensioni. E' in costruzione la variante di Gallo di Petriano che permetterà di risolvere il suo attraversamento agevolmente. Altri punti critici che al momento non hanno trovato ancora soluzione e che permetterebbero viceversa di migliorare sensibilmente le capacità di servizio sono gli attraversamenti di Trasanni e Cappone. Per il tratto più a valle il traffico tende perciò a spostarsi sulla provinciale n. 30 Montelabbate, realizzata negli anni '70, che presenta un discreto livello di servizio. Attraverso la costruzione della cosiddetta "Bretella" verrà compiuto il collegamento tra la SS 423 Urbinate e la SGC Grosseto-Fano, permettendo così, una volta completata quest'ultima arteria, di ipotizzare un collegamento rapido e sicuro tra Pesaro ed il Tirreno superando agevolmente la barriera rappresentata dagli Appennini attraverso il traforo della Guinza.

S.S. 257 Apecchiese: è una antica strada che collega Acqualagna a Città di Castello; si presenta tortuosa e in alcuni tratti ad unica corsia ed è caratterizzata dall'attraversamento di molti centri abitati, presentando quindi un insufficiente livello di servizio, anche se recentemente l'ANAS ha rettificato alcune curve prima del centro abitato di Piobbico. Anche se costituisce un'alternativa alla SS 73 bis ed alla SS3 Flaminia per il superamento dell'Appennino che viene valicato a Bocca Serriola a 730 m.s.l.m. è interessata soprattutto dal traffico locale dei Comuni della valle del Candigliano. Il principale traffico di livello interregionale è costituito dai mezzi pesanti (prevalentemente autocisterne) provenienti dall'Umbria che evitano così le salite del valico di Bocca Trabaria (1005 m.s.l.m.).

S.S. 73bis di Bocca Trabaria: va da Calmazzo a San Giustino ed è l'arteria che dovrebbe essere sostituita dalla SGC Grosseto-Fano e, anche se le condizioni di manutenzione sono discrete, è poco utilizzata come collegamento interregionale a causa dell'elevata quota di valico che la rende impraticabile d'inverno per l'alta probabilità di improvvise neviccate e gelo. Il valico dovrebbe essere sostituito dalla Galleria della Guinza (530 m.s.l.m.), ma ciò potrebbe comportare un aggravamento della pressione del traffico sulla attuale sede se non si provvede contestualmente alla costruzione della intera SGC.

S.S. 424 Cesanense: questa arteria, provinciale fino a pochi anni fa, collega tutti i Comuni della Provincia di Pesaro e Urbino posti lungo la valle del Cesano, per poi proseguire verso Cagli. È caratterizzata, anche in questo caso, dall'attraversamento di molti centri abitati, presentando quindi un insufficiente livello di servizio, anche se recentemente l'ANAS ne ha ammodernato alcuni brevi tratti. L'apertura del nuovo casello autostradale di Mondolfo - Marotta ha indubbiamente migliorato per i centri dell'entroterra l'accesso all'autostrada, ma ha contemporaneamente richiamato anche numerosi mezzi pesanti provenienti dalle aree industriali del fabrianese che preferiscono percorrere la SS 424 per poi immettersi sulla A14 a Marotta piuttosto che a Ancona nord, aggravando così ulteriormente le condizioni del traffico locale.

S.S. 16 Adriatica: è certamente uno degli assi viabilistici più importanti dell'intera Provincia in quanto il suo percorso interessa direttamente o indirettamente il 70% della popolazione provinciale e delle attività produttive. L'attraversamento dei centri abitati di Pesaro, Fano e Marotta ha comportato e comporta gravissimi problemi in termini di inquinamento atmosferico ed acustico, sicurezza al transito, tempi di percorrenza e risulta quindi improcrastinabile una soluzione radicale degli stessi.

Viabilità Provinciale

Di seguito si esamina soltanto la rete stradale provinciale principale in quanto moltissime strade hanno solo valenza locale.

S.P. 2 Conca: è la strada che collega tutti i Comuni della Provincia di Pesaro e Urbino posti lungo la valle del Conca con quelli della Provincia di Rimini e quindi con la costa. Negli anni 80 l'Amm.ne Prov. le decise di redigere un programma di ammodernamento di tale arteria riuscendo però a realizzare solo la variante di Fratte di Sassofeltrio che, in prosecuzione dell'analogo variante di S.Maria del

Piano realizzata dalla Provincia di Forlì, consente di percorrere circa 5 chilometri di strada con un buon livello di servizio. Il resto del tracciato, fino a Ponte Cappuccini, è in cattive condizioni dovute anche alla notevole franosità che caratterizza i terreni della zona. Lungo il suo percorso non esistono insediamenti industriali particolarmente importanti e il suo utilizzo è principalmente a servizio delle comunità locali ed ha anche una valenza turistica in quanto collega la riviera romagnola con S.Marino e le località storiche e montane del Montefeltro.

S.P. 3 Fogliense: è la strada provinciale più estesa (circa 42 km da Belforte all'Isauro a Montecchio) e collega tutti i Comuni della Provincia di Pesaro e Urbino posti lungo l'alta e media valle del Foglia, dal confine con la Toscana fino a Montecchio. E' in discrete condizioni di manutenzione ed assorbe una grande mole di traffico pesante dovuto anche ai diffusi insediamenti industriali della valle. Anche in questo caso l'Amm.ne Prov.le ha posto in essere un programma di ammodernamento concretizzatosi con la variante di Cal Gallo di circa 5 km., con la variante di Lunano e con la variante di Pian di Meleto per una estensione complessiva di circa 11 km. sui 42 dell'intera strada. Per ottenere un buon livello di servizio rimangono da superare i nodi rappresentati dagli attraversamenti di Casinina, Borgo Massano e Rio Salso. In futuro la strada potrebbe assumere maggiore importanza con l'apertura del tratto intervallivo Lunano - S.Angelo in Vado consentendo così di giungere in territorio umbro e quindi alla E45 Ravenna - Orte (tramite la galleria della Guinza) con un tracciato praticamente in piano (Pesaro, Montecchio, Lunano, S.Angelo in Vado, Mercatello, Guinza).

S.P. 30 Montelabbate: costruita negli anni '70 va da Pesaro a Morciola di Colbordolo, attraversando la complessa conurbazione della bassa valle del Foglia ove, come detto, ha di fatto ha sostituito la SS423 Urbinate. Lungo questa strada od in prossimità della stessa sono stati anche realizzati i più grandi insediamenti industriali della Provincia. All'atto della costruzione presentava un buon livello di servizio che, a causa del continuo incremento del volume di traffico, va sempre di più diminuendo; inoltre a causa della pericolosità rappresentata dagli incroci a raso si sono dovuti realizzare alcuni impianti semaforici che ne hanno abbassato il livello di prestazioni a favore della sicurezza degli utenti. Alcuni piccoli ma significativi interventi compiuti recentemente per chiudere tutta una serie di accessi diretti di edifici e residenze, stanno dimostrando che spesso i problemi di sicurezza propri della viabilità esistente derivano dallo scriteriato modo di gestire le fasce di rispetto ed il rapporto funzionale fra infrastrutture e contesti urbano territoriali attraversati.

Sistema dei collegamenti intervallivi: rappresenta uno dei punti di debolezza del sistema viabilistico della nostra Provincia in quanto le attuali strade (principalmente provinciali) che assicurano i collegamenti intervallivi offrono livelli di servizio molto bassi. Questa carenza è il principale motivo per cui si dice che la viabilità esistente ha una configurazione a "pettine", con tutte le problematiche che ne conseguono. Assieme al superamento della barriera degli Appennini e al potenziamento del Corridoio Adriatico costituisce una delle priorità che debbono essere affrontate nell'ambito della definizione di un programma di riorganizzazione del sistema della mobilità provinciale.

Rete Ferroviaria

La principale linea ferroviaria che interessa la nostra Provincia, su cui si svolgono oltre i 3/4 degli spostamenti della mobilità su ferro, è rappresentata dalla Bologna - Pescara che assicura i collegamenti con tutta al rete del Nord d'Italia e con le Regioni costiere adriatiche centro meridionali. La linea attraversa i comuni Mondolfo, Fano, Pesaro, Gradara e Gabicce Mare, i quali, salvo Gradara, sono dotati anche di stazioni (Gabicce Mare utilizza gli impianti della confinante Cattolica). La tratta è a doppio binario, attrezzata con le più moderne tecnologie di distanziamento dei treni (Blocco Automatico a correnti unificate) che consentono un'alta potenzialità della linea, valutabile, a seconda dei tratti, in 220-240 treni al giorno. In realtà il livello di utilizzo attuale è all'incirca pari alla metà.

Dopo la chiusura del tratto Fano-Urbino, l'unica linea di livello locale che interessa parzialmente la provincia pesarese è la Fabriano-Pergola (Km 32) che compie un percorso appenninico, parallelo alla strada provinciale Pergola-Fabriano: ha inizio al limite del centro abitato di Fabriano, serve il centro abitato di Sassoferrato e si attesta all'inizio della zona urbanizzata di Pergola. E' una linea a semplice binario, non elettrificata, esercitata con CTC. Il livello di servizio è relativamente basso, come del resto l'utilizzo che è pari a circa il 20% dell'offerta la quale è incentrata principalmente sulla mobilità studentesca da Pergola, Bellisio Solfare, Monterosso e Sassoferrato e diretta a Fabriano (sei corse giornaliere).

Anche se non attraversa direttamente Provincia di Pesaro e Urbino è importante ricordare la linea trasversale Orte - Falconara che, tramite il nodo di interscambio di Ancona - Falconara assicura i collegamenti con l'Umbria e Roma; nella tratta marchigiana che va da Falconara a Fabriano (Km 62) è stato realizzato recentemente il raddoppio del binario fino alla stazione di Montecarotto. E' una linea a doppio binario da Falconara a Jesi e a semplice binario da Jesi a Fabriano ed è esercitata con regime di CTC ed in parte con Dirigente Centrale.

Gli unici interventi di potenziamento che le Ferrovie dello Stato hanno in progetto di realizzare nei prossimi anni sono quelli finanziati dal Contratto di Programma 1994-2000 sottoscritto tra Ministero dei Trasporti ed FS in data 25.3.96. Si tratta di interventi tecnologici tendenti a migliorare le condizioni della sicurezza della circolazione, ad aumentare la potenzialità delle linee e degli impianti ed a realizzare automazioni che possono consentire la riduzione nei costi per la gestione dell'esercizio. Sono altresì previsti i lavori per il potenziamento della direttrice centrale Orte - Falconara. Più in dettaglio gli interventi di potenziamento previsti dal Contratto di Programma sono i seguenti:

- per la linea Adriatica nella tratta ferroviaria Rimini - Ancona, è prevista l'istituzione della marcia unidirezionale dei treni su entrambi i binari (marcia parallela); sempre per questa direttrice si ipotizza una rete standard di servizi cadenzati veloci, realizzata mediante il coordinamento dell'orario tra treni Interregionali passanti e treni Diretti e Regionali che assicurino una frequenza di 60 minuti sull'intera relazione.

- per la linea trasversale Orte - Falconara, nella tratta Falconara - Fabriano, si prevede il raddoppio anche per la parte restante Montecarotto - Fabriano.

- per la linea di interesse locale Fabriano - Pergola è allo studio, in collaborazione con alcuni Comuni della Comunità Montana che si sono detti disponibili ad intervenire finanziariamente, la revisione della collocazione delle fermate ferroviarie della linea allo scopo di fornire un servizio più preciso ai nuovi insediamenti abitativi ed a rivitalizzare la domanda.

Porti

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 Piano Regolatore Portuale, che consistono nella costruzione di una nuova darsena di forma trapezoidale 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 pressochè 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 pescherecci, anche se la funzione peschereccia è molto limitata. 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 tonnello. Il porto di Pesaro manca di un adeguato collegamento con le principali infrastrutture viabilistiche e ferroviarie.

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 raddoppio del naviglio da pesca ed ausiliario. 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 tonnello. Per quanto riguarda il potenziamento delle strutture portuali attualmente risulta finanziata per un importo di circa 18 miliardi la realizzazione di una nuova darsena

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.

Aeroporti

Nella Provincia di Pesaro - Urbino esiste solamente l'aeroporto di Fano che però ha essenzialmente funzioni di aeroclub. E' da segnalare inoltre la presenza dell'aviopista (pista per il volo a vela) tra S. Leo e Secchiano in località "Pieve" gestita dall'Aeroclub di Rimini dove anche piccoli aerei possono atterrare. A S. Leo era localizzato l'eliporto che attualmente è stato adattato a parcheggio per i pullman. Per la Provincia di Pesaro - Urbino assumono quindi importanza i vicini aeroporti di Falconara Marittima e Rimini, ben collegati sia da infrastrutture viarie che ferroviarie, classificati come "scali regionali" in quanto nel triennio 91-93 sono stati oggetto di un traffico commerciale con un numero di passeggeri superiore alle 1000 unità. Dei due scali sopra citati Falconara Marittima assicura con un buon numero di voli il collegamento con gli scali intercontinentali di Milano e Roma, mentre Rimini è interessato principalmente da voli "charter".

Per una trattazione più compiuta delle problematiche trattate si rimanda allo studio sul problema della mobilità compiuto per conto dell'Amministrazione Provinciale dalla Dott.ssa Claudia Paci.

Per le valutazioni e gli indirizzi operativi relativi ai tematismi trattati si rimanda alla scheda ed alla tavola di progetto finali.

6B - QUADRO DELLE IPOTESI PROGETTUALI PREESISTENTI DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE VIARIE

In questi ultimi anni, anche se in modo spontaneo, sono state ipotizzate tutta una serie di ipotesi o soluzioni progettuali per dare all'assetto viario della Provincia quella configurazione a "maglia" che si ritiene essere la più consona per ottimizzare l'organizzazione spaziale e socio-economica che la caratterizza, in modo da favorire le possibilità di sviluppo, assicurando un collegamento rapido e sicuro tra tutte le aree centrali e periferiche del territorio. E' stato ritenuto opportuno prefigurare uno schema a "maglia" per superare lo schema a "pettine" (incentrato sull'asse adriatico e con i denti costituiti dagli assi vallivi) che si è creato spontaneamente nel corso degli anni sulla spinta delle dinamiche economiche e demografiche, risultando al contempo causa ed effetto degli squilibri territoriali esistenti. Questo sforzo di trasformare la rete viaria dal tipo a "pettine" al tipo a "maglia" si è infranto però su ostacoli di diversa natura che vanno dalla mancanza di un visione organica nel definire l'organizzazione infrastrutturale del territorio, alla carenza di finanziamenti; inoltre per problemi sia di tipo legale - procedurale che paesaggistico al momento sono bloccati importanti lavori già iniziati con grave danno per la collettività.

Per quanto concerne le ipotesi progettuali sino ad oggi formulate relativamente al sistema viabilistico a livello provinciale questo è il quadro che emerge:

S.G.C. Grosseto-Fano

E' stata espletata la gara per l'affidamento del progetto esecutivo per i lavori di completamento della Galleria della Guinza nonchè dei raccordi esterni per un importo presunto di £ 150 mld.. Il resto del tracciato, da Mercatello sul Metauro a Canavaccio, dove termina il tratto in esercizio, necessita di una profonda revisione essendo cambiato in

taluni casi lo stato del territorio così come era all'epoca di redazione del progetto (il cosiddetto progetto Macchi) sulla cui base i Comuni interessati dal tracciato hanno comunque recentemente trovato un accordo sostanziale per la sua ridefinizione.

Dallo sbocco della Galleria della Guinza in territorio umbro fino al collegamento con la E45 in loc. Selci Lama, esiste solamente un progetto di massima redatto nel 1982 che necessita anch'esso di essere rivisto sia alla luce delle recenti normative sull'ambiente, sia per il fatto che è osteggiato da alcuni dei Comuni interessati dal tracciato.

S.S.16 Adriatica-A14 Adriatica

Il problema del superamento dei centri abitati costieri (Pesaro, Fano, Marotta) non è di facile soluzione sia per la morfologia del territorio, sia per le diverse competenze relative ai vari tratti di strada (Comuni, Provincia, ANAS, Società Autostrade) e si è di fronte a diverse soluzioni quali:

- realizzazione della terza corsia sulla A14 con eventuale deviazione del traffico pesante;
- realizzazione di varianti parziali ai centri abitati;
- spostamento della autostrada più internamente e utilizzo della attuale A14 come variante alla SS 16 attrezzandola con più uscite;
- complanari all'autostrada;
- soluzioni parziali locali come l'incarico conferito dal Comune di Pesaro per una strada di circonvallazione - interquartieri - tangenziale.

Come si vede le soluzioni sono molteplici e molto diverse tra loro interessando più soggetti e mobilitando risorse di diverso ordine di grandezza.

Pedemontana delle Marche

Nel contesto della nostra Provincia è in corso di realizzazione il tratto Lunano-S. Angelo in Vado da parte della ditta Carena S.p.a.. Per il resto tutto è ancora in discussione non avendo gli interlocutori istituzionali (Regione, Provincia, Comuni, Comunità Montane), definito unitariamente il tracciato, di cui esiste soltanto un'ipotesi di massima in scala 1:200.000, redatta dalla Società S.P.E.A..

S.G.C. Grosseto-Fano Bretella per Urbino

I lavori già a suo tempo iniziati, sono stati sospesi dal ministro Baratta per supposti problemi di impatto ambientale.

S.S. 423 Urbinate-Collegamento Pesaro Urbino

Diverse sono le ipotesi sul miglioramento del collegamento Pesaro-Urbino e tutte muovono dalla considerazione che l'attuale tracciato della SS 423 non è più idoneo alla grande mole di traffico di diversa natura cui deve assolvere. Di fatto la S.P. 30 Montelabbatese, per il tratto più a valle, ha sostituito la SS 423 ma ciò ha provocato la sua saturazione con enormi problemi sia di sicurezza che di funzionalità. Più volte in passato si sono intavolate trattative con l'ANAS per uno scambio tra le due arterie senza raggiungere alcun risultato completo. Al momento attuale si sta progettando il superamento dei centri abitati di Morciola, Cappone e Capponello nonché una bretella di collegamento della SP 30 Montelabbatese con il casello dell'A14.

Una volta realizzati i lavori la SP 30 potrebbe assumere le caratteristiche di strada statale e passare così alla gestione dell'ANAS. Per quanto riguarda i lavori per la variante di Gallo di Petriano (importo di circa £ 22 mld.), essi sono

sospesi da circa un anno per motivi di autorizzazioni e contrasti con l'impresa.

S.S. 424 Valcesano

E' stato redatto un progetto preliminare di ammodernamento della strada da Marotta a Pergola che giace da più di due anni presso gli uffici della Regione Marche per l'emissione del parere di compatibilità ambientale. E' stato recentemente finanziato l'ammodernamento di un tratto nei pressi di Pergola (in direzione San Lorenzo in Campo) su progetto redatto dal Comune di Pergola per un importo di 5,5 mld. circa.

S.S. 258 Marecchiese

E' stata stipulata una convenzione tra le tre Provincie interessate alla strada (Pesaro, Rimini, Arezzo) per la definizione di un progetto preliminare di ammodernamento e ridefinizione dell'intera arteria che è stato redatto dall'UT della Provincia di Pesaro e Urbino.

Intervalliva Pergola-Fossombrone

E' un intervento molto richiesto dalle comunità locali e per il quale esiste un progetto di massima redatto circa 5 anni fa. Il collegamento è lungo circa 10 km. e necessita di circa 120 mld. di finanziamento.

Collegamento Marecchia-Foglia-Metauro

E' un'ipotesi di collegamento che unisce le tre valli alla loro testata e permetterebbe di convogliare il traffico delle stesse verso la SGC Grosseto-Fano e la Galleria della Guinza. Il tracciato è di circa 16 km. (di cui circa 10 già esistenti da ammodernare) per un impegno di circa 40 mld.

S.P. 30 Montelabbatese

E' la strada, come già affermato più sopra, che dovrebbe sostituire la SS 423 nel collegamento Pesaro-Urbino. Pur essendo stato predisposto un progetto di potenziamento e ammodernamento dell'intera tratta (eliminazione degli incroci a raso e degli accessi privati, migliorie al piano viabile, raddoppio delle corsie), al momento sono previsti solo interventi a favore della sicurezza.

Questo in estrema sintesi il complesso dei progetti e delle ipotesi progettuali più significativi su cui in questi ultimi anni ai vari livelli si è incentrato il confronto ed il dibattito tecnico - politico. In sede di redazione del P.T.C. tali ipotesi sono state tutte attentamente vagliate e valutate e ne è stata verificata la congruità con le linee di assetto territoriale proposte nella parte finale del presente lavoro.

Per le valutazioni e gli indirizzi operativi relativi ai tematismi trattati si rimanda alla scheda ed alla tavola di progetto finali.

6C - STATO DI FATTO DELLA VIABILITÀ COSTIERA E PREVISIONI DEI P.R.G.

La necessità di redigere una cartografia che evidenzi lo stato di fatto e le previsioni degli strumenti urbanistici (vigenti ed in itinere) relative alle infrastrutture legate alla mobilità, deriva dal fatto che si sono stratificate nel tempo tutta una serie di ipotesi progettuali che risultano tra loro incongruenti. Ad esempio il Comune di Pesaro nel piano adottato ha ipotizzato una circonvallazione che si configura più come "interquartieri" o circonvallazione che come variante alla Statale 16, risultando quindi di fatto più funzionale a risolvere le problematiche locali che quelle legate al traffico di lunga percorrenza.

Il Comune di Fano viceversa ha ipotizzato nei propri strumenti urbanistici (con piccole differenze tra il piano adottato e quello vigente) una complanare a valle dell'attuale autostrada che partendo da Fosso Sejore giunge fino a Marotta.

Infine le ipotesi di complanare a valle previste dallo strumento urbanistico vigente di Mondolfo sono oggetto di ripensamento nel redigendo P.R.G. e, d'accordo con l'Amministrazione Provinciale, si è optato per spostare a monte la previsione di un corridoio che possa ospitare un'alternativa alla viabilità costiera. Per quel che riguarda quest'ultimo aspetto l'orientamento è stato determinato dal fatto che, nel tratto costiero del Comune di Mondolfo, nello spazio di poche centinaia di metri sono già attualmente presenti tre importanti infrastrutture quali la ferrovia, la Statale 16 e l'autostrada; non era quindi pensabile gravare questo esiguo lembo di territorio di un ulteriore asse di collegamento, sia esso una nuova autostrada o una variante alla Statale 16.

Dal quadro sopra evidenziato emerge che le soluzioni prospettate dai Comuni non sono state oggetto di una politica concertata e tendono a risolvere i problemi soprattutto da un punto di vista locale. E' comunque pensabile che mutando il ruolo funzionale scelto da ciascun Comune per la soluzione adottata relativa alla viabilità di nuova previsione e riportandolo a quello di alternativa alla viabilità di lunga percorrenza, possa essere ricondotto a coerenza l'intero sistema. Bisogna però osservare che comunque il sistema delle complanari presenterebbe delle problematiche legate alla necessità di dover prevedere la realizzabilità in ogni caso, dato l'attuale stato di congestione, della terza corsia lungo l'attuale tracciato dell'autostrada e quindi al fatto che si avrebbe un nastro di dieci corsie raccolto per la maggior parte della fascia costiera, in poche decine di metri e tra l'altro in alcuni tratti limitrofo a consistenti insediamenti di tipo residenziale. La predisposizione di questa carta ha permesso quindi di valutare le problematiche connesse al traffico di tipo locale e di tipo interregionale che interessa la fascia costiera della nostra Provincia, in maniera tale da prefigurare anche scenari alternativi che possano condurre alla soluzione delle problematiche sopra evidenziate.

Per le valutazioni e gli indirizzi operativi relativi ai tematismi trattati si rimanda alla scheda ed alla tavola di progetto finali.

7A - DEPURATORI E QUALITÀ BIOLOGICA DEI FIUMI

Descrizione del tematismo

Nell'elaborato allegato sono riportati due tematismi in stretta relazione, uno relativo alla localizzazione degli impianti di depurazione e la loro capacità di servizio e l'altro relativo alla qualità biologica dei fiumi.

Per quanto riguarda il primo aspetto il quadro appare contraddittorio infatti l'apparente buona situazione relativamente al numero dei depuratori, 108 in totale, che hanno una potenzialità pari a 359.881 abitanti e servono il 71,9% della popolazione residente pari a 243.425 persone, farebbero pensare ad una situazione ottimale. Purtroppo i dati sull'inquinamento del Marecchia, del Conca, del Foglia, del Metauro e del Cesano, come evidenziato nella

cartografia, fanno ritenere che il funzionamento di molti impianti non sia ottimale. Se si escludono i depuratori più grandi sulla costa (Gabicce, Pesaro e Fano), le dimensioni medie degli impianti sono talmente piccole da creare grandi problemi di gestione a cui si accompagnano carenze di funzionamento.

Diversi comuni stanno ancora programmando investimenti per il potenziamento degli impianti e quelli sprovvisti hanno programmi di costruzione o di allaccio.

La valutazione dello stato di inquinamento dei fiumi,

mediante l'uso di indicatori biologici, è stata effettuata dal Servizio Multizonale di Sanità Pubblica (USL n. 1 di Pesaro) per l'intero territorio provinciale sulla base dei parametri e delle metodologie stabilite dal D.L.130/92, che recepisce la direttiva CEE 78/659.

L'analisi biologica, integrata dalle analisi chimiche, permette di classificare i livelli di inquinamento dei fiumi, attraverso l'analisi dei danni e delle alterazioni subite da alcuni organismi.

La lettura della carta permette di evidenziare le situazioni di inquinamento più problematiche localizzate nei tratti di maggiore pressione insediativa e nei tratti a valle dei centri urbani privi di impianti di depurazione o con impianti non correttamente gestiti.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

A titolo esemplificativo, al fine di avere un'idea sulle necessità di intervento, si evidenzia che per l'anno 1997 i Comuni della Provincia hanno presentato richieste di finanziamento, ai sensi della L.R. 46/92, per opere attinenti alla depurazione dei reflui urbani, della rete fognante e degli impianti acquedottistici pari ad un importo complessivo di circa 40 miliardi.

Infine è opportuno rilevare che il grande numero di depuratori unito al notevole livello di inquinamento dei nostri fiumi, sono la dimostrazione più eloquente di quanto sia necessario procedere in tempi rapidi all'attuazione della legge n. 36/94 (legge Galli).

Gli investimenti fatti in passato, ma anche quelli in corso, si misurano quasi sempre con i limiti delle realtà comunali, non permettendo una visione d'insieme dei problemi e delle sinergie, assolutamente necessarie, per risolvere problemi come quelli dell'inquinamento delle acque che un ambito di livello vasto (Provincia), previsto dalla Galli, potrebbe consentire.

La realizzazione di nuovi depuratori dovrà comunque preventivamente essere verificata con la situazione esistente e le esigenze presenti a livello delle "aree elementari di riferimento" così come definite a pag. 69 del "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica" del presente PTC.

7B - IMPIANTI PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA E RETE PER IL TRASPORTO

Descrizione del tematismo e ricadute operative

L'elaborato cartografico relativo alla rete elettrica è stato elaborato con le informazioni fornite dalla Società ENEL (Comparto di Roma - Distretto Marche). Sono stati riportati i tracciati, in esercizio e programmati, delle linee aeree a

380 Kv, 220 Kv, 150/132 Kv, le centrali idroelettriche e le stazioni Enel.

I tracciati degli impianti non sono stati forniti georeferenziati e pertanto il loro posizionamento è indicativo. Sarà compito dei Comuni, in sede di elaborazione dello strumento urbanistico, definire correttamente i tracciati degli impianti.

Per tali linee primarie, il D.P.C.M. 23/4/1992 stabilisce fasce di rispetto assai contenute che non sembrano essere assolutamente rispondenti alle necessità di salvaguardia della salute dei cittadini dagli effetti dannosi dei campi magnetici.

Indirizzi normativi e gestionali

In attesa di una nuova e più rigorosa normativa nazionale in materia, si propone che i PRG comunali valutino seriamente il problema ed in via cautelativa mettano a regime fasce di rispetto molto più ampie di quelle fissate dal D.P.C.M. citato.

A titolo esemplificativo ed indicativo evidenziamo che la Regione Veneto con la L.R. n. 27/93 ha prescritto che il tracciato degli elettrodotti in cavo aereo con tensione uguale o superiore a 380 Kv debba essere mantenuto ad almeno 150 mt. di distanza dai fabbricati adibiti ad abitazione o altra attività che comporti tempi di permanenza prolungati di persone.

Nel caso di elettrodotti di tensione inferiore a 380 Kv tale distanza di rispetto minima è ridotta in proporzione al potenziale, in modo che il campo magnetico misurato all'esterno delle abitazioni e dei luoghi di abituale prolungata permanenza a 1,5 mt. da terra non superi il valore di 0,5 Kv/mt. ed il campo magnetico non sia superiore a 0,2 microtesla.

7C - RETI DEGLI ACQUEDOTTI INTERCOMUNALI

Descrizione del tematismo

L'approvvigionamento idrico per scopi idropotabili è diventato un problema di grande rilevanza, per molti Comuni della Provincia. Il crescente bisogno di nuove risorse idriche sfruttabili per fini acquedottistici è dovuto principalmente, sia agli aumentati fabbisogni idrici della popolazione, sia all'inquinamento delle acque che erano già state captate in passato per scopi acquedottistici (problema che si evidenzia soprattutto per i pozzi situati nelle pianure alluvionali e in particolare nelle parti finali di queste che essendo più antropizzate sono le più soggette all'inquinamento) e sia per la fatiscente e scarsa manutenzione delle condotte che comportano notevoli perdite.

Da studi recenti realizzati dalla Amministrazione Provinciale emerge che lo stato delle perdite, attestato pari al 21%, è tale da determinare un generalizzato stato di carenza idrica, soprattutto per i comuni della fascia subappenninica. Pertanto il risanamento di alcuni acquedotti comunali che hanno percentuali di perdita notevoli, a volte anche superiori al 50%, consentirebbe il recupero di una quantità d'acqua tale da raggiungere una significativa riduzione delle necessità idriche.

I dati riportati, aggiornati all'anno 1995, sono sintetizzati da un lavoro realizzato dall'Ufficio Uso del Suolo della

Provincia di Pesaro e Urbino in materia di ciclo integrale delle acque, in cui vengono riportati tutti i dati raccolti, a scala comunale, sulla analisi dei fabbisogni idrici e loro soddisfacimento, impianti di depurazione, livelli di manutenzione ed interventi previsti, e che rimane a disposizione per eventuali approfondimenti in materia.

Data l'importanza che riveste la rete acquedottistica, la conoscenza delle sue caratteristiche principali e del suo tracciato planimetrico assume grande rilievo al fine di ottimizzare la gestione della risorsa idrica.

Proprio sulla base di questo presupposto è stata realizzata da parte di questa Amministrazione Provinciale una raccolta di dati che ha permesso di ottenere, per la prima volta, una serie di informazioni semplici ma capaci di fornire un quadro completo circa lo stato del sistema acquedottistico dei 67 Comuni della Provincia. I dati forniti riguardano i punti di captazione, la rete di adduzione, il diametro e il materiale delle condotte, i serbatoi e la loro ubicazione planimetrica.

Dall'approfondimento di tali tematiche è emerso in modo evidente, purtroppo, il carente livello di conoscenza dei propri impianti e la scarsa abitudine nell'effettuare periodiche verifiche sul loro reale stato di efficienza, nel mantenere una buona organizzazione dei servizi e nel tenere dati statistici aggiornati. La gestione comunale dei servizi di acquedotto appare più legata alla buona volontà di qualche tecnico o "fontaniere" che all'organizzazione efficace e programmatica del lavoro.

Sul piano strettamente organizzativo la situazione della provincia, appare estremamente parcellizzata in quanto prevale a grandissima maggioranza, la cosiddetta gestione in economia fatta dal singolo comune mentre solo in questi ultimi anni si è osservato un certo coordinamento nella gestione delle risorse idriche.

In questa fase non si è ritenuto necessario riportare tutti i dati raccolti attraverso l'indagine capillare effettuata alla scala comunale, ma ci siamo limitati a ricostruire i tracciati, con i relativi pozzi, serbatoi e partitori, delle principali reti di interesse intercomunale gestite dai seguenti consorzi o enti :

- l'Azienda municipalizzata ASpes gestisce la rete idrica dei Comuni di: Cartoceto, Colbordolo, Fano, Gradara, Mombaroccio, Monteciccardo, Montelabbate, Montemaggiore, Orciano, Pesaro, Saltara, San Costanzo, Sant'Angelo in Lizzola e Tavullia;
- la Società AMIR di Rimini gestisce le reti comunali ed intercomunali dell'ex Consorzio Senatello-Metella e Carpegna rifornendo i Comuni di: Carpegna, Casteldelci, Maiolo, Mercatino Conca, Monte Cerignone, Montecopiolo, Monte Grimano, Novafeltria, Sant'Agata Feltria, Sassofeltrio e Talamello;
- il Consorzio di Mondavio gestisce la rete dei Comuni di: Barchi, Fratterosa, Mondavio, Orciano, San Costanzo e San Giorgio di Pesaro;
- il Consorzio di Piandimeleto gestisce le reti comunali dei Comuni di: Belforte all'Isauro, Frontino, Lunano e Piandimeleto;
- il Consorzio dell'Alto Metauro gestisce le reti comunali di: Acqualagna, Fermignano, Sant'Angelo in Vado, Urbana e Urbino;
- la Società S.I.S. di Montecalvo, ex consorzio Senatello, gestisce la rete acquedottistica dei Comuni di: Auditore, Montecalvo, Sassocorvaro e Tavoletto.

La maggior parte dei Comuni sopra menzionati necessitano, per soddisfare i loro fabbisogni idrici, di integrare le loro risorse con acque fornite da consorzi o enti, mentre solo una parte di essi soddisfa in maniera autonoma le proprie esigenze, pur denunciando delle carenze idriche soprattutto nei periodi estivi; sono pochi invece i Comuni che si approvvigionano attraverso Consorzi per la quasi totalità delle loro necessità. Nonostante siano numerosi i Comuni che si approvvigionano in maniera più o meno cospicua e costante da Consorzi o Enti è da evidenziare che la gestione degli acquedotti rimane per lo più di competenza comunale con le carenze di organizzazione del servizio sopra denunciate. Infatti le motivazioni che spingono i Comuni a ricorrere al Consorzio sono dettate soprattutto da carenze idriche piuttosto che dall'effettiva esigenza di una migliore gestione della risorsa acqua e della rete acquedottistica.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Quanto sopra conferma l'assoluta necessità di arrivare al più presto all'attuazione della Legge n. 36/94 (Legge Galli) che prevede il servizio idrico integrato, cioè la gestione unitaria dei servizi di acquedotto, fognatura e depurazione in un contesto di ambito che, oltre a garantire una notevole economia di scala, dovrebbe permettere, in campo acquedottistico, un più approfondito livello di conoscenza relativamente alle disponibilità idriche e allo stato e al livello di manutenzione degli impianti in esercizio, in grado di permettere così una più efficace e corretta programmazione futura degli investimenti e di conseguenza di sopperire alle carenze sopra denunciate.

E' auspicabile che nel frattempo i Comuni si adoperino per quanto di loro competenza al miglioramento della efficienza delle reti attualmente esistenti.

Come già espresso nel "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica", a livello di strumenti urbanistici comunali dovrà essere riportato, così come per le altre reti tecnologiche, lo stato di fatto e di progetto delle linee di captazione ed adduzione principali.

Per il complesso della rete, compresi i punti di captazione, pozzi, serbatoi ecc..., dovranno essere garantite adeguate fasce di rispetto, funzionali sia alla salvaguardia della rete stessa, sia all'esclusione di potenziali pericoli di inquinamento così come stabilito dal D.P.R. n. 236/88.

7D - RETI DI METANIZZAZIONE

Descrizione del tematismo

In tale carta sono stati individuati i tracciati della rete di metanizzazione relativi alle condotte di alta e media pressione attivate o in progetto nel territorio provinciale.

Dallo studio condotto in sede di PTC sono state individuate le seguenti Aziende operanti sul territorio: Snam Progetti, Megas, Aspes, Rimini Gas, Sadori Gas, Azienda Comune di Fano, Vulcan Gas, Consop, Consorzio Valle del Foglia. I condotti SNAM distribuiscono il gas metano ad alta pressione (26 -24 bar) attraverso un condotto principale interregionale che, nella Regione Marche, percorre la pianura costiera ed un tratto intervallivo che attraversa il territorio provinciale in direzione NE-SW toccando i comuni di Pietracuta, Novafeltria e Pennabilli, proseguendo poi fuori dal territorio provinciale.

Da essi dipartono alcuni rami collegati a cabine o impianti di decompressione di I° salto, la cui ubicazione è rappresentata nell'elaborato cartografico in oggetto, dove la pressione del gas metano viene ridotta a valori di intervallo 12 - 5 bar (media pressione), e distribuita alle varie Aziende che operano nel territorio.

Attraverso questi tratti a media pressione viene condotto il metano nelle lunghe distanze in territorio extraurbano fino a raggiungere i centri urbani nei quali, attraverso una seconda categoria di cabine di decompressione (cabine o impianti di decompressione di II° salto), il metano viene portato a bassa pressione e distribuito alle utenze.

Per motivi di scala di rappresentazione si è tralasciato di individuare i tracciati di bassa pressione, data anche la capillarità degli stessi.

Quanto sopra è regolamentato dal D.M. 24/11/84 recante "Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8".

Le competenze territoriali sono così distribuite :

- i Comuni nord-occidentali del territorio provinciale, insieme ai Comuni di Gabicce, Gradara e Tavullia vengono gestiti dalla *Soc. Rimini Gas* per complessivi 374 Kml di condotte;
- nel Comune di Pesaro e Comuni limitrofi opera la *Soc. ASPes* di Pesaro per una lunghezza complessiva delle condotte pari a 418 Kml;
- quasi la totalità del *Comune di Fano* è gestito dalla stessa amministrazione comunale, per una lunghezza complessiva di 170 Kml;
- i Comuni sud-orientali del territorio provinciale (Mondavio, Monte Porzio, San Costanzo e Saltara e qualche zona all'interno del Comune di Fano per la parte a confine con la Provincia di Ancona come Marotta, Ponte Sasso, sono gestiti dalla *Soc. Sadori Gas* per una lunghezza complessiva delle condotte pari a circa 167 Kml;
- il territorio restante è servito dall'*Azienda MEGAS* a carattere provinciale per una lunghezza complessiva delle condotte pari a 476 Kml.

Per i centri non serviti dalle reti di distribuzione del gas metano, o perché relativi a comuni non ancora serviti o perché in condizioni geografiche particolari o in qualsiasi caso non risulti opportuno per il rapporto costi/benefici la messa in posto di molti chilometri di condotte per rifornire un ridotto numero di utenze, alcune società operano localmente installando alcune tubature, complessivamente sempre di modeste dimensioni, collegate fra loro ed alimentate a gas G.P.L.. Nell'eventualità di un futuro collegamento alle esistenti reti a gas metano, sarà sempre possibile recuperare tali condutture cambiando l'alimentazione ed alcuni semplici raccordi. Per motivi di scala la rappresentazione grafica delle stesse non è stata fornita, ma ci si è limitati a circoscrivere i centri serviti da tali aziende con apposita simbologia differenziata per lo stato attuale e per quello di progetto, come rappresentato in legenda. Le Aziende in questione sono Vulcan Gas, Consop, e Consorzio Valle del Foglia e le condotte in loro gestione ammontano complessivamente a 23,3 Kml.

Infine nei pressi di Apecchio è stata installata una prima cisterna di stoccaggio per l'alimentazione in via provvisoria di un tratto di impianto a rete e connesso centro abitato, in attesa di collegarlo con il resto della realizzanda rete.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Anche nel settore dei metanodotti e dei gasdotti è auspicabile una razionalizzazione dei servizi ed una maggiore dimensione delle aziende di erogazione; i processi di accorpamento di aziende, che si stanno verificando nella gestione del servizio idrico integrato, potrebbero essere di aiuto in quanto molte aziende di

servizi della nostra provincia si occupano sia di erogazione di metano che di servizi acquedottistici.

Il P.T.C. ribadisce che delle fasce di rispetto, previste dalla normativa vigente, relativamente a tale infrastrutture, si dovrà obbligatoriamente tenere conto in sede di redazione degli strumenti urbanistici comunali evitando qualsiasi interferenza impropria fra esse e le nuove previsioni di sviluppo insediativo.

Comune	Elenco Aziende	N° Utenti	Mc venduti	Cab I°	Cab II°	Km. lineari
Acqualagna	Megas	337	517862	0	5	28,182
Apecchio	Vulcan Gas, Megas	303	732432	1	2	9,627
Auditore	Megas, Cons. Gas Valle Foglia	86	64382	0	2	5,651
Belforte	Megas	12	358	0	1	0,88
Cagli	Megas, Vulcan Gas, Conscop	103	478682	0	1	19,129
Carpegna	Rimini Gas	339	842128	0	5	20,333
Cartoceto						
Montemaggiore al M.	Megas, Sadori Gas	1907	6544159	2	23	66,544
Saltara						
Castel delci	Vulcan Gas	72	8200	0	0	2,1
Colbordolo	Megas	498	916249	1	3	18,268
Fano						
Mondolfo	ASPES, Sadori Gas, Az.com. Fano	19874	31582180	3	54	257,5
Monteporzio						
Fermignano	Megas	1490	4269061	1	7	49,107
Fossombrone	Megas	672	1371265	1	4	18,687
Gabicce	Rimini Gas	2431	4393594	1	7	25,742
Gradara	Rimini Gas	790	1449587	0	5	21,866
Lunano	Megas	55	56005	0	2	9,581
Macerata Feltria	Rimini Gas	345	460075	0	5	27,482
Maiolo	Rimini Gas	99	1318171	1	4	12,415
Mercatino Conca	Rimini Gas	163	220382	0	5	8,606
Mombaroccio	ASPES	82	196522	0	1	8,6
Mondavio	Megas, Sadori Gas	379	520691	0	4	23,614
Montecalvo in Foglia	Megas, Cons. Gas V. Foglia	170	63606	0	3	16,704
Montecerignone	Rimini Gas	96	112067	0	1	10,812
Monteciccardo	ASPES	60	109027	0	1	3,4
Montecopiolo	Rimini Gas	250	319075	0	3	18,653
Montefelcino	Megas, Vulcan Gas	242	222816	0	3	13,346
Montegrignano	Rimini Gas	202	171289	0	3	24,558
Montelabbate	Megas	551	1555516	0	4	15,881
Novafeltria	Rimini Gas	2486	4527088	0	23	69,725
Orciano	Megas	174	263211	0	2	7,577
Peglio	Megas	55	5692902	0	1	8,469
Pennabilli	Rimini Gas	785	1369564	1	7	36,891
Pergola	Megas	954	1484205	0	9	38,616
Pesaro	ASPES	36648	69440220	3	66	367,7
Petriano	ASPES	190	206526	1	3	22,7
Piagge	Megas	46	57599	0	2	4,851
Piandimeleto	Megas	30	25319	0	2	7,214
Pietrarubbia	Rimini Gas	163	168941	0	2	12,004
Piobbico	Megas	229	2664504	0	2	7,231
San Costanzo	Sadori Gas	652	858052	1	7	24,3
Sant'Agata Feltria	Rimini Gas	538	873168	0	3	24,34
Sant'Angelo in Lizzola	Megas, ASPES	1226	2361714	1	4	22,424
Sant' Ippolito	Megas	139	437352	0	2	7,164
Sant'Angelo in Vado	Megas	596	2157049	0	3	24,059
San Giorgio	Megas	104	124458	0	3	7,565
San Lorenzo in Campo	Megas	424	1773652	1	3	17
San Leo	Rimini Gas	602	8203605	1	7	26,888

Sassocorvaro	Megas	165	2766925	0	3	11,962
Sassofeltrio	Rimini Gas	159	160042	0	3	13,919
Serrungarina	Megas	133	219777	1	2	10,755
Talamello	Rimini Gas	333	869736	0	4	3,615
Tavoletto	Cons. Gas Valle Foglia	180	45000	0	0	3,5
Tavullia	Megas Rimini Gas ASPES	709	1042358	1	5	29,043
Urbano	Megas	1037	1310141	0	4	33,93
Urbino	Megas	2738	6329474	1	10	48,444
TOTALE PROVINCIA		83103	173927963	23	340	1629,154

7E - SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

Descrizione del tematismo

La L. 142/90 art.14 punto g) annovera, fra le funzioni amministrative spettanti alla Provincia, "l'organizzazione dello smaltimento dei rifiuti a livello provinciale, rilevamento, disciplina e controllo degli scarichi dell'acqua e delle emissioni atmosferiche" e ciò pone l'Ente Provincia in posizione primaria nelle determinazioni connesse alle problematiche del settore, considerando l'ambito territoriale provinciale come ottimale per l'organizzazione, il coordinamento e la gestione dello smaltimento rifiuti.

Il nuovo decreto "Ronchi" (D.L. 22/97), rispetto al DPR 915/82 che principalmente normava l'attività di smaltimento rifiuti, affronta il "problema rifiuti" nella globalità, partendo dalla produzione, passando per il consumo ed arrivando a gestire le fasi residue (gestione integrata, recupero materiali).

Il Piano Regionale sullo smaltimento dei rifiuti (L.R. n. 31/90), oggi ancora operativo, è normato sulla base dell'ex DPR 915/82. Il piano individua, per la Provincia di Pesaro e Urbino, n. 7 bacini di utenza o ambiti di smaltimento, così come riportati nell'elaborato cartografico, a cui corrispondono determinati impianti di 1^ cat. di discariche controllate, comprensoriali per R.S.U., R.S.A. e fanghi di depurazione delle acque civili. Il Piano Regionale prevede che con gli ambiti n. 4 (Pesaro) e n. 5 (Fano), per una potenzialità annua di 259.692 t., si raggiunga il 63% (t/annua 165.772) della produzione globale complessiva di R.S.U. e R.U.A., rappresentando tali ambiti la massima densità di popolazione e di insediamenti produttivi dell'intera provincia.

Relativamente alla produzione, se rapportiamo il dato '93 dei rifiuti prodotti con il dato '96 dei rifiuti smaltiti presso gli impianti della nostra provincia (182.874 t.) si ha un aumento di produzione pari al 20,23%, corrispondente ad un valore di 1,46 Kg./ab. g.; tale valore procapite è sul livello del dato nazionale 1,26 Kg/ab. g. (stima del Ministero dell'Ambiente 1995).

La lettura dei dati raccolti portano ad una serie di considerazioni generali:

- il dato previsionale del piano è estremamente sottostimato, non tenendo conto delle attività produttive ed artigianali della Provincia di Pesaro e Urbino, che, proprio per le loro peculiarità, forniscono una quantità notevole di R.S.A.

- la necessità di impostare un piano provinciale di smaltimento rifiuti aderente alla realtà partendo dai dati forniti dal "catasto rifiuti" e non più su previsioni a lungo raggio.

- la necessità di avviare presso i produttori il riutilizzo dei materiali assimilabili onde comportare un decremento degli stessi a favore di forme alternative di smaltimento, unitamente ad uno sviluppo generalizzato della raccolta differenziata.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Con l'uscita del Decreto "Ronchi" (D. Leg.vo n. 22/97) la Regione Marche in collaborazione con le Province sta predisponendo la redazione della 2^ fase del Piano Regionale Smaltimento rifiuti che partendo dalla realtà presente negli ambiti territoriali di competenza di ogni provincia, arrivi alla definizione del sistema regionale nel breve periodo, valutando le capacità residue degli impianti (Pesaro, al gennaio '97, mc. 2.023.000) e la previsione di pianificazione al 2003, anno di riferimento dove gli impianti potranno ricevere soltanto i rifiuti derivanti da trattamenti impiantistici di selezione-stabilizzazione.

Nel nuovo programma di pianificazione sarà di grande importanza la definizione degli ambiti territoriali ottimali, possibilmente corrispondenti all'intero territorio provinciale, dove verrà predisposto un "piano di gestione dei rifiuti" che compori il superamento della frammentazione delle azioni fino ad ora condotte dai singoli enti in nome di un unico risultato.

La Provincia di Pesaro e Urbino ha già iniziato ad effettuare uno studio preliminare che, al di là degli impianti oggi in utilizzo, verifichi presso gli enti territoriali lo stato di fatto della raccolta differenziata dei rifiuti e degli impianti ad esse connessi, per arrivare in primo luogo ad effettuare una copertura omogenea del territorio favorendo una gestione integrata e coordinata del rifiuto R.S.U. e R.S.A..

Il presente P.T.C. indica per il prossimo futuro il mantenimento in attività o l'attivazione di massimo due discariche a servizio dell'intero territorio provinciale, la cui localizzazione andrà definita a livello di accordi di copianificazione interistituzionale.

Qualora il Piano di settore regionale sui rifiuti, ovvero quello provinciale, prevedano un numero diverso di discariche, tale individuazione avverrà in variante al PTC tramite accordi di copianificazione tra Enti interessati.

8A - POPOLAZIONE ACCENTRATA NEI CENTRI E NUCLEI > 200 ab. (Censimenti '71-'81-'91)

Descrizione del tematismo

L'analisi delle dinamiche demografiche intercensuarie relative ai centri e ai nuclei abitati è un indicatore importante per cogliere le tendenze ed il peso dell'armatura urbano-territoriale della nostra Provincia.

La carta allegata evidenzia tramite istogrammi l'andamento demografico ai censimenti 71-81-91 dei centri e nuclei abitati con più di 200 abitanti al censimento ISTAT 1971.

Soffermandoci in questa sede alla lettura delle sole variazioni intercensuarie 81-91, possiamo evidenziare che:

1) i centri capoluogo di comune soggetti a sensibili decrementi sono per ordine alfabetico i comuni di Auditore (-10%), Cartoceto (-12%), Fossombrone (-0,5%), Frontino (-13%), Gabicce (-6,6%), Montecerignone (-4,4%), Montefelcino (-6,5%), Montemaggiore (-14,2%), Pergola (-5,2%), Pesaro (-4,4%), Petriano (-9,6%), S.Giorgio di Pesaro (-5,5%), S.Agata Feltria (-4,3%).

2) i centri capoluogo di comune interessati da sensibili incrementi (ci limitiamo ad indicare quelli con incremento superiori al 10%) sono Acqualagna (13%), Barchi (24%), Casteldelci (64%) Colbordolo (21%), Fermignano (20%), Frontone (15%), Gradara (22%), Isola del Piano (70%), Lunano (19%), Maiolo (14%), Monteciccardo (100%), Montecopiolo (12%), Montegrimano (13%), Montelabbate (19%), Monteporzio (17%), Novafeltria (10%), Piagge (17%), Piandimeleto (20%), Pietrarubbia (27%), Saltara (42%), San Costanzo (31%), S.Ippolito (43%), Tavullia (23%).

3) I centri ed i nuclei frazionali in forte sviluppo demografico (+ del 15%) sono Morciola (Colbordolo), Bellocchi e Fenile (Fano) S.Silvestro (Fermignano), Fanano, Pievevecchia (Gradara), S. Filippo (Mondavio), Marotta e Ponte Rio (Mondolfo), Borgo Massano (Montecalvo in F.), Montegaudio (Monteciccardo), Monteguiduccio, Sterpeti, Villa Palombara (Montefelcino), Osteria Nuova e Apella (Montelabbate), Villanova (Montemaggiore), Castelvecchio (Monteporzio), Pantana e Osteria del Piano (Pergola), Borgo S. Maria, Novilara, S.Maria Arzilla, Tre Ponti, Villa Ceccolini (Pesaro), Borgaccio e Calcinelli (Saltara), Solfanuccio (San Costanzo) Pietracuta (S.Leo), Romagnano (S. Agata F.), Montecchio e Osteria Nuova (S. Angelo in Lizzola), Pian delle Rose (S. Ippolito), Caprazzino (Sassocorvaro), Fratte (Sassofeltrio), Tavernelle (Serrungarina), Cà Poggiolo (Talamello), Rio Salso - Case Bruciate (Tavullia), Gadana e Trasanni (Urbino).

Come segno positivo di nuovi processi evolutivi in controtendenza con gli andamenti negativi della curva demografica degli ultimi decenni, si citano i casi dei Comuni di San Leo, Montegrimano, Montecopiolo, Monte Cerignone, Auditore, Maiolo, Orciano, Mondavio, Piagge, Tavoleto, Macerata Feltria, Urbino, Mercatello sul Metauro, Sassofeltrio, Isola del Piano, S.Agata Feltria, Pergola.

Questi, come evidenzia la tav.19 dell' "Atlante di Inquadramento socio-economico", sono passati dal '91 al '96 da una dimensione di decremento costante ad una ripresa positiva significativa, che può essere di buon auspicio per le politiche di riorganizzazione territoriale che intende favorire il presente PTC.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

In sede di redazione dei PRG si dovrà ovviamente tenere conto dell'evoluzione storica e recente dell'andamento della curva demografica sia su base comunale che dei singoli centri, al fine di evitare la formulazione di ipotesi di sviluppo completamente estranee alla realtà dei processi in atto, così come esaurientemente puntualizzato nel "

Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica", già approvato dal Consiglio Provinciale il 21/7/97 e riproposto dal presente P.T.C. con alcune marginali modifiche.

Si dovrà però tenere anche presente che ragionevoli sovradimensionamenti dei PRG dei Comuni depressi possano costituire un opportuno stimolo ad auspicabili forme di ripresa ed in questo senso ci sembra molto interessante e da rafforzare la politica di "incentivi per l'insediamento nelle zone montane" sancita dall'art.15 della L.R. n. 35/97.

Di contro, sarebbe anche opportuno che per i territori già fortemente congestionati si attivassero politiche volte più alla riqualificazione che alla incentivazione di ulteriore concentrazione.

8B - STRUTTURA INSEDIATIVA

Descrizione del tematismo

La presente carta evidenzia l'articolazione complessiva della struttura insediativa residenziale-produttiva nel territorio provinciale.

Per quanto riguarda il sistema residenziale emergono il considerevole spazio e peso acquisito dai centri di Pesaro e Fano, oramai separati solo dalla barriera fisica del Monte Ardizio, le nuove conurbazioni del basso Foglia e del basso-medio Metauro e della fascia costiera ricompresa fra Fano ed i confini della Provincia di Ancona per protrarsi poi fino a Senigallia.

In termini meno appariscenti ma perseguendo sempre la stessa logica dello sviluppo spontaneo e linearmente disordinato lungo l'asse viario principale di fondovalle, si rappresentano i processi di urbanizzazione che stanno interessando la bassa e media Valle del Cesano.

Le città di Pesaro e Fano, grazie alle loro significative tradizioni culturali urbanistiche, al di là degli specifici problemi ancora non risolti, hanno mantenuto un adeguato controllo del loro sviluppo urbanistico.

Per gli altri contesti di "nuova generazione" ed in particolare per quelli della bassa Val Foglia e della fascia costiera di Marotta invece si pongono difficili ed urgenti problemi di riqualificazione per conferire identità e funzionalità urbanistica a contesti che, per ragioni diverse, contrassegnano in modo fortemente negativo l'immagine e la razionalità complessiva dell'armatura urbana provinciale che per il resto presenta ancora buoni livelli di organizzazione e buone possibilità di riorganizzazione qualificante e sviluppo funzionale.

Una delle scelte principali del presente P.T.C. è quello di proporre ai Comuni indirizzi, regole e criteri di riferimento per progettare in modo autonomo ma non autarchico né anarchico il loro sviluppo.

Già tutta una serie di P.R.G. che abbiamo avuto modo di esaminare testimoniano l'avvio di un nuovo processo di maturazione tecnico-politica, che fa ben sperare per il conseguimento di un qualche successo duraturo e significativo da parte del presente Piano ma più in generale da parte dell'attività e l'impegno complessivo che ormai da 5 anni anche l'Amministrazione Provinciale sta esercitando in materia.

Nel contesto sopra illustrato, la struttura del sistema produttivo, appare, per ovvie ragioni, in una dimensione

meno frastagliata, più puntualizzata ed informata da criteri di funzionalità urbano-territoriale quasi sorprendenti, se si esclude il fenomeno dell'eccessiva permanenza ancora di aree produttive nelle adiacenze e all'interno del contesto urbano della città di Pesaro e di altri piccoli centri fondovallivi.

E' questo un problema che il nuovo P.R.G. di Pesaro in particolare ci sembra impegnato a risolvere, anche se scelte già effettuate precedentemente (area di Selvagrossa) faranno molto probabilmente rivivere su scenari nuovi tale vecchia contraddizione.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Le scelte che in questi recenti anni l'Amministrazione Provinciale ha legittimato relativamente alla creazione di nuove aree industriali, approvando i P.R.G. di una significativa serie di Comuni, dovrebbero contribuire, a nostro avviso, a consolidare e rafforzare gli elementi di razionalità preesistenti di tutto il sistema, che comunque potrà meglio svilupparsi e strutturarsi qualora gli indirizzi forniti dal Piano relativamente alle cosiddette "aree centrali" (vedi scheda di progetto finale), si traducano anche in significative azioni di politica localizzativa delle attività produttive.

I singoli Comuni in sede di redazione dei rispettivi P.R.G. dovranno comunque tenere conto delle situazioni di fatto esistenti, vigenti e programmate, relativamente alle infrastrutture della mobilità, alle aree produttive ed ai servizi di rilievo intercomunale, dei Comuni appartenenti alla stessa "area elementare di riferimento" di cui a pag.69 del "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica".

Inoltre per le aree della bassa Val Foglia, della bassa Val Metauro e della fascia ricompresa fra Fano e Marotta è auspicabile l'attivazione, attraverso iniziative di concertazione interistituzionale, di specifici Piani Urbanistici di Settore volti a riqualificare e razionalizzare su base intercomunale i forti e contraddittori processi di sviluppo in atto.

AREE INDUSTRIALI DI NUOVA PREVISIONE NEI COMUNI CON P.R.G. IN ADEGUAMENTO AL P.P.A.R. APPROVATO DALLA PROVINCIA

(dicembre 1997)

COMUNE	SUP. TERRIT.
BELFORTE ALL'ISAURO	37.000 mq.
COLBORDOLO	906.740 mq.
GRADARA	27.300 mq.
LUNANO	145.000 mq.
MERCATELLO SUL METAURO	55.100 mq.
MOMBAROCCIO	205.000mq.
MONTECALVO IN FOGLIA	83.706 mq.
MONTEMAGGIORE AL METAURO	61.000 mq.
MONTEPORZIO	74.735 mq.
PIANDIMELETO	229.810 mq.
PIOBBICO	76.000 mq.
S. ANGELO IN VADO	103.100 mq.
SANT'IPPOLITO	396.390 mq.

TAVULLIA	736.150 mq.
URBINO	925.000 mq.
<i>Totale</i>	4.062.085 mq.

8C - L'UNIVERSITA' DI URBINO

Descrizione del tematismo

Nell'ambito del contesto provinciale (e non solo) l'Università di Urbino riveste senza dubbio un ruolo di primaria importanza che contribuisce in modo determinante a salvaguardare il rango di capoluogo provinciale al suo centro di appartenenza. La qualità e quantità delle sue strutture didattiche ed il considerevole numero di iscritti (circa 23.000), la rendono per molti aspetti un caso più unico che raro nel panorama dei centri universitari italiani.

Il P.R.G. di Urbino recentemente approvato dall'Amministrazione Provinciale, contiene scelte importanti di breve e medio periodo, per l'ulteriore potenziamento delle sue strutture (ampliamento Sogesta, Polo e Parco scientifico, residenze studentesche, servizi) rispetto alle quali il P.T.C. non ritiene di dover aggiungere altro oltre quello già precisato in sede di approvazione definitiva dello strumento urbanistico generale.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Sarebbe comunque auspicabile che l'ulteriore sviluppo dell'Università, si possa tradurre anche in un suo rapporto più stretto e diffuso con il territorio provinciale ed in particolare con quello dell'entroterra. L'attivazione di un tale tipo di strategia, che potrebbe sostanziarsi nel decentrare o attivare ex-novo alcuni corsi di scuole speciali o addirittura alcuni corsi di laurea (anche solo a livello di diploma) presso i poli urbani più prossimi e tradizionalmente più legati ad Urbino, risulterebbe innanzitutto utile all'opportuno e necessario rafforzamento funzionale di detti centri, così come in generale prefigura il presente P.T.C., ed inoltre consentirebbe ad Urbino stessa di evitare il rischio di caricarsi di un numero di funzioni didattiche e di utenti troppo sproporzionato rispetto alle dimensioni del suo contesto urbano che, seppur visto in una giusta dimensione di sviluppo, comunque ha ed avrà sempre il limite oggettivo della sua relativa consistenza demografica.

In tal senso vanno valutate positivamente le esperienze di decentramento, già in atto, riguardanti il Comune di Pesaro (Pesaro Studi) ed il Comune di Fano (Corso di laurea in biotecnologie agro-industriali).

In estrema sintesi riteniamo che sarebbe una scelta miope per Urbino e la sua Università pensare che le ragioni del loro simbiotico sviluppo coincidano con una rigida politica di accentramento di tutte le funzioni universitarie all'interno delle vecchie mura che anche nel passato non hanno mai avuto il significato di limitazione verso l'esterno.

In tal senso il presente P.T.C. propone che la localizzazione di nuove sedi di facoltà debbano essere definite a livello di accordi interistituzionali di copianificazione al fine di individuare le soluzioni più adeguate ad una strutturazione funzionalmente diffusa del territorio.

**UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI URBINO:
distribuzione degli studenti iscritti per corso di laurea
(A.A. '94-'95) ***

Corsi di laurea	Studenti iscritti (A.A. 1994-95)
Giurisprudenza	4506
Scienze politiche	1947
Economia e Commercio, Economia Amministrazione Imprese, Gestione Amministrazioni Pubbliche, Marketing e Commercio Aziendale	2511
Lettere, Filosofia, Lingue e Letterature Straniere Moderne, Conservazione Beni Culturali, Materie Letterarie	2165
Pedagogia, Scienze Dell'Educazione Vigilanza Scolastica, Lingue e Letterature Straniere, Psicologia	2852
Lingue e Letterature Straniere	888
Sociologia	4655
Scienze Biologiche, Scienze Geologiche	744
Farmacia	846
Scienze Ambientali	314
Scuole Dirette a Fini Speciali	
Tecnici di Lab. Biomedico, Assistenti Sociali, Progettisti di Moda, Studi Grafologici	589
Altre Scuole	
Scienze religiose, Ecologia, Igiene Ambientale, Medicina Olistica (2 anni), Medicina Olistica (3 anni), Medicina Olistica (4 anni), Tecnici di Laboratorio, Agopuntura, Giornalismo	388
Istituto Superiore di Educazione Fisica	1050
TOTALE	23455

* Dati forniti dall'Università degli Studi di Urbino e dall'Istituto Superiore di Educazione Fisica di Urbino

PROVENIENZA STUDENTI (A.A. '94-'95)**

REGIONI di PROVENIENZA	N° STUDENTI	Distrib.%
Piemonte	366	1,6
Valle d'Aosta	12	0,05
Lombardia	1016	4,59
Trentino Alto Adige	104	0,47
Veneto	776	3,5
Friuli Venezia-Giulia	348	1,57
Liguria	262	1,18
Emilia Romagna	2869	12,97
Toscana	474	2,14
Umbria	514	2,32
Marche	9113	41,19
Lazio	797	3,6
Abruzzo	1165	5,26
Molise	169	0,76
Campania	557	2,51

Puglia	2144	9,69
Basilicata	275	1,24
Calabria	545	2,46
Sicilia	397	1,79
Sardegna	187	0,84
ITALIA	22120	100
UNIVERSITA' DI URBINO		
Provenienza	Studenti	% sul totale
Italiani	22120	98,2
Stranieri	391	1,8
TOTALE	22511	100

** Dati forniti dall'Università degli Studi di Urbino

8D - STRUTTURE COMMERCIALI - GRANDE DISTRIBUZIONE

Descrizione del tematismo

L'analisi delle strutture commerciali di rilevanza provinciale, parte dalla necessità di conoscere gli elementi che definiscono la dinamica commerciale sul territorio.

I criteri di analisi si sono basati sulla legge regionale n.17/94 che regola il rilascio dei nulla-osta per strutture con superficie di vendita superiore ai 400 mq. (per i Comuni con popolazione inferiore ai 10mila abitanti) e definisce le indicazioni programmatiche per la redazione dei piani comunali per il commercio che comunque dovrà essere adeguata alle nuove disposizioni nazionali sul commercio (D.L. n. 114 del 31/3/98).

La metodologia di raccolta e elaborazione dei dati si è basata su criteri elementari; partendo dalla L.R. 17/94 sono state adottate le tipologie secondo quanto disposto dall'art. 4 : Supermercati, Ipermercati, Grandi magazzini, Centri Commerciali. Sempre attraverso la legge regionale 17/94 sono stati anche delimitati i bacini commerciali.

Le informazioni principali, raccolte nella pubblicazione annuale del Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato e del Sistema Statistico Nazionale relative alla individuazione dei Caratteri Strutturali del Sistema Distributivo in Italia, al 1 gennaio 1996, sono state fornite dalla Camera di Commercio di Pesaro.

Ai fini della restituzione grafica dei dati, si è deciso di unificare la tipologia dei supermercati e ipermercati, mantenendo invariata la suddivisione per superfici di vendita.

Da una prima lettura dei dati, si rileva che la grossa concentrazione delle strutture commerciali di grandi dimensioni si trovano ubicate nei comuni di Pesaro e Fano. Sicuramente all'interno dei bacini commerciali, definiti dalla L.R.17/94, i bacini di Pesaro e Fano sono quelli che si presentano più attrattivi per presenza e diversità di grandi strutture commerciali, rispetto a quelli di Urbino e Novafeltria. Qui vediamo localizzati i due centri commerciali, che sono la tipologia che ha forse il più forte impatto sul territorio. La concentrazione di servizi e strutture commerciali di varia natura (ipermercati, grandi negozi specializzati, grandi magazzini) richiede una attenta valutazione della dotazione e dell'utilizzo delle infrastrutture legate alla mobilità. Queste grandi aree commerciali si configurano come veri e proprio "poli"

attrattivi, richiamando un flusso di fruitori a livello di bacino commerciale, e, quindi, territoriale, di notevoli dimensioni.

Delle tipologie analizzate, quella dei supermercati è la più numerosa. In particolare, quella relativa alla prima classe (con superficie compresa tra 400mq e 800mq) risulta essere quella più uniformemente distribuita su tutto il territorio provinciale anche se per l'entroterra continuano ad esercitare un qualche ruolo di polarizzazione, centri quali Pergola, Cagli, Fossombrone, Urbino, Novafeltria, Urbania, mentre sulla costa, oltre ovviamente ai centri di Pesaro e Fano, emerge la polarità di Marotta-Mondolfo.

Evidenziamo comunque che per avere una visione più compiuta del rapporto territorio/attività commerciali fortemente attrattive dovrebbe prendersi in considerazione la distribuzione dei grandi negozi specializzati che si stanno sempre più sviluppando senza seguire i criteri localizzativi tradizionali (vicinanza ai centri abitati.....) ma misurandosi essenzialmente sull'accessibilità dei luoghi. Da un primo sommario esame dei dati disponibili ci sembra di poter rilevare una loro diffusa e massiccia, nonché disordinata presenza nei tratti fondovallici del Foglia, Metauro e Cesano.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

La programmazione urbanistica di nuove strutture commerciali di rilevanza zonale e/o provinciale dovrà essere effettuata con estrema attenzione e possibilmente in una dimensione di concertazione interistituzionale, date le forti ricadute che esse hanno sul complesso dell'armatura insediativo-territoriale esistente. In generale esse dovranno comunque essere localizzate in aree extraurbane "centrali" rispetto ai contesti insediativi territoriali, in modo da far

funzionare tali strutture come strumento di interazione e non come strumento di rottura delle relazioni preesistenti.

In tal senso potranno costituire una buona occasione gli indirizzi generali che le Regioni entro 1 anno dalla pubblicazione del D.L. n.114 del 31/3/98 devono definire ai sensi dell'art. 6 relativamente alla programmazione della rete distributiva con particolare considerazione degli aspetti urbanistici e territoriali delle realtà interessate.

Il recentissimo provvedimento regionale di sospensione, per due anni, dei nulla-osta per strutture commerciali per beni di largo e generale consumo, di competenza regionale (tutte le strutture > di 1500 mq. e quelle > a 400 mq. per i Comuni con meno di 10.000 ab.) crea l'opportunità per una doverosa riflessione su come rendere sempre più stringente il rapporto fra programmazione commerciale e pianificazione urbanistica, nonché su come rendere compatibile la presenza di tali grosse strutture con il tessuto più minuto e diffuso delle tradizionali attività commerciali che fra l'altro svolgono un ruolo ed una funzione rivitalizzante dei piccoli e medi centri storici.

C'è comunque da evidenziare che il concomitante rilascio di nulla osta regionale al Comune di Pesaro per l'autorizzazione amministrativa per l'apertura di un nuovo centro commerciale in località Torraccia, per una superficie di vendita di 10.500 mq., tende a ridimensionare, quanto meno per una parte significativa del territorio provinciale, il significato e gli effetti della sospensione sopradetta.

Ciò ci porta a constatare da un lato, che ancora la prassi della "politica di concertazione" da tutti auspicata fa fatica a decollare e dall'altro che non si può più escludere l'Amministrazione Provinciale da una valutazione complessiva e concertata per scelte che hanno un così considerevole impatto a livello territoriale.

COMUNE	SUPERMERCATI						GRANDI MAGAZZINI				CENTRI COMMERCIALI				GRANDI NEGOZI	TOTALE
	da 400mq a 800mq	da 801mq a 1500mq	da 1501mq a 2500mq	da 2501mq a 5000mq	sup. a 5000mq	TOTALE	da 400mq a 800mq	da 801mq a 1500mq	da 1501mq a 2500mq	TOTALE	da 1501mq a 2500mq	da 2501mq a 5000mq	sup. a 5000mq	sup. a 1500mq	TOTALE	
Aqualagna																
Apecchio																
Auditore																
Barchi																
Belforte all'Isauro																
Borgo Pace																
Cagli	2					2									1	3
Cantiano																
Carpegna																
Cartoceto	2					2	1		1							3
Casteldeci																
Corbordolo																
Fano	8	1		1		10		2	2			1		1	5	20
Fermignano																
Fossombrone	2					2										2
Fratte Rosa																
Frontino																
Frontone															1	1
Gabicce Mare		1				1		1							1	2
Gradara																
Isola del Piano																
Lunano																
Macerata Feltria																
Maiolo																
Mercatello sul M.																
Mercatino Conca																
Mombaroccio															1	1
Mondavio		1				1										
Mondolfo	7					7									1	8
Montecalvo in F.															1	1
Montecerignone																
Monteccardo																
Montecopiolo																
Montefelcino																
Montegrignano																
Montellabate	1					1										1
Montemaggiore al M.																
Monteporzio	1					1										1

37	Sma		CONAD	450	15
39	Sma		COAL	599	5
40	Sma		COAL	500	10
41	SMc		Gruppo Cinque	450	11
42	Sma		STANDA	620	52
43	Sma		La Fonte	550	17
44	Sma		DISI Italia	600	6
47	Sma		Sviluppo Discount	500	9
48	Ipa		CRM Ipermercati	2700	120
49	SMB	S.Angelo in Lizzola	Il Fiore srl	900	20
50	Sma	Saltara	SE.AL	800	10
51	Sma	S.Lorenzo in Campo	Diamante snc	650	11
52	Sma	Sant'Angelo in Vado	DE.VA. Shopping snc	425	7
53	Sma	Sassocorvaro	Spendibene	490	3
54	Sma	Talamello	C.N.C.	600	13
55	Sma	Urbania	Superconad Urbania sas	570	10
56	Sma		SE.AL. spa	580	4
57	SMB	Urbino	Maxiconad Montefeltro	1400	25
58	Sma		Maxiconad Montefeltro	420	8
59	Sma		Spendibene	420	5
GRANDI MAGAZZINI					
1	Gma	Cartoceto	Saro - Aldy Mercato	593	9
2	GMB	Fano	Arnold Happening	1480	21
3	GMB	Fano	La Rinascenza Upim	1031	15
4	GMc	Pesaro	Mercatone Più	2780	26
5	Gma	Pesaro	CMR Ipermercati	500	10
6	GMB	Pesaro	Standa	1100	36
7	Gma	S.Angelo in Lizzola	Bernardi spa	800	5
CENTRI COMMERCIALI					
1	CCc	Fano	Metauro	8536	319
2	CCc	Pesaro	Miralfiore	5280	243

8E - STRUTTURE TURISTICO-RICETTIVE

Descrizione del tematismo

L'analisi della distribuzione sul territorio provinciale delle strutture turistiche è stata condotta tenendo conto della individuazione e regolamentazione delle attrezzature turistiche operate dalle leggi regionali vigenti, n.42/94 (in particolare per ciò che riguarda alberghi e campeggi) e la n. 31/94 (che individua le altre attrezzature: stabilimenti balneari, case per ferie, rifugi alpini, affittacamere, case ed appartamenti per vacanza e gli alloggi turistici).

Partendo da tale riferimento legislativo, sono stati raccolti i dati secondo le seguenti principali categorie: strutture alberghiere; campeggi e villaggi turistici; agriturismo; altre strutture (case per ferie, rifugi alpini, affittacamere, ostelli per la gioventù, case ed appartamenti per vacanza ed alloggi turistici).

Per il reperimento dei dati, ci si è avvalsi della collaborazione del settore Turismo dell'Amministrazione Provinciale, il quale ha fornito l'elenco relativo alle attrezzature turistiche (riferiti per la maggior parte al dicembre '96).

Si è ritenuto inoltre importante tenere conto dei dati relativi al movimento turistico. Per la raccolta di tali informazioni si è proceduto al contatto delle quattro Aziende di Promozione Turistica della Provincia (Pesaro, Urbino, Fano e Gabicce Mare), le quali hanno inviato uno schema di dati relativo al movimento turistico dell'anno 1996, differenziato per movimento relativo alle strutture

alberghiere ed extra-alberghiere, secondo una suddivisione tra arrivi e presenze di turisti italiani e stranieri. I dati sono inseriti in una tabella a corredo della carta tematica.

Si riscontra la maggiore concentrazione di strutture turistiche nei comuni costieri. In particolare in essi sono presenti la maggior parte degli alberghi.

Delle 389 strutture alberghiere, infatti, 119 sono localizzate a Gabicce Mare, 82 a Pesaro e 64 a Fano. Seguono poi i Comuni di Urbino con 18 alberghi e Mondolfo-Marotta con 13 strutture alberghiere. A Carpegna sono presenti 8 alberghi a sottolineare l'importanza del piccolo centro montano come maggior polo di attrazione turistica dell'entroterra. Le restanti strutture sono localizzate in 41 comuni della Provincia mentre in 20 comuni non risultano presenti strutture ricettive alberghiere.

Molto minore è la presenza di campeggi e villaggi turistici, 22 in tutta la Provincia, di cui 8 localizzati nel solo Comune di Fano, 4 a Pesaro, 2 a Carpegna e Marotta di Mondolfo ed 1 nei Comuni di Frontino, Gabicce Mare, Pennabilli, S. Costanzo, Sassofeltrio, Urbino.

Le strutture agrituristiche, 82 unità, trovano una localizzazione più omogenea su tutto il territorio provinciale, con una significativa e importante presenza anche nell'entroterra.

Per quanto riguarda le altre strutture ricettive (case per ferie, affittacamere, rifugi alpini, country houses) i dati possono essere analizzati solo congiuntamente, non essendo stati suddivisi per le diverse strutture. Il dato immediatamente saliente è che delle 118 "altre" strutture,

49 sono localizzate nel Comune di Urbino; fenomeno certamente motivato dalla presenza dell'Università.

Relativamente ai movimenti turistici che interessano le strutture alberghiere, Pesaro è il centro turistico con il maggior numero di arrivi seguito nell'ordine da Fano, Gabicce, Urbino, Carpegna e Borgo Pace. Prendendo però in considerazione il numero delle presenze, emerge, rispetto all'ordine sopra esposto, che Gabicce supera gli altri Comuni costieri, presentando un indice di presenze per arrivo pari a 7,7 contro 4,2 di Fano e 5,6 di Pesaro; interessanti gli indici di Carpegna 8,8 e di Borgo Pace 4,4 mentre è decisamente basso il valore di Urbino, pari a 2,6.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

A livello urbanistico, data la situazione di fatto e considerati gli andamenti delle domande turistiche emergenti, il presente PTC auspica l'attivazione di una decisa politica di riqualificazione integrata (strutture-servizi-ambiente) per la fascia costiera ed una politica di valorizzazione per l'entroterra delle risorse ambientali e di quelle storico-culturali (Parchi naturali, Parchi archeologici, Centri storici, Beni Architettonici extraurbani, Musei...), favorendo al contempo una strutturazione leggera e diffusa del territorio tramite lo sviluppo dell'agriturismo, delle country houses, delle aree attrezzate per il campeggio, per i camper ed il tempo libero, nonché di un commercio minuto e qualificato dei prodotti tipici sia alimentari che dell'artigianato locale anche tramite il recupero e l'utilizzo delle strutture edilizie esistenti in zona agricola.

A livello di P.T.C. si ammette anche la possibilità di parziali traslazioni dei volumi esistenti, per favorire il recupero del patrimonio edilizio sparso, non più legato all'esercizio dell'attività agricola di non particolare valore architettonico-ambientale, purchè realizzati nel rispetto delle caratteristiche tipologiche esistenti; si specifica che le

parziali traslazioni dei volumi esistenti vanno riferite ai soli volumi pertinenziali dell'edificio principale.

Si prevede invece il divieto di trasformare quote di aree di camping esistenti in "mini-villaggi turistici" anche qualora provvedimenti regionali lo rendessero possibile, giacché ciò oltre a implicare in genere forti impatti ambientali, contrasta con le politiche sopra accennate; rispetto a tali soluzioni è senza dubbio preferibile puntare su forme più originali ed aderenti alle identità del territorio quali quella avviata nel Comune di Urbina, dove il pubblico e il privato stanno operando in modo sinergico per realizzare un "albergo diffuso" tramite il recupero di tutta una serie di case rurali.

Nell'ambito degli interventi volti ad arricchire l'offerta turistica del territorio provinciale un particolare ruolo può essere esercitato, oltre che dalla valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali presenti, come già abbiamo avuto modo di dire in altre parti del presente PTC, anche da un adeguato utilizzo delle risorse termali esistenti; in particolare la realizzazione delle previsioni urbanistiche relative alle terme di Carignano già approvate da questa Amministrazione, ma anche il completamento ed il potenziamento delle strutture e dei centri termali di Petriano, Macerata Feltria e Montegrimano possono dare un contributo significativo alla maturazione di un pacchetto ricco ed articolato che nel raggio di un'ora può offrire interessantissime e differenziate possibilità di fruizione nell'ambito dei turismi balneare, ambientale, culturale, artistico, termale, gastronomico, dello spettacolo e del tempo libero in generale.

Il presente P.T.C. inoltre formula l'indirizzo di non favorire la previsione di nuovi insediamenti turistico-residenziali (villaggi turistici e simili) isolati dai contesti già urbanizzati.

COMUNE	ALBERGHI (Dic. '96)	CAMPING (Dic. '96)	AGRITURISMO (10 febb. '96)	ALTRE* (Dic. '96)	Totale
Aqualagna	5		1	1	7
Apecchio	5		3	1	9
Auditore	2				2
Barchi					
Belforte all'Isauro					
Borgo Pace	4		4	1	9
Cagli	5		4	2	11
Cantiano	1				1
Carpegna	8	2		2	12
Cartoceto			1		1
Casteldelci	1		1		2
Corbordolo	2				2
Fano	64	8	12	17	101
Fermignano	2				2
Fossombrone	3				3
Fratte Rosa					
Frontino	1	1			2
Frontone	2				2
Gabicce Mare	119	1		1	121
Gradara			2	3	5
Isola del Piano			4	1	5
Lunano				1	1
Macerata Feltria	1				1
Maiolo	1		1		2

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Mercatello sul M.			1	1	2
Mercatino Conca	1			1	2
Mombaroccio	2				2
Mondavio	2		2		4
Mondolfo	13	2		3	18
Montecalvo in F.			1		1
Montecerignone	1		1		2
Monteciccardo					
Montecopiolo	4				4
Montefelcino			1	1	2
Montegrimano	5		2	3	10
Montellabate	1				1
Montemaggiore al M.	1				1
Monteporzio	1				1
Novafeltria	6			1	7
Orciano di P.	1				1
Peglio	1				1
Pennabilli	4	1		5	10
Pergola	2		6	1	9
Pesaro	82	4	11	15	112
Petriano					
Piagge			1		1
Piandimeleto	1				1
Pietrarubbia	1				1
Piobbico	2			3	5
Saltara	1				1
S.Costanzo		1	1		2
S.Giorgio di P.					
S.Leo	2		5	1	8
S.Lorenzo in Campo	1				1
S.Agata Feltria	3		2	2	7
S.Angelo in L.	1				1
S.Angelo in Vado					
S.Ippolito					
Sassocorvaro					
Sassofeltrio	1	1		1	3
Serra S.Abb.			1		1
Serrungarina	1		2	1	4
Talamello					
Tavoleto	1				1
Tavullia	1		2		3
Urbania	2		5		7
Urbino	18	1	5	49	73
TOTALE	389	22	82	118	611

MOVIMENTI TURISTICI (Anno 1996)						
ALBERGHI						
COMUNE	Italiani		Stranieri		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Aqualagna	2341	6263	195	659	2536	6922
Apecchio	668	5032	82	321	750	5353
Auditore	124	1024	11	52	135	1076
Barchi						
Belforte all'Isauro						
Borgo Pace	2983	13386	94	350	3077	13744
Cagli	857	3022	111	491	968	3513
Cantiano	158	642	21	58	179	700
Carpegna	3290	26402	104	3687	3394	30089
Cartoceto						
Casteldelci	156	665			156	665
Corbordolo	559	3477	67	388	626	3865
Fano	58171	226484	14439	81387	72610	307871

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Fermignano	3488	6457	336	1097	3824	7554
Fossombrone	1852	5274	204	782	2056	6056
Fratte Rosa						
Frontino	264	2656	24	48	288	2704
Frontone	260	1072	30	228	290	1300
Gabicce Mare	56538	410178	14111	137433	70649	547611
Gradara						
Isola del Piano						
Lunano						
Macerata Feltria	729	4320	61	710	790	5030
Maiolo	87	2542	2	27	89	2569
Mercatello sul M.						
Mercatino Conca	376	2407	14	282	390	2689
Mombaroccio	102	1032	6	30	108	1062
Mondavio	744	2015	228	1244	972	3259
Mondolfo	648	2928	54	312	702	3240
Montecalvo in F.						
Montecerignone	41	948			41	498
Monteciccardo						
Montecopiolo	974	8289	173	1877	1147	10086
Montefelcino						
Montegrimano	756	11342	5	43	761	11385
Montellabate	153	712	18	77	171	789
Montemaggiore al M.	9	63	49	488	58	551
Monteporzio	700	5005	22	296	722	5301
Novafeltria	1489	4628	290	1373	1779	6001
Orciano di P.	158	1505	24	178	182	1683
Peglio	394	2196	64	356	458	2552
Pennabilli	929	3788	106	603	1035	4391
Pergola	689	4323	85	604	774	4927
Pesaro	108326	518703	37595	299216	145921	817919
Petriano						
Piagge						
Piandimeleto	226	1122	28	119	254	1241
Pietrarubbia	69	525		110	89	635
Piobbico	1210	5390	49	134	1259	5524
Saltara	1476	4597	72	151	1548	4748
S.Costanzo						
S.Giorgio di P.						
S.Leo	1489	2856	576	1009	2065	3865
S.Lorenzo in Campo	1145	2536	295	1100	1440	3636
S.Agata Feltria	903	2812	119	618	1022	3430
S.Angelo in L.	64	417	2	7	66	424
S.Angelo in Vado	296	1577	46	636	342	2213
S.Ippolito						
Sassocorvaro						
Sassofeltrio	42	572			42	572
Serra S.Abb.						
Serrungarina	347	1164	53	217	400	1381
Talamello						
Tavoletto						
Tavullia	941	2449	82	428	1023	2877
Urbania	1057	4685	185	1262	1162	5927
Urbino	37619	95577	6750	22284	44389	117861
TOTALE	295897	1415059	76882	562772	372739	1977289
ALTRE STRUTTURE						
COMUNE	Italiani		Stranieri		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Aqualagna	71	1334	12	284	83	1618
Apecchio						
Auditore						
Barchi	15	106	12	41	27	147

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Belforte all'Isauro						
Borgo Pace						
Cagli	990	4163	425	4626	1415	8789
Cantiano						
Carpegna	2820	30155	16	170	2836	30325
Cartoceto						
Castel delci	20	48	2	2	22	50
Corbordolo						
Fano	23055	365322	13072	112316	36127	477638
Fermignano						
Fossombrone	25	142	8	92	33	234
Fratte Rosa						
Frontino	1041	4811	6	60	1047	4781
Frontone						
Gabicce Mare	6832	183035	168	2745	7000	185780
Gradara						
Isola del Piano						
Lunano						
Macerata Feltria						
Maiolo	6	12			6	12
Mercatello sul M.						
Mercatino Conca						
Mombaroccio						
Mondavio	115	583	50	545	165	1128
Mondolfo						
Montecalvo in F.						
Montecerignone						
Monteciccardo						
Montecopiolo						
Montefelcino	12	89			12	89
Montegrimano						
Montellabate						
Montemaggiore al M.						
Monteporzio						
Novafeltria	7	67	5	291	12	358
Orciano di P.						
Peglio						
Pennabilli	211	973	363	4706	574	5679
Pergola						
Pesaro	11941	190634	4794	57375	16735	248009
Petriano						
Piagge						
Piandimeleto						
Pietrarubbia						
Piobbico	103	579			103	579
Saltara						
S. Costanzo						
S. Giorgio di P.						
S. Leo	331	2097	28	157	359	2254
S. Lorenzo in Campo						
S. Agata Feltria	5	115			5	115
S. Angelo in L.						
S. Angelo in Vado						
S. Ippolito						
Sassocorvaro						
Sassofeltrio	120	2539	247	3469	375	6008
Serra S. Abb.						
Serrungarina	67	489	77	669	144	1158
Talamello						
Tavoletto						
Tavullia	289	1045	8	12	297	1057
Urbania						

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI PESARO E URBINO

Urbino	52389	1040339	2564	53413	54963	1093152
TOTALE	100465	1828677	21857	240973	122340	2068960
TOTALE ALBERGHI ED ALTRE STRUTTURE						
COMUNE	Italiani		Stranieri		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Aqualagna	2412	7597	207	943	2619	8540
Apecchio	668	5032	82	321	750	5353
Auditore	124	1024	11	52	135	1076
Barchi	15	106	12	41	27	147
Belforte all'Isauro						
Borgo Pace	2983	13386	94	358	3077	13744
Cagli	1847	7185	536	5117	2383	12302
Cantiano	158	642	21	58	179	700
Carpegna	6110	56557	120	3857	6230	60414
Cartoceto						
Casteldelci	176	713	2	2	178	715
Corbordolo	559	3477	67	388	626	3865
Fano	81226	591806	27511	193703	108737	785509
Fermignano	3488	6457	336	1097	3824	7554
Fossombrone	1877	5416	212	874	2089	6290
Fratte Rosa						
Frontino	1305	7467	30	108	1335	7575
Frontone	260	1072	30	228	290	1300
Gabicce Mare	63370	593213	14279	140178	77649	733391
Gradara						
Isola del Piano						
Lunano						
Macerata Feltria	729	4320	61	710	790	5030
Maiolo	93	2554	2	27	95	2581
Mercatello sul M.						
Mercatino Conca	376	2407	14	282	390	2689
Mombaroccio	102	1032	6	30	108	1062
Mondavio	859	2598	278	1789	1137	4387
Mondolfo	648	2928	54	312	702	3240
Montecalvo in F.						
Montecerignone	41	948			41	948
Monteciccardo						
Montecopiolo	974	8209	173	1877	1147	10086
Montefelcino	12	89			12	89
Montegrimano	756	11342	5	43	761	11385
Montellabate	153	712	18	77	171	789
Montemaggiore al M.	9	63	49	488	58	551
Monteporzio	700	5005	22	296	722	5301
Novafeltria	1496	4695	295	1664	1791	6359
Orciano di P.	158	1505	24	178	182	1683
Peglio	394	2196	64	356	458	2552
Pennabilli	1140	4761	469	5309	1609	10070
Pergola	689	4323	85	604	774	4927
Pesaro	120263	709337	42389	365591	162656	1065928
Petriano						
Piagge						
Piandimeleto	226	1122	28	119	254	1241
Pietrarubbia	89	525		110	89	635
Piobbico	1313	5969	49	134	1362	6103
Saltara	1476	4597	72	151	1548	4748
S.Costanzo						
S.Giorgio di P.						
S.Leo	1820	4953	604	1166	2424	6119
S.Lorenzo in Campo	1145	2536	295	1100	1440	3636
S.Agata Feltria	908	2927	119	618	1027	3545
S.Angelo in L.	64	417	2	7	66	424
S.Angelo in Vado	296	1577	46	636	342	2213

S.Ippolito						
Sassocorvaro						
Sassofeltrio	170	3111	247	3469	417	6580
Serra S.Abb.						
Serrungarina	414	1653	130	886	544	2539
Talamello						
Tavoletto						
Tavullia	1230	3494	90	440	1320	3934
Urbania	1057	4665	105	1262	1162	5927
Urbino	90018	1135916	9314	75697	99332	1211613
TOTALE	396396	3243636	98659	812753	495059	4047389

8F - STRUTTURE SCOLASTICHE

Descrizione del tematismo

La legge 23/96, dando attuazione all'art.14 della L.142/90, attribuisce alla Province le competenze relative agli istituti e scuole di istruzione secondaria superiore, compresi i licei artistici e gli istituti d'arte, di conservatori di musica, di accademie, di istituti superiori per le industrie artistiche nonché di convitti e di istituti educativi statali. La programmazione dell'edilizia scolastica in generale si realizza mediante piani generali triennali, contenenti i progetti preliminari e la valutazione dei costi, e piani annuali di attuazione predisposti ed approvati dalle regioni sulla base delle proposte formulate dagli enti territoriali competenti.

Il quadro della distribuzione delle strutture scolastiche della Provincia è stata operata individuando alla scala comunale gli istituti di scuola media di I° e II° grado, degli istituti di istruzione artistica e delle scuole regionali di formazione professionale, riportando inoltre la perimetrazione dei distretti scolastici e le relative sedi di distretto.

Una valutazione dei dati riportati ci permette di individuare nel nostro territorio provinciale, relativamente alle scuole medie superiori, l'esistenza di una serie di poli che per loro consistenza e capacità di servizio possiamo distinguere in due livelli. Al primo livello appartengono i poli di Pesaro, Fano e Urbino che presentano un'offerta di istruzione articolata e completa mentre al secondo livello appartengono i poli di Novafeltria, Sassocorvaro, Urbania, Cagli, Fossombrone e Pergola la cui offerta di formazione è limitata solo ad alcuni indirizzi ma il cui ruolo assume forte rilevanza sociale per tutto il contesto del nostro entroterra.

In tal senso risulta positivo anche il ruolo esercitato dall'IPSAR di Piobbico.

Si evidenzia inoltre che a partire dal 1996, in base alla L.R. 2/96, la Provincia di Pesaro e Urbino ha la possibilità di gestire direttamente le risorse comunitarie del FSE,

attuando un complesso programma di interventi per il rilancio ed il potenziamento del sistema provinciale di formazione professionale.

La Provincia offre al territorio molteplici servizi formativi relativamente a quattro ambiti:

- formazione professionale di base rivolta a coloro che abbiano terminato la scuola dell'obbligo o che abbiano compiuto i 15 anni (1° livello);
- formazione rivolta a diplomati e laureati (2° livello);
- formazione continua (per occupati);
- formazione speciale (per persone svantaggiate).

La Provincia, in base ai fabbisogni formativi individuati nel proprio territorio, approva annualmente un piano di corsi gestiti dalle proprie strutture, dai centri di formazione convenzionati o da organismi terzi.

I settori di intervento formativo sono : agricoltura, ambiente e pesca; tessile-abbigliamento e legno-mobilio; meccanica ed edilizia; artigianato e restauro; informatica e commercio; turismo e beni culturali; sistema socio-assistenziale e servizi.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Per le motivazioni sovraespresse il P.T.C. propone di individuare i poli di secondo livello anche come eventuali sedi permanenti di corsi per la formazione professionale nonché come possibili punti di riferimento per sperimentare forme di decentramento dell'Università sul territorio.

Relativamente ai programmi di edilizia scolastica la Provincia ha già definito la progettazione esecutiva del nuovo Liceo scientifico di Urbino, sta completando la progettazione dell'ampliamento dell'Istituto tecnico di Urbania mentre è in fase di completamento la realizzazione dell'ampliamento del Liceo scientifico di Sassocorvaro.

La futura programmazione di ulteriori nuove strutture dovrà tendere a migliorare e potenziare l'offerta scolastica degli altri poli di secondo livello (Novafeltria, Pergola, Cagli, Fossombrone).

ISTITUTI DI II° GRADO - a.s. 1996/97									
COMUNE	COD. COM.	COD. IST.	ISTITUTO	N. CLASSI	N. ALUNNI	RAPPORTO ALUNNI/CLASSI	MQ.	PALESTRA	SPAZI SPORT ALL'APERTO
CAGLI	7	1	I.A. "G. LAPIS"	5	78	15,6	1825	NO	NO
CAGLI	7	2	I.P.S.I.A. "A. VOLTA"	6	103	17,1	502	NO	NO
CAGLI	7	3	I.T.C. "A. CELLI"	11	242	22,0	4108	NO	NO
FANO	13	1	I.A. "A. APOLLONI"	16	309	19,3	4719	NO	NO
FANO	13	2	I.M. "G. CARDUCCI"	18	423	23,5	5054	SI	NO
FANO	13	3	I.P.C.T. "A. OLIVETTI"	23	514	22,3	5773	SI	NO
FANO	13	4	I.P.S.I.A. "A. VOLTA"	21	374	17,8	5060	SI	NO
FANO	13	5	I.T.C. "BATTISTI"	34	806	23,7	7525	SI	SI
FANO	13	6	L.C. "G. NOLFI"	22	541	24,5	3695	SI	NO
FANO	13	7	L.S. "TORELLI"	25	602	20,2	7323	SI	NO
FOSSOMBRONE	15	1	I.T.C. "DONATI"	15	290	19,3	2776	NO	SI
FOSSOMBRONE	15	2	S.M.L.P. "A.G. BUCCI"	10	180	18,0	1680	SI	NO

NOVAFELTRIA	39	1	I.P.S.I.A. "G. BENELLI	10	153	15,3	2183	NO	NO
NOVAFELTRIA	39	2	I.T.C. "L. EINAUDI"	27	621	23,0	4167	NO	SI
PERGOLA	43	1	L.S. "PICCININI"	10	202	20,2	1693	NO	NO
PESARO	44	2	I.A. "MENGARONI"	26	590	22,6	9800	SI	NO
PESARO	44	3	I.M. "MORSELLI"	3	49	16,3	3083	SI	NO
PESARO	44	4	I.P.C.T. "BRANCA"	18	384	21,3	4250	SI	NO
PESARO	44	5	I.P.S.A.R. "S. MARTA"	22	476	21,6	3750	SI	NO
PESARO	44	6	I.P.S.I.A. "G. BENELLI"	43	852	19,8	12793	SI	NO
PESARO	44	7	I.T.A. "A. CECCHI"	15	327	21,8	4024	NO	NO
PESARO	44	8	I.T.C. "D. BRAMANTE"	29	643	22,1	9253	SI	SI
PESARO	44	9	I.T.G. "G. GENGA"	28	618	22,0	9531	SI	SI
PESARO	44	10	L.C. "MAMIANI"	47	1014	21,9	2268	SI	NO
PESARO	44	11	L.S. "G. MARCONI"	45	1138	25,2	10813	SI	SI
PIOBBICO	49	1	I.P.S.A.R. "S. MARTA"	8	155	19,3	1882	NO	NO
SASSOCORVARO	59	1	I.P.S.I.A. "MONTEFELTRO"	8	128	16,0	2480	NO	NO
SASSOCORVARO	59	2	L.S. "MONTEFELTRO"	16	293	18,3	1778	NO	NO
URBANIA	66	1	I.T.C.G. - I.P.S.I.A. "F.M. DELLA ROVERE"	17	311	18,2	2960	NO	NO
URBANIA	66	2	I.T.G. - I.T.I. "DELLA ROVERE"	17	312	18,3	2511	NO	NO
URBINO	67	2	I.A. "SCUOLA DEL LIBRO"	30	637	21,2	5460		
URBINO	67	3	I.M. "B. BALDI"	6	118	19,6	1400	SI	NO
URBINO	67	5	I.T.I. "E. MATTEI"	36	775	21,5	15162	SI	NO
URBINO	67	6	L.C. "RAFFAELLO"	27	541	20,3	2525		
URBINO	67	7	L.S. "LAURANA"	23	484	21,5	1431	NO	NO
ISTITUTI DI ISTRUZIONE ARTISTICA - a.a. 1996/97									
PESARO - CONSERVATORIO STATALE DI MUSICA "G. ROSSINI": 165 corsi principali e complementari; 927 studenti.									
URBINO - ACCADEMIA DI BELLE ARTI: 300 studenti									
URBINO - ISTITUTO SUPERIORE PER LE INDUSTRIE ARTISTICHE: 170 studenti									
SCUOLE REGIONALI DI FORMAZIONE PROFESSIONALE									
PESARO: 20corsi di 1° e 2° livello; 367 studenti									
URBINO: 12 corsi di 1° e 2° livello; 182 studenti									

8G - STRUTTURE SANITARIE

Descrizione del tematismo

L'analisi della distribuzione delle strutture sanitarie a livello provinciale è stata operata individuando quelli che sono gli elementi principali per la definizione del sistema sanitario locale. Più specificatamente, si è stabilito di raccogliere le informazioni per le seguenti strutture: ospedali, poliambulatori, farmacie e centri termali.

I dati relativi alle strutture ospedaliere e alle farmacie sono stati forniti dal Servizio Sanità della Regione Marche. Per i dati riguardanti i poliambulatori e i centri termali sono state contattate le tre Aziende Unità Sanitarie Locali di Pesaro, Fano e Urbino.

Le Aziende USL hanno fornito le informazioni relative anche alle gestione amministrativa e bacini di utenza di ciascuna di esse, compresi nella perimetrazione dei distretti sanitari. Inoltre hanno permesso di raccogliere le informazioni relative alle strutture poliambulatoriali (loro individuazione e tipo di discipline specialistiche presenti).

I dati rappresentati graficamente sono riportati anche nelle tabelle alfanumeriche.

Anche nel caso delle strutture sanitarie, come per le altre funzioni urbanistiche, si evidenzia immediatamente una distribuzione diffusa delle varie tipologie sul territorio provinciale. Ospedali e poliambulatori sono presenti nei principali Comuni e, comunque, in tutte le Comunità Montane; solo in pochi casi, i poliambulatori risultano decentrati rispetto le strutture ospedaliere.

Nella Provincia le strutture ospedaliere sono quelle di: Pesaro, Fano, Urbino, Novafeltria, Pergola, Sassocorvaro, Cagli e Fossombrone. A parte il caso degli ospedali di Pesaro (classificato come ospedale regionale), Fano e Urbino (ospedali di rete), le restanti strutture ospedaliere sono funzionanti solo per i reparti di medicina generale e chirurgia (Pergola) e, oltre a ciò, anche per ostetricia e

ginecologia (Novafeltria, Cagli e Fossombrone) e/o ortopedia (Cagli, Sassocorvaro e Fossombrone).

La degenza media nelle strutture ospedaliere della Provincia è di 7,1 giorni.

I dati relativi al tasso di utilizzo ospedaliero evidenziano una percentuale che varia dal 73% al 80% circa per le diverse strutture ad eccezione dell'ospedale di Pergola per cui si evidenzia un tasso di utilizzo del 96,1, risultando comunque il tasso di utilizzo medio del 79,7%.

Le strutture poliambulatoriali sono presenti nei Comuni dove sono ubicate le strutture ospedaliere. Nei Comuni di Macerata Feltria, Gabicce, Mondolfo, Mondavio e Urbino sono presenti isolatamente. Le farmacie sono presenti in tutti i Comuni.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

Il Consiglio Provinciale di Pesaro e Urbino, nella seduta del 20.10.97, relativamente al Piano Sanitario Regionale, ha approvato all'unanimità un ordine del giorno che, per la rilevanza anche territoriale dei suoi contenuti, il presente P.T.C. fa proprio.

In esso fra l'altro si afferma "...che il ruolo degli ospedali minori, in una Regione come le Marche caratterizzata prevalentemente da dispersione della popolazione su piccole e piccolissime comunità concentrate in zone collinari e montane, dal loro disagiato posizionamento nell'entroterra, lontane dai punti di riferimento dei servizi socio-sanitari a rilevanza provinciale, unitamente alla composizione anagrafica della popolazione, costituita da una elevata percentuale di anziani, assume rilevante importanza ai fini di assicurare una adeguata assistenza sanitaria alle popolazioni ivi residenti;...".

Esso inoltre, per quanto concerne le strutture ospedaliere, indica le seguenti priorità:

- potenziare e aggiornare le strutture ospedaliere di rete individuate tenendole al passo con l'evoluzione tecnologica

per poter offrire prestazioni ad alta specializzazione;
 - aumentare l'efficienza dei servizi ospedalieri minori attuali istituendovi servizi sia medici che chirurgici in modo da sgravare le strutture di più alto livello da patologie, che per la risoluzione richiedono strutture minori, e che nello stesso tempo possono garantire un filtro per l'accesso alle strutture di rete;
 - programmare e sviluppare l'assistenza facendo riferimento alle unità minime intercomunali individuate e proposte dal PTC.

Relativamente alle recenti attuali 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. Si precisa inoltre che 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.

COMUNE	Azienda USL	OSPEDALI	Discipline specialistiche	Posti letto	N° Degenti	Degenza media	Tasso di utilizzo(*)
CAGLI	102	Ospedale A.Celli	Chirurgia generale-Medicina generale-Ortopedia/Traumatologia-Ostetricia/Ginecologia	115	4239	6,9	70
FANO	103	Ospedale Santa Croce	Cardiologia-Chirurgia generale-Geriatria-Medicina generale-Neuropsich. Infantile-Oculistica-Ortopedia/Traumat.-Ostetricia/Ginecol.-Otorinolaringoiatria-Pediatria-Psichiatria-Urologia-Rianimazione-Attività dialitica-U.T.I.C.	355	15230	6,2	73,5
FOSSOMBRONE	103	Ospedale Civile	Chirurgia generale-Medicina generale-Ortopedia/Traumatologia-Ostetricia/Ginecologia-Pediatria	135	4115	7,1	75,8
NOVAFELTRIA	101	Ospedale Sacra Famiglia	Chirurgia generale-Medicina generale-Ostetricia/Ginecologia	104	3563	8,5	79,5
PERGOLA	103	Ospedale SS. Donnino e Carlo	Chirurgia generale-Medicina generale	44	1459	10,6	96,1
PESARO	101	Ospedale San Salvatore	Cardiologia-Chirurgia generale-Ematologia-Malattie infettive-Medicina generale-Nefrologia-Neurologia-Oculistica-Ortopedia/Traumat.-Ostetricia/Ginecol.-Otorinolaringoiatria-Pediatria-Psichiatria-Urologia-Rianimazione-U.T.I.C.-Dermatologia-Broncopneumol.	514	18227	9,3	90,4
SASSOCORVARO	102	Ospedale Lanciarini	Chirurgia generale-Medicina generale-Ortopedia/Traumatologia	99	3360	8	73,9
URBINO	102	Ospedale Civile	Chirurgia generale-Endocrinologia-Medicina generale-Oculistica-Ortopedia/Traumat.-Ostetricia/Ginecol.-Otorinolaringoiatria-Pediatria-Psichiatria-U.T.I.C.-Astanteria.	209	8843	6,8	78,9
TOTALE				1575	59036	7,9	79,7

(*) Tasso di utilizzo = (N°Degenti x Degenza media / Posti letto x 365)
 Dati forniti dal Servizio Sanità della Regione Marche (relativi all'anno 1996)

8H - STRUTTURE E IMPIANTI SPORTIVI

Descrizione del tematismo

Relativamente all'analisi inerenti le strutture sportive i dati sono stati tratti dal censimento degli impianti sportivi della Provincia redatto dall' Ing. Claudio Sisa, su incarico del CONI.

Vista la completezza dei dati alfanumerici a disposizione, che rispondono ad una puntuale applicazione dei parametri di rilevamento definiti dal CONI stesso, si è studiata la possibile suddivisione in grandi gruppi delle attività sportive, in modo da ottenere un quadro generale della distribuzione delle strutture sportive a scala comunale.

Si sono definiti così 17 principali gruppi di attività, raggruppate in base a caratteristiche simili. Il supporto per la definizione di tali gruppi e' stata la pubblicazione del CONI, "Istruzioni per gli organi rilevatori", relativa al censimento degli impianti sportivi. La tabella allegata contiene i dati comunali relativi a ciascuna delle 17 classi sportive individuate.

Bisogna inoltre sottolineare che le informazioni contenute nella banca dati alfanumerica sono relative a quelle strutture sportive rispondenti ai parametri minimi di rilevamento definiti dal CONI, per cui esistono alcune

strutture sportive di fruizione locale non rintracciabili all'interno di tale banca dati, che tuttavia vanno ad aumentare il numero di impianti presenti a scala comunale. Questo accade, per citare un esempio, per gli impianti sciistici. All'interno del territorio provinciale, in più Comuni della fascia montana esistono impianti sciistici (Carpegna, Piobbico, Apecchio). Essi però non compaiono nella raccolta dati operata dal CONI, in quanto non rispondenti ai parametri minimi di riferimento definiti per il censimento.

E' evidente che una marcata presenza delle varie attività sportive è riscontrabile nei maggiori Comuni della Provincia, ed in particolare a Pesaro e Fano.

Da sottolineare comunque che esistono alcune tipologie di impianti presenti nella quasi totalità dei Comuni della Provincia. Tra queste sicuramente le strutture più diffuse sono quelle dei campi da calcio, campi da tennis, palestre, bocciodromi o campi bocce, risultando quindi la dotazione di impianti sportivi a livello provinciale soddisfacente.

Bisogna però notare che, a parte la distribuzione pressochè omogenea di alcune strutture su tutto il territorio provinciale, molti Comuni, anche di modeste dimensioni, possiedono un elevato numero di impianti: Montemaggiore, Cartoceto, Saltara, Orciano, Mondolfo,

Frontino, Sassofeltrio sono esempi di una significativa presenza di strutture sportive.

Un caso particolare è rappresentato dal Comune di Urbino, la cui elevata dotazione di strutture sportive è da attribuire anche alla presenza dell'Università.

Alcune attività agonistiche sono presenti solo in pochi comuni della Provincia.

Gli sport acquatici (canottaggio, motonautica, sci nautico) sono presenti solo nel Comune di Pesaro; gli sport ciclistici vedono due impianti presenti a scala provinciale: una pista di BMX a Gabicce Mare ed il velodromo a Pesaro; i centri ippici sono due (Cantiano ed Urbina); i motodromi quattro e gli sports di tiro con l'arco, tiro a segno, tiro a volo sono presenti solo in 5 Comuni.

Scarse sono anche le piste da pattinaggio e da hockey, presenti solo in 11 Comuni, con prevalenza sempre nel capoluogo di Provincia.

Và notata infine una sempre più diffusa presenza sul territorio dei laghetti utilizzati per la pesca sportiva.

Una notazione particolare merita il PALAS di Pesaro, recentemente attivato, che per le sue caratteristiche tecniche può essere considerato una delle strutture più moderne ed efficienti a livello nazionale; le iniziative sino ad oggi sviluppatesi testimoniano l'importanza che una tale struttura può rivestire non solo dal punto di vista sportivo ma anche, più in generale, dal punto di vista ricreativo, culturale, sociale ed economico con effetti su tutto il territorio provinciale.

In tal senso è auspicabile un rapido completamento del Palazzo dello sport di Urbino che con i suoi 3.000 posti potrebbe arricchire in modo significativo l'offerta di strutture polifunzionali con ricadute positive anche nei settori della cultura e del turismo.

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

A fronte di una buona e diffusa presenza di impianti sportivi, si pone comunque il problema, sulla scia anche di esperienze già avviate o programmate (parco Miralfiore-camposuola-parco fluviale di Pesaro, centro sportivo di Urbino, aree attrezzate per tempo libero e sport di Carignano, area attrezzata del Barco di Urbina, area di Pian del Bruscolo, parco attrezzato di Ripa Cavagna a Sassocorvaro,...), di prefigurare e strutturare alcune aree come veri e propri poli attrezzati polifunzionali (sport, tempo libero, ...) localizzati in siti baricentrici rispetto al sistema insediativo provinciale. Tali strutture potrebbero

rivestire anche importanti funzioni di supporto per lo sviluppo di quelle forme di turismo diffuso sul territorio di cui si è accennato nella scheda relativa alle "strutture turistico-ricettive".

In tale contesto si pone anche il problema di un uso più definito e meno occasionale del Lago di Mercatale a fini sportivi e ricreativi dato che con la nuova legge regionale (L.R. 30/97) di riforma dei consorzi di bonifica la Provincia potrà avere un ruolo più incisivo.

Và notata la mancanza sul nostro territorio di una struttura qualificante come un campo da golf per la quale peraltro da tempo vengono formulate varie ipotesi localizzative delle quali la più credibile sembra essere quella prospettata in prossimità delle future terme di Carignano.

Ultimo aspetto che ci preme sottolineare a livello di programmazione degli interventi di rilevanza provinciale, è quello relativo ad un possibile riutilizzo a fini ricreativi e sportivi dell'asta ferroviaria Fano-Urbino, qualora risultasse impraticabile una sua riattivazione, a nostro avviso estremamente problematica non solo per i costi ma anche per la scarsa densità demografica del territorio attraversato e servito.

L'ipotesi sopraprospettata potrebbe assumere una considerevole rilevanza per il territorio provinciale soprattutto se abbinato al progetto di valorizzazione delle risorse archeologiche presenti lungo la Flaminia; si verrebbe a configurare un asse attrezzato strategico che abbinerebbe cultura, ambiente, sport e tempo libero con significativi effetti di riqualificazione urbana per tutti i centri interessati da tale asse.

Concludendo si evidenzia inoltre che per l'anno 1997 i Comuni della Provincia hanno presentato richieste di finanziamento per interventi inerenti strutture per la pratica sportiva ed attività motorio-ricreative, ai sensi della L.R. 47/97, per un importo pari a circa 23 miliardi.

Il fatto che la quasi totalità delle richieste si riferiscano ad adeguamenti, ristrutturazioni e completamenti è una conferma del buon livello della dotazione complessiva delle strutture di base della nostra realtà provinciale.

A livello di P.R.G., la necessità di nuove strutture sportive o la previsione di nuovi centri sportivi polivalenti andrà verificata e concordata a livello di "aree elementari di riferimento intercomunali" di cui a pag. 69 del "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica" del presente P.T.C..

COMUNE	Ac	Ae	Ap	At	Bo	Ca	Ci	Eq	Mo	Pa	Pp	Pi	Pt	Te	Ti	Us	Va
Aqualagna				1	1	2				2		1	1	2			
Apecchio						2				1							
Auditore			1		1	1				1	1			1			
Barchi			1			1											
Belforte all'Isauro						2											
Borgo Pace			1			1											
Cagli			3	1	1	4				2		1	1	1	1		
Cantiano						3		1		1				2			
Carpegna			1			2					1			2			
Cartoceto			2		3	2				1			1	2			
Casteldelci						1								1			
Corbordolo			2		2	3				2		1	1	1			
Fano		1	7	4	5	17				24		2	1	10		1	3
Fermignano					1	4			1	1	1	1		2			
Fossombrone			2		1	2				5	1	1		1			

Fratte Rosa						1													
Frontino			1			2				1			1	1					
Frontone			1		1	2				1		1	1						
Gabicce Mare			1			1	1			1			2						
Gradara			2			2							1						
Isola del Piano					2	1				1			1						
Lunano					1	1							2						
Macerata Feltria			1							1		1	1						
Maiolo					1	1							3						
Mercatello sul M.					1	1				1	1		1						
Mercatino Conca			1		1	2							1						
Mombaroccio			2		1	1				1									
Mondavio					1	3			1	1			4						
Mondolfo			7		16	3				3	1	3	8	1					
Montecalvo in F.					1	4				1	2		3						
Montecerignone			1			1													
Monteciccardo			1			1				1			1						
Montecopiolo					1	2						3	3						
Montefelcino			2			1				1			1	1					6
Montegrimano						1				1	1	2	1						
Montellabate						2							1						
Montemaggiore					1	1				3			1	2					1
Monteporzio			1			2				1			1						
Novafeltria						3				1	1	1	1						
Orciano di P.			2		2	1				1	1	1	1						
Peglio					1	1							1						
Pennabilli					1	1				1		1	1						
Pergola			1		1	2				3		1	1	1					
Pesaro	4		5	1	9	19	1			59	12	5	8	7	1	2	4		
Petriano						2							1						
Piagge						1				1									
Piandimeleto					1	2				2			1						
Pietrarubbia			1			3				1									
Piobbico			1			2				1			2						
Saltara			1		2	2				2			3						2
S.Costanzo			1		2	2				1		1	2						
S.Giorgio di P.			1			1							2						
S.Leo		1				2				2			2						
S.Lorenzo in C.			1			1				1			1						
S.Agata Feltria						1				1									
S.Angelo in L.			2		4	3				4	2		2						
S.Angelo in Vado			1			1				2			1						
S.Ippolito													1						3
Sassocorvaro	1		3			3				3		1	1						
Sassofeltrio					2	1			1				2	2					
Serra S.Abb.						3				1			1						
Serrungarina					2														1
Talamello					1	1							1						
Tavoletto						1					1		1						
Tavullia			2		1	4			1					1					
Urbania			2		1	2		2		2		1	1						
Urbino			5	1	1	9				12	1	1	4	1					
TOTALE	5	2	70	9	73	157	2	3	4	160	27	30	19	105	5	3	20	694	

Dati relativi al censimento delle strutture sportive CONI, forniti dall'Ing. C.Sisa (aggiornamento all'anno 1996)

8I- ATTIVITA' ESTRATTIVE

Descrizione del tematismo

Anche in vista delle competenze che la Provincia assumerà ai sensi della nuova Legge Regionale sulle attività estrattive, si è ritenuto di fondamentale importanza organizzare la raccolta di una serie di informazioni sulle attività estrattive, attraverso la formulazione e compilazione di una scheda tipo che riporta informazioni su: materiale estratto e stato di attività (autorizzata o dismessa), dati amministrativi, produttivi, stato attuale e valutazione di

impatto (nel caso in cui si tratti di cava autorizzata) e stato di recupero della cava (nel caso si tratti di cava dismessa).

In questa fase del lavoro per il P.T.C. non si è ritenuto necessario riportare tutti i dati raccolti attraverso l'indagine capillare effettuata, ma si fornisce l'ubicazione delle singole attività estrattive suddividendole in autorizzate e dismesse ed indicando il materiale estratto.

Nella Provincia di Pesaro e Urbino, in base alla peculiare conformazione geologica e litologica del territorio, sono presenti riserve di materiali di cava abbondanti e di diversa tipologia, derivanti dalla presenza di varie formazioni

litologiche (calcaree, marnose, argillose, ghiaiose, sabbiose, arenacee e conglomeratiche).

La produzione di materiali di cava dall'inizio del secolo sino agli anni '60, proveniva da una miriade di piccole cave disseminate su tutto il territorio provinciale.

Pertanto la "polverizzazione" nell'intero territorio provinciale, di cave di piccole e medie dimensioni dismesse o attive, è da relazionarsi a tale originaria dimensione artigianale della attività.

In seguito, l'aumento dei fabbisogni, le nuove normative e tecnologie costruttive, hanno comportato, negli ultimi decenni, un cambiamento radicale nei consumi di materiali di cava e nell'organizzazione della produzione, (abbandono delle produzioni prevalentemente manuali ed a carattere locale e concentrazione della produzione in grossi impianti con elevati livelli di meccanizzazione).

Attualmente per le malte cementizie, i conglomerati cementizi, i conglomerati bituminosi ed i prefabbricati, si utilizzano, sabbie, graniglie e pietrischi prodotti in moderni impianti di frantumazione, macinazione, vagliatura, lavaggio, dotati di adeguate tecnologie.

La produzione di materiali litoidi per il fabbisogno dei suddetti impianti è attualmente concentrata in un numero limitato di cave, di medie e grandi dimensioni, spesso con significativi impatti sul paesaggio, anche per la carenza di adeguate normative regolamentari ed approssimativa gestione dei cantieri di escavazione (Gorgo a Cerbara nel Comune di Piobbico, Ponte Alto nel Comune di Cagli, Foce in Comune di Frontone, ecc).

Con la recentissima emanazione della Legge Regionale n.71 del 1 Dicembre 1997, che sostituisce la precedente L.R. n. 37/80, si stabiliscono competenze ai Comuni in termini di autorizzazioni, previa la verifica di V.I.A., rilasciata attraverso preventivo parere della Conferenza di Servizi a cui partecipano la Regione, la Provincia, il Comune interessato ed il Corpo Forestale dello Stato.

La Regione viene incaricata a redigere il P.R.A.E., ossia Piano regionale dell'attività estrattiva (che ha come obiettivo il calcolo dei fabbisogni e le relative destinazioni d'uso dei materiali destinati al mercato, l'emanazione di direttive in ordine alle cave di prestito, all'impiego dei materiali di risulta ottenuti dalla realizzazione di opere pubbliche, al recupero ambientale di cave abbandonate, ecc.) e si vieta l'esercizio di cava in alveo fluviale e nelle aree golenali, nelle aree archeologiche, in falda e nelle aree di protezione delle sorgenti perenni, dei pozzi e captazioni ad uso acquedottistico, nelle aree floristiche, nelle aree biotiche, ecc.

Alla Provincia viene riconosciuto il compito di redigere il P.P.A.E., ossia Piano Provinciale delle Attività Estrattive (che dovrà contenere una relazione sulle condizioni vegetazionali, floristiche, faunistiche, pedologiche, idrogeologiche, geologiche, geomorfologiche nonché degli aspetti paesaggistici e storico-culturali, una relazione con l'individuazione dei poli estrattivi, una indicazione per la collocazione e realizzazione di impianti per il riutilizzo dei rifiuti speciali inerti, ecc.).

Sempre ai sensi della L.R. n.71 del 1 Dicembre 1997 si dettano, all'art.25, norme transitorie fino all'entrata in vigore dei P.R.A.E. e P.P.A.E., norme che individuano la giunta regionale come organo concessionario al rilascio della autorizzazione, ed individuano i requisiti di qualificazione alla richiesta di autorizzazione.

Infine come detta la recente legge all'art. 8, il P.P.A.E., approvato dal Consiglio provinciale, dovrà essere redatto in coerenza al P.T.C..

Ricadute operative ed indirizzi normativi e gestionali

In tale contesto, il presente P.T.C. si è limitato, come già detto, a fotografare puntualmente lo stato di fatto delle cave in esercizio e dismesse rimandando al P.R.A.E. e P.P.A.E. la definizione delle nuove politiche e delle nuove regole che dovranno sostanziare e disciplinare le scelte di sviluppo del settore, nell'ottica sia della tutela e salvaguardia ambientale che in quella del riconoscimento della rilevanza sociale ed economica che ormai tale tipo di attività ha assunto e può assumere per il nostro contesto provinciale.

Obiettivo principale del P.P.A.E. dovrà essere pertanto quello di coniugare positivamente tali due principi conferendo finalmente piena dignità ad una attività che spesso, la contraddittorietà e carenza delle norme vigenti, la scarsa maturità imprenditoriale degli operatori ma anche in alcuni casi atteggiamenti di ostilità preconcepita hanno relegato nel limbo di una ritualità procedurale e confusa che non ha giovato né alle ragioni di una politica di tutela chiara e rigorosa né a quelle di uno sviluppo legittimo e razionale.

In tal senso il P.P.A.E. dovrà configurarsi anche come un Piano di Settore del P.T.C., del quale dovrà tendere a salvaguardarne le ragioni, gli indirizzi e gli obiettivi generali pur muovendosi nella logica settoriale che ne contraddistingue l'identità e potrà, sulla base di motivazioni chiare e forti indicare la necessità di eventuali varianti sia al P.T.C. che P.P.A.R. e P.R.A.E. secondo quanto indicato all'art. 6 comma 2 punto m).

9A - LA MATRICE INSEDIATIVO - INFRASTRUTTURALE DI PROGETTO

L'Ortelio nel suo "Theatro del mondo" così descrive nel 1608 l'antico Stato di Urbino: ".....posto quasi nel mezzo dell'Italia abbraccia parte delle tre Provincie: cioè l'Umbria, Romagna e Marca, ridotto in Provincia particolare e fin dall'anno 1473 eretto in Duca. Ha da Oriente la Marca, da Occidente la Romagna, da Settentrione il mare Adriatico, da mezzogiorno l'Appennino. La lunghezza sua è più di 70 miglia, la larghezza intorno a 50, i fiumi principali sono l'Isauro, il Metauro, il Cesano e la Heuola.

Contiene sette città, tutte con antichi e assai ricchi Vescovadi, e molte terre nobili, e tante castella cinte di mura: che passano il numero di 400, oltre molte altre,.....".

L'immagine descrittiva, ancora chiaramente percettibile in tutte le sue articolazioni funzionali (città, centri, nuclei, rocche, castelli, ville, edifici rurali, mulini....), ci fa pensare ad un esempio più unico che raro di "territorio a forma di città e di città a forma di territorio".

Lo sviluppo degli ultimi quarant'anni ha messo in crisi tale storico equilibrio fatto di continui pesi e contrappesi, spostando decisamente le attività, le popolazioni e le funzioni dal monte verso valle.

Dopo un lungo periodo di esodo continuo da un lato e di concentrazione ad imbuto dall'altro, in questo ultimo quindicennio si sta assistendo ad una interessante sovrapposizione funzionale fra il vecchio ed il nuovo sistema insediativo, che se correttamente governato dal

punto di vista urbanistico, può portare ad una originale "saldatura" in grado di rigenerare su basi nuove e proiettare nel futuro un modello che può ritrovare nel policentrismo funzionale i caratteri genetici originali.

- La diffusa articolazione del decentramento produttivo che ormai qualifica la nostra Provincia come un "unico distretto polifunzionale integrato";

- il dinamismo dei nuovi contesti urbani di fondovalle (Osteria Nuova-Montecchio-Bottega-Morciola da un lato e Lucrezia-Calcinelli-Tavernelle dall'altro), nonché dei vecchi e nuovi centri quali Novafeltria, Mercatale di Sassocorvaro, Lunano-Piandimeleto, S. Angelo in Vado, Urbania, Fermignano, Borgo Massano-Rio Salso, Gallo di Petriano, Acqualagna, Cagli, S. Lorenzo in Campo, S. Michele di Mondavio, Monteporzio e Marotta;

- i nuovi ruoli specialistico-funzionali che hanno assunto e potranno ancor più assumere centri tradizionali del nostro entroterra quali S. Agata Feltria, Pennabilli, S. Leo, Carpegna, Macerata Feltria, Sassocorvaro, Piobbico, Mondavio, Mondolfo;

- le funzioni di polarizzazione urbana che nonostante tutto ancora svolgono centri importanti come Urbino, Pergola, Fossombrone, per i quali comunque dovranno individuarsi specifiche politiche di intervento per ridefinirne l'identità ed il loro ruolo rispetto ad un contesto insediativo-territoriale più articolato e complesso di quello che nel passato ne aveva motivato la crescita e riconosciuto ai primati adesso in qualche modo messi in discussione;

- il sensibile rallentamento dei processi di sviluppo attrattivo esercitato dalle città di Pesaro e Fano;

- la cantierizzazione di importanti interventi sulla viabilità quali ad esempio quelli relativi alla galleria della Guinza, la Lunano-S. Angelo e la Bretella di Urbino, nonostante le sue contraddittorie vicissitudini;

sono tutti aspetti che se ben governati ed inseriti in un "sistema a rete" dove ogni componente strutturante il territorio (infrastrutture di collegamento - poli urbani - aree centrali per la produzione, il commercio ed i servizi direzionali - emergenze storico, culturali ed ambientali - aree attrezzate per lo sport ed il tempo libero di rilevanza provinciale - etc.) si relazioni in modo equilibrato e funzionale, tutto il territorio nel suo complesso riceverà i benefici effetti di uno sviluppo diffuso e ispirato ad alcuni elementari principi di ordine, razionalità e funzionalità.

La "Rete" di progetto

Il presente P.T.C. intende per "rete di progetto" l'insieme delle infrastrutture di collegamento, dei poli urbani e delle cosiddette aree centrali, che strutturano o che si auspica possano strutturare il territorio provinciale, qualora le ipotesi progettuali prospettate trovino nel tempo attuazione. Nel formulare il complesso delle scelte si è teso a puntare, soprattutto per gli aspetti infrastrutturali, su quelle soluzioni, che al di là del problema della loro fattibilità per tempi relativamente brevi, rispondano comunque a logiche forti e motivate esigenze di sviluppo funzionale del territorio.

Rispetto alla gamma delle varie ipotesi possibili, per perseguire il modello teorico di riferimento prefissato, si è cercato di selezionare quelle soluzioni che in prima istanza risultassero idonee a garantire gli impatti più leggeri e più tollerabili possibili. In tal senso le conoscenze acquisite in

sede di definizione della matrice ambientale di rilievo provinciale sono state estremamente preziose.

Si precisa inoltre che gli aspetti progettuali riferiti in particolare alla viabilità hanno, soprattutto in alcuni casi, anche il senso di salvaguardare, tramite le connaturate norme di tutela, la possibilità di perseguire nel tempo le eventuali ed auspiccate realizzazioni.

Nello specifico, le proposte relative alle infrastrutture legate alla mobilità, che per la nostra Provincia si concentrano essenzialmente sulla viabilità, si articolano in tre livelli in base alle specifiche caratteristiche funzionali, riconoscendo comunque a tutte un ruolo strategico per la costruzione di una rete di assi che garantiscano interconnessioni adeguate per l'accessibilità del territorio provinciale.

In particolare abbiamo definito di primo livello quegli assi, esistenti e di progetto, che devono collegare longitudinalmente e trasversalmente la Provincia con i territori interregionali contermini ed il territorio nazionale in generale (Corridoio Adriatico, Fano-Grosseto, Flaminia). Nel secondo livello rientrano tutti quei collegamenti vallivi ed intervallivi che rivestono una importanza strutturante l'organizzazione complessiva del territorio provinciale.

Sono stati qualificati infine di terzo livello quegli assi che devono assicurare più agevoli relazioni di interscambio interzonale tramite, in genere, interventi migliorativi delle infrastrutture esistenti.

La fascia di rispetto di tutta la viabilità di primo livello individuata nella tavola 9A del P.T.C., in analogia a quanto stabilito dall'art. 4 del D.I. 1404/68, non potrà essere inferiore a 60 metri per le autostrade e a 40 metri per le restanti strade.

La maglia così definita e proposta è finalizzata a mettere in rete tutti quei "poli" e quelle "aree centrali" (nodi), individuati come indispensabili per prefigurare un assetto del territorio funzionale alle istanze dello "sviluppo diffuso e razionale", che il presente P.T.C. ha preso come assunto ed obiettivo generale di riferimento.

Pertanto l'ipotesi progettuale si articola anche nell'indicazione di quei "poli urbani" che, pur nella loro diversa condizione, dimensione e specializzazione, devono e dovranno supportare le scelte di riqualificazione e sviluppo futuro più significative per l'insieme del tessuto insediativo residenziale provinciale, considerato come un unico contesto urbano-territoriale fortemente interrelato, nel quale in circa un'ora si possano raggiungere estremità contrapposte, riducendo così considerevolmente le discriminanti localizzative che sino ad oggi hanno contrassegnato le tendenze all'accentramento da un lato e all'abbandono dall'altro.

Il fortissimo sviluppo delle tecnologie telematiche potrà inoltre e comunque contribuire come non mai a rendere sempre meno dipendente e quindi più libera la scelta localizzativa, anche se la strutturazione di un funzionale sistema dei trasporti organizzato sempre di più sul principio degli interscambi funzionali, a prescindere dal tipo di mezzo e dal tipo di azienda, rimane un punto importante da risolvere, tanto che il presente P.T.C., oltre a recepire i 9 "punti di scambio" strategici individuati dal Piano Regionale dei Trasporti ed a cui va aggiunto quello di Mercatale di Sassocorvaro, inserito dal Consiglio Provinciale in sede di recepimento delle osservazioni, ha ritenuto necessario focalizzarne le problematiche con studi

di approfondimento specifici cui rimandiamo per una conoscenza più compiuta delle sue problematiche e delle necessità generali di riorganizzazione.

Inoltre in tale ottica si avalla in pieno ed si invita a rendere ancora più incisive le politiche di agevolazioni e gli incentivi previsti dagli artt. 15, 16 e 17 della L.R. n. 35/97 sulla montagna, a cui si è accennato nell'Atlante della Matrice Socio-Economica.

La classificazione funzionale dei "Poli urbani" che il P.T.C. propone vuole costituire indirizzo di riferimento per le politiche localizzative di servizi, funzioni ed interventi di carattere generale o specialistico di rilievo sovracomunale in grado di potenziare ed esaltare la strutturazione policentrica dell'armatura urbana provinciale.

In tale contesto il P.T.C. per favorire l'obiettivo del perseguimento dello "sviluppo diffuso e razionale" formula l'indirizzo generale di puntare prevalentemente sulla riqualificazione per i contesti urbani della fascia e dei fondovalle costieri e sul potenziamento per l'insieme dei centri dell'entroterra, per i quali e soprattutto per quelli in declino eventuali ragionevoli sovradimensionamenti dei P.R.G. comunali può essere anche istituzionalizzato come stimolo ed incentivo al loro auspicabile recupero.

Per quanto riguarda poi i criteri ed i principi di riferimento cui dovranno ispirarsi i P.R.G. comunali nella fase di definizione del progetto urbanistico si rinvia al già più volte citato "Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica" costituente elaborato fondamentale del presente Piano.

Altro significativo aspetto della presente proposta è quello relativo alle "aree centrali" che si articolano anch'esse in diversi livelli in base al ruolo e all'importanza ad esse attribuita nell'ambito provinciale, relativamente all'insieme delle funzioni produttive - commerciali - direzionali. Per "aree centrali" è da intendersi un insieme di luoghi che per la loro particolare posizione assumono un'importanza strategica, per ricondurre ad una "distribuzione razionalmente diffusa" la logica tendenziale della polverizzazione casuale e prevalentemente unidirezionale delle attività produttive e direzionali in generale.

Tali aree centrali andranno viste come i luoghi polifunzionali ideali per indirizzare la localizzazione di grandi ed importanti attività imprenditoriali, che nelle loro interazioni creino effetti sinergici positivi, non solo dal punto di vista dell'economia aziendale, ma anche dal punto di vista sociale ed urbanistico-territoriale.

Esse oltre ad essere funzionali alla localizzazione di attività industriali, della grande distribuzione, dei centri della direzionalità e dei servizi alle imprese, potranno ospitare anche particolari strutture legate allo sport ed al tempo libero, permettendo così un'economia nella realizzazione e gestione di tutte quelle opere di urbanizzazione necessarie per i luoghi in cui abitualmente si concentrano una considerevole quantità di utenti.

Inoltre il presente P.T.C. formula la scelta di verificare la possibilità di strutturare in tali contesti, utilizzando anche le aree di cessione per le opere di urbanizzazione secondaria, zone attrezzate per la Protezione Civile che nella normalità delle situazioni funzionino come parchi o aree attrezzate per il tempo libero.

Comunque si ribadisce la necessità che tutti i Comuni della Provincia prevedano nei loro strumenti urbanistici generali

tale tipo di aree, recependo possibilmente l'indicazione di metodo e di merito sopra prospettata.

Si precisa anche che il sistema delle "aree centrali" prospettato non vuole e non può esaurire il complesso dell'articolazione dei fabbisogni in modo particolare nel settore delle attività industriali ed artigianali; pertanto oltre alle aree produttive industriali ricomprese nelle aree centrali, i Comuni potranno prefigurare scelte per nuove aree produttive purchè siano adeguatamente motivate, di dimensioni appropriate, di facile accessibilità, e interagiscano funzionalmente con il sistema delle "aree centrali" e soprattutto siano coordinate a livello delle "unità minime di riferimento" sancite dal presente P.T.C..

Le stesse considerazioni valgono anche per quella gamma di interventi significativi di rilievo intercomunale, non espressamente indicati in termini localizzativi dal presente piano, di iniziativa pubblica e/o privata, che si possano concretizzare nei campi dell'ambiente, dei servizi, della cultura, del turismo, sport e tempo libero etc., così come evidenziato nelle schede tematiche, con conseguenti effetti sinergici con il complesso della rete prospettata dal P.T.C.. Infine l'articolazione in livelli delle suddette "aree centrali", oltre che dal peso che esse rivestono e debbono rivestire all'interno del disegno di strutturazione complessiva, discende anche dai diversi criteri di incentivazione che dovrebbero contrassegnarle.

Alle aree di primo livello infatti corrispondono in genere realtà in cui la domanda esistente è così forte che per decollare o completare il loro naturale sviluppo non occorrono politiche incentivanti di carattere pubblico.

Per quelle di secondo e terzo livello, si dovranno probabilmente definire, soprattutto per alcuni casi particolari ed in via prioritaria partendo da quelle del terzo livello, forme di incentivazione sia per la infrastrutturazione che per la localizzazione per far sì che esse possano entrare in rete e svolgere al pari delle altre il ruolo che il P.T.C. le conferisce.

Nella tavola di progetto allegata sono infine specificatamente indicate anche alcune aree da assoggettare ad "iniziative concertate di programmazione o di coopianificazione".

Tali aree coincidono con i contesti di nuova conurbazione formatesi lungo i fondovalle del Foglia e del Metauro nonché lungo la linea costiera che da Fano giunge a Marotta.

Per esse, visto che interessano più Comuni, si dovrà prefigurare una progettazione concertata a livello interistituzionale che si ponga prioritariamente l'obiettivo della loro riqualificazione urbanistica ed ambientale.

Al di là comunque delle aree specificatamente indicate, lo strumento della "progettazione concertata o coopianificazione" potrà essere attivato e sarà comunque auspicato, in tutti quei casi in cui la rilevanza dei o del problema sia tale da richiedere il concorso e la messa in campo delle attenzioni e/o delle risorse dei vari Enti istituzionali senza escludere la possibile partecipazione anche di privati interessati.

Naturale oggetto di riferimento per tale tipo di concertazione, oltre che ai problemi legati alla viabilità, possono essere ad esempio le formulazioni di programmi di valorizzazione delle aree protette o dei Parchi riconfermati dalla matrice ambientale di P.T.C. ma non ancora istituiti ai sensi della legge regionale relativa,

nonchè l'insieme delle iniziative da prendere nel campo della valorizzazione dei beni culturali, delle aree fluviali, del turismo, dello sport e tempo libero, comunque sempre per progetti di caratteristiche tali da risultare strutturanti e qualificanti l'armatura urbano-ambientale del nostro territorio.

Un progetto simile, che si ritiene già di indicare in modo specifico data la considerevole rilevanza che può assumere, 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 interessantissimo asse attrezzato per la cultura, lo sport ed il tempo libero, che avrebbe ricadute estremamente significative anche a livello di riqualificazione urbana per tutti quei contesti da esso interessati.

Un accenno particolare merita il 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.

Nel merito con il presente P.T.C., oltre alle indicazioni generali formulate nel "Documento di indirizzi in materia di Pianificazione Urbanistica", indichiamo 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.

La prima di esse riguarda l'ipotesi di collegare Pesaro a Fano utilizzando gli spazi esistenti tra la ferrovia e la strada Statale 16 e tra quest'ultima e la Falesia. Tale ipotesi di pista ciclabile avrebbe l'indubbio vantaggio di alleggerire il traffico lungo la fascia costiera, soprattutto nei mesi estivi quando la statale 16 mostra segni di saturazione in quanto l'arenile è meta di migliaia di bagnanti che si sommano al normale traffico quotidiano. Un'altra ipotesi potrebbe riguardare la tratta ferroviaria dismessa tra Fano e Urbino, qualora non sia possibile recuperarla alle originarie funzioni; tale pista ciclabile si inserirebbe quindi nell'asse attrezzato sopraccitato e permetterebbe di avere un percorso protetto per i velocipedisti da Pesaro a 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 un'articolata rete di piste ciclabili sarebbe estremamente necessaria nelle conurbazioni della bassa valle del Foglia e di Marotta, nonché in alcuni tratti della Marechiese, contribuendo così in maniera significativa a diminuire l'intreccio con il traffico automobilistico e a favorire, in alcuni casi, l'integrazione urbana fra tessuti caratterizzati da scarsa permeabilità a livello di collegamenti interquartieri.

Evidenziamo infine che relativamente alle problematiche di un rafforzamento e sviluppo della rete ferroviaria secondaria, così come prefigurata dal Piano Regionale dei Trasporti del 1994 e su cui ci si è adeguatamente soffermati con lo studio preliminare della Dott.ssa Claudia Paci ("Il Sistema dei Trasporti nella Provincia di Pesaro e Urbino" Febbraio 1997) il presente PTC, apprezza le intenzioni che

stanno alla base delle ipotesi prospettate, ma ritiene le stesse ancora non compiutamente definite sia nelle motivazioni funzionali che nella fattibilità dei nuovi tracciati, fra l'altro troppo schematicamente indicati, attraversando gli stessi, secondo lo schema generale prospettato, territori fortemente accidentati dal punto di vista morfologico.

Comunque l'evoluzione del Piano Regionale dei Trasporti e la politica di concertazione interistituzionale che per l'attuazione di esso dovrà svilupparsi, costituiranno l'occasione più propria per trovare una più precisa collocazione delle problematiche legate alla rete ferroviaria secondaria esistente e/o di progetto e di come essa possa eventualmente arricchire ed interagire funzionalmente con la "rete di progetto" prospettata dal presente PTC.

Proposte significative per la rete viaria di rilevanza sovraprovinciale e provinciale

Date le tradizionali competenze che la Provincia in materia ha sempre avuto e considerato che sempre di più ne avrà a seguito del trasferimento delle funzioni dello Stato agli Enti locali, riteniamo giusto di seguito evidenziare dettagliatamente l'insieme delle ipotesi progettuali formulate dal presente P.T.C. relativamente ai collegamenti viari.

Il P.T.C. quindi sulla base di una approfondita indagine sia sullo stato di fatto che delle varie ipotesi progettuali formulate ai vari livelli, indica una serie di scelte, importanti e fattibili con diverse gradualità temporali, al fine di trasformare "un pezzo per volta" l'attuale sistema a "pettine" in un sistema a "rete" o a "maglia", che oltre a potenziare i collegamenti locali consenta alla Provincia adeguate relazioni funzionali con le realtà confinanti e non. Significativo in tal senso sarà il prossimo completamento della tratta Lunano-S. Angelo in Vado, che metterà a regime una importantissima "maglia" della rete di progetto prospettata.

E' opportuno evidenziare inoltre il fatto che le ipotesi infrastrutturali di progetto prospettate, sono state preventivamente confrontate con le previsioni formulate relativamente alla Matrice Ambientale al fine di valutarne in prima istanza, già a livello di tracciato di massima, le interferenze e gli impatti con le risorse ambientali.

Spetterà poi alla progettazione esecutiva definire i tracciati ed adottare gli accorgimenti necessari a contenere il più possibile gli effetti sul contesto naturale e paesaggistico tramite le procedure della V.I.A. che per tali interventi dovrà essere considerata prassi ordinaria.

Nelle intenzioni del P.T.C. il passaggio da una situazione infrastrutturale a "pettine" ad una rete infrastrutturale a "rete" potrà conseguirsi solo attraverso la soluzione di quattro questioni fondamentali:

- potenziamento del Corridoio Adriatico;
- ammodernamento e riqualificazione degli assi vallivi;
- realizzazione di tutta una serie di collegamenti intervallivi;
- superamento della barriera degli Appennini.

Al fine poi di conseguire un assetto ottimale della mobilità a livello provinciale sarà comunque necessario integrare il riordino delle infrastrutture con una ridefinizione del modello di trasporto pubblico locale e con la predisposizione dei Piani Urbani del Traffico previsti dall'art. 36 del Nuovo codice della Strada. Mentre per gli

aspetti legati al trasporto pubblico locale si rimanda all'apposito allegato ove gli stessi vengono diffusamente trattati, relativamente ai Piani Urbani del Traffico si deve preliminarmente osservare che nella nostra Provincia i Comuni obbligati alla loro redazione sono: Pesaro, Fano, Carpegna, Gabicce Mare, Mondolfo, S. Angelo in Lizzola, Sassorcorvaro, Urbino.

L'importanza dei piani del traffico deriva dal fatto che dalla legge "...sono finalizzati ad ottenere il miglioramento di circolazione della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi....".

Risulta quindi necessario coordinare i piani del traffico di località limitrofe ed in particolare quelli dei Comuni costieri ed estendere quello previsto solo per il Comune di S. Angelo in Lizzola a tutti i Comuni della Bassa Valle del Foglia.

A proposito di quest'ultimo aspetto la Provincia, di concerto con i Comuni interessati, si già attivata al fine di promuovere uno studio unitario che interessi anche Colbordolo, Tavullia e Montelabbate.

Corridoio Adriatico

Con la dizione "Corridoio Adriatico" s'intende un sistema di infrastrutture legate alla mobilità quali strade, ferrovie, porti, aeroporti ecc. che assicurano il collegamento delle regioni adriatiche tra loro e con i mercati dell'Europa centro orientale e del Mediterraneo. Per quel che riguarda la nostra provincia i principali elementi sono costituiti dalla SS. 16, dalla A14, dalla ferrovia Bologna -Pescara, e dal porto di Pesaro.

Lo studio di pre-fattibilità presentato dal coordinamento delle regioni adriatiche per la definizione di un progetto di nuova configurazione del corridoio adriatico, per quanto riguarda la Regione Marche, ed in particolare la nostra provincia, prevede i seguenti interventi:

- adeguamento dimensionale della galleria ferroviaria di Gradara in maniera tale da consentire il passaggio di tutti i tipi di container;
- potenziamento del piccolo cabotaggio;
- realizzazione della terza corsia sulla A.14;
- apertura di nuovi caselli sulla A-14;
- realizzazione di interventi migliorativi sulla SS 16.

Mentre appaiono del tutto condivisibili le proposte relative alla galleria ferroviaria di Gradara e al piccolo cabotaggio, si ritiene che gli interventi inerenti gli aspetti viabilistici non siano i più adeguati dal punto di vista urbanistico-territoriale.

Infatti la realizzazione di una terza corsia sulla autostrada oltre a non risolvere certamente il problema dell'attraversamento dei centri abitati siti lungo la costa per i seguenti motivi:

- scarsa interconnessione della A-14 con la viabilità locale che, anche se verranno aumentati i caselli (per la Provincia di Pesaro e Urbino ne è previsto uno soltanto), di fatto ne impedisce l'utilizzo da parte del traffico intraprovinciale;
- commistione tra traffico a lunga percorrenza e traffico locale con accentuazione della sinistrosità dell'arteria;
- accentuazione di interferenze urbanistiche improprie, in quanto l'attuale tracciato è ormai interno ai centri abitati di

Pesaro e Fano con conseguente aggravamento anche dell'inquinamento atmosferico ed acustico.

Infine si evidenzia che:

- si avrebbero costi molto elevati per l'ampliamento delle opere d'arte non adattabili o adattabili a scapito della sicurezza.

- la realizzazione di nuovi caselli porterebbe benefici marginali a fronte di ingenti spese e alle notevoli implicazioni di tipo urbanistico.

Sempre nello studio di pre-fattibilità non sono definiti gli interventi migliorativi del tracciato della SS 16 anche se si ritiene che non siano risolutivi della grave situazione.

Avendo come riferimento l'attuale trend di sviluppo del trasporto su gomma, parrebbe invece nel medio e lungo periodo essere risolutivo uno spostamento a monte di un significativo tratto dell'autostrada esistente mediante la realizzazione di un nuovo tracciato a tre corsie per ogni carreggiata che si dirama dall'attuale all'altezza della galleria di Case Bruciate, attraversa la SP 30 Montelabbate all'altezza del nuovo carcere dove è ubicato lo svincolo di Pesaro e Urbino, supera con una breve galleria il Trebbio della Sconfitta, percorre la valle dell'Arzilla e, dopo breve galleria sotto Monte Giove, si interconnette con la SGC Grosseto-Fano dove è ubicato lo svincolo di Fano per poi rientrare nella sua sede attuale all'altezza di Metaurilia. L'attuale sede autostradale verrebbe convertita in circonvallazione di Pesaro e Fano, adeguando il numero di uscite. La soluzione così prospettata presenta numerosi vantaggi:

- realizzazione di nuova autostrada a 3 corsie senza vincoli di opere d'arte o vincoli di tipo urbanistico e con nuove caratteristiche adatte alla normativa per la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- prosecuzione dell'asse a tre corsie previsto dalla provincia di Rimini con adeguamento dell'attuale sede solo a nord di Pesaro;
- posizionamento dei nuovi caselli in posizione più centrale ed idonea e quindi miglioramento dei rapporti funzionali con il territorio provinciale;
- utilizzo quale circonvallazione della attuale sede dell'autostrada che è già inserita nell'ambiente urbano;
- diminuzione delle problematiche legate al profilo altimetrico della attuale A 14 in caso di forti nevicate (salita di Novilara);
- allentamento dell'effetto psicologico di "cappio" attorno alla città determinato dalla attuale A14 con l'inserimento della stessa nel tessuto urbano.

Per contro si avrebbe l'occupazione di nuovi terreni ed un costo stimabile in almeno circa 500 miliardi (d'altronde si stima che circa 150 mld. siano da impegnare solo per la realizzazione della 3 corsia sull'attuale A 14); inoltre l'intervento non potrà essere realizzato per stralci funzionali, ma la cosa, invece di essere considerata un limite, deve essere vista come occasione per un grande sforzo collettivo volto a rispondere in maniera radicale le problematiche sopra evidenziate, evitando di ripiegare su ipotesi localistiche e parziali non risolutive.

Tale ipotesi non farebbe comunque venir meno la necessità di risolvere quanto prima il problema dei "collegamenti interquartieri" per i centri sia di Pesaro e Fano, dati i gravi problemi di accessibilità urbana ed interurbana esistenti; tali interquartieri non dovranno servire a scaricare il traffico (anche pesante) sulla S.S. 16.

La soluzione prospettata è da ritenersi dal punto di vista strategico preferibile a quella di una complanare a valle dell'Autostrada esistente che by - passa contemporaneamente Fano e Pesaro, spostandosi a monte nel tratto interessante il Comune di Mondolfo.

Le indicazioni scaturite dal confronto e dal dibattito sviluppatosi intorno alla ipotesi sopraindicata, ha spinto gli Uffici Provinciali a studiare anche una soluzione di spostamento dell'autostrada A14 più deciso che permetta di scavalcare completamente anche i contesti costieri dei Comuni di S. Costanzo e Mondolfo.

Nella tav.9A di progetto del presente P.T.C. sono pertanto indicati entrambi i percorsi rappresentandoli e qualificandoli con 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.

La seconda ipotesi di spostamento richiede comunque un necessario raccordo con la Provincia di Ancona che al momento è però in una fase più arretrata di definizione del proprio PTC.

Comunque l'ipotesi che si riconnette con la Provincia di Ancona dovrà avere carattere prioritario; gli Uffici studieranno inoltre una soluzione di minima che risolva anche i problemi di Marotta ovvero che si riconnetta alcuni Km a sud, mantenendo il tracciato arretrato rispetto alla costa.

In ogni caso, l'ipotizzato sistema viario di circoscrizione delle realtà abitative costiere della provincia, non dovrà ulteriormente comprimere nel territorio del Comune di Mondolfo, la esigua fascia di territorio compresa tra la S.S. n. 16 «Adriatica» e l'Autostrada A14.

Sempre in relazione al problema dello spostamento dell'A14, facendo riferimento al dibattito attualmente in corso ed in particolare al documento di indirizzi votato dal Consiglio Comunale di Pesaro per l'esame delle osservazioni presentate, in merito alla previsione di circoscrizione - tangenziale - interquartieri contenuta nel nuovo PRG adottato e oggetto del cosiddetto «Progetto Bucchi», si fa osservare che con l'eliminazione del percorso che va dalla Torracchia fino alle Siligate e che era stato inserito nel PTC recependolo dalle previsioni vigenti sempre nel comune di Pesaro, verrebbe a mancare la parte finale dell'anello e il declassamento dell'Autostrada ipotizzato fino all'altezza della galleria di Case Bruciate, sortirebbe soltanto effetti parziali.

Si è quindi dell'idea che se il Comune di Pesaro insisterà nel proposito di stralciare l'ipotesi di tracciato a ridosso del quartiere Vismara, bisognerà ipotizzare un tracciato alternativo che dovrà essere oggetto di concertazione tra le amministrazioni interessate e che non costituirà variante al PTC.

Gli indirizzi sopra riportati risultano conformi alle indicazioni (che si fanno quindi proprie) del P.I.T., il quale, a tal proposito afferma, che "Un tema da approfondire è il decongestionamento dell'attraversamento autostradale del territorio di Pesaro e di Fano, che dovrà diventare occasione di concertazione tra esigenze territoriali ed esigenze economico funzionali in sede di definizione del progetto d'interesse europeo Corridoio Adriatico.

Si ravvisa, comunque, l'opportunità di individuare una soluzione appropriata che non potrà essere rinviata al solo sviluppo della viabilità di livello urbano

Si segnala l'esigenza di approfondire fin d'ora lo studio delle possibili soluzioni per l'attraversamento del territorio fortemente antropizzato di Pesaro e Fano, al fine di garantire la compatibilità tra esigenze locali e funzionalità del Corridoio. Si tratta di rendere compatibili le legittime esigenze di allontanamento della viabilità autostradale con le soluzioni complessive di assetto del Corridoio Adriatico."

Infine, con un orizzonte di breve - medio periodo, per risolvere i problemi di collegamento tra le aree industriali della bassa Valle del Foglia e della bassa Valle del Metauro, si ritiene utile la realizzazione di un collegamento fra l'area produttiva di Fano e l'area produttiva di Pesaro attraverso un percorso che dalla zona industriale di Bellocchi consenta di percorrere Via Campanella, superare Rosciano, Centinarola, l'Arzilla, di prendere la Provinciale per Carignano e proseguire verso S. Maria dell'Arzilla, il Trebbio, e la Chiesa di Ginestreto.

La strada statale n. 16 in coerenza con le indicazioni del P.I.T. è considerata di importanza nazionale.

Collegamenti intervallivi

Come già segnalato nella descrizione dello stato di fatto della viabilità i collegamenti intervallivi costituiscono uno dei principali problemi della rete infrastrutturale provinciale. Occorre quindi intervenire a livello di programmazione in maniera mirata ed efficace al fine di prefigurare un sistema di interconnessioni tra gli assi viari vallivi esistenti in modo tale, come già detto, da trasformare nel tempo l'attuale sistema a "pettine" in un sistema a "rete" che permetta una migliore distribuzione del traffico locale, alleggerendo la pressione sul Corridoio Adriatico.

Un'ipotesi di soluzione è costituita dalla proposta della cosiddetta "pedemontana" il cui tracciato proposto dalla società S.P.E.A. è stato già fortemente ridimensionato rispetto alle ipotesi iniziali dal Piano Regionale Trasporti e ha perso quelle caratteristiche di strada a scorrimento veloce che avrebbe dovuto collegare il nord con il sud delle Marche. La Giunta Regionale ha deciso di rivedere completamente i criteri progettuali e ha individuato alcuni punti su cui intervenire con opere di una certa consistenza per il superamento di alcuni punti critici; per il resto sono previsti solo adeguamenti in sede della viabilità esistente. Per quanto riguarda la provincia di Pesaro sono in corso i lavori del tratto Lunano - S. Angelo in Vado. In conclusione più che di Pedemontana si può parlare di sistema di collegamenti intervallivi. Da nord a sud si individuano i seguenti collegamenti intervallivi che si ritengono funzionali all'ipotesi di ristrutturazione organica del sistema viario dell'entroterra e l'ottimizzazione dello stesso:

Collegamenti Savio - Marecchia: il potenziamento dei collegamenti dell'Alta Val Marecchia con la SGC E45 Ravenna-Orte permetterebbe di raggiungere il nord d'Italia con grande rapidità: una possibilità è quella di migliorare il collegamento Novafeltria-Perticara-E-45 (via Sarsina o Mercato Saraceno), anche se, a causa della morfologia della zona, l'intervento non è né facile, né economico, ovvero tramite la realizzazione di un nuovo tracciato denominato "strada delle due valli", riportato nella tavola di progetto come strada oggetto di progettazione da concertare. Altra

possibilità, che non esclude l'altra, più funzionale allo sviluppo di un collegamento di carattere pedemontano lineare è il collegamento Ponte Messa-Sarsina, per il quale esiste già un progetto preliminare; anche qui situazioni morfologiche impongono soluzioni progettuali a costi molto elevati. Queste due ipotesi (Novafeltria - Perticara - E-45 e Ponte Messa-Sarsina) assieme all'ammodernamento del tratto di strada che unisce i sopra ricordati tracciati, ottimizzerebbero i collegamenti con la E 45 di tutta l'alta val Marecchia e di tutto il Montefeltro se si considerano le interconnessioni con gli altri tratti di seguito indicati.

Collegamento Marecchia - Foglia - Metauro: potrebbe diventare un'asse importante in quanto in pochi chilometri collega la testata di tre valli. In parte il tracciato è già esistente anche se necessita di consistenti miglioramenti ed adeguamenti, nonché di una breve galleria per superare il valico di Montelabreve. Il percorso parte da ponte Presale e giunge a Borgo Pace dove, dopo pochissimi chilometri, si congiunge alla SGC Grosseto-Fano. Tale collegamento inoltre renderebbe inutile, per il traffico verso ovest, compiere la salita dei passi di Viamaggio e Bocca Trabaria perché si utilizzerebbe la Galleria della Guinza.

Collegamento Marecchia - Foglia: è un tratto di cui già esiste il progetto di massima redatto in occasione della progettazione del collegamento Lunano-S. Angelo in Vado. E' un tratto molto difficile e vi sono diverse proposte delle comunità locali. Dati gli altissimi costi e le difficoltà tecniche, il presente P.T.C. indica per tempi ragionevolmente medi un miglioramento dell'attuale viabilità lungo le direttrici Lunano-Carpegna-Pennabilli-Ponte Messa e Carpegna-Montecopiolo-Torello di S. Leo e per i tempi più lunghi, la definizione, attraverso uno specifico studio di fattibilità, di una soluzione che preveda un tracciato in gran parte nuovo e parallelo alla prima direttrice sopracitata (Lunano-Carpegna-Pennabilli-Ponte Messa) con superamento del Monte di Carpegna con una galleria.

Tale ipotesi, che nel presente PTC viene indicata con un tracciato di massima, dovrà essere comunque valutata rigorosamente dal punto di vista dell'impatto ambientale, data anche la presenza del Parco Simone e Simoncello.

Collegamento Pietracuta - S. Marino - Conca - Foglia: si ritiene necessario ammodernare il tracciato Casinina - Auditore - Mercatino Conca - S. Marino, evitando grossi interventi che, per le caratteristiche geologiche della zona, potrebbero innescare vasti movimenti franosi.

Collegamento Foglia - Metauro: è in via di costruzione il tratto Lunano - S. Angelo in Vado.

Tale tratto costituisce la chiusura del primo "anello" significativo del sistema di rete dei collegamenti prospettato. Infatti esso metterà in diretta comunicazione la parte alta delle valli più importanti della Provincia (Foglia-Metauro), con relativa possibilità di sbocco per entrambe, attraverso il passo della Guinza verso i contesti territoriali dell'Umbria e della Toscana.

Collegamento Metauro - Candigliano: è forse il collegamento più semplice in quanto è sufficiente intervenire, anche tramite nuovi tratti, sulla S.P. n° 55 "Fangacci" e sul tratto Acqualagna-Pole della S.S. 257 per avere un ottimo collegamento della zona dell'alto Metauro con la S.S. 3 Flaminia.

Collegamento Metauro - Cesano: vi sono due soluzioni non alternative ma complementari: l'una, che si ripropone

come tracciato pedemontano, da Cagli-Smirra a Serra Sant'Abbondio e l'altra, che si configura più come tracciato intervallivo, da Fossombrone porta a Pergola via zona Monterolo. Sono due tracciati molto impegnativi per le condizioni morfologiche ed ambientali e hanno finalità anche diverse: il tracciato Fossombrone - Pergola, tende a favorire il collegamento dell'Alta Val Cesano con la Valle Metauro e le aree costiere, mentre il tratto da Cagli-Smirra a Serra Sant'Abbondio, visto come prosecuzione del collegamento a sud con la valle dell'Esino a partire da Morello di Sassoferrato, e del collegamento a nord della SP 55, metterebbe in collegamento l'area fortemente industrializzata del Fabrianese con la S.G.C. Grosseto-Fano interagendo con la zona del Cagliese.

Collegamento Esino - Cesano: uno dei quattro stralci funzionali di pedemontana finanziati ed in corso di realizzazione è quello che va da Fabriano a Morello, vale a dire fin quasi al confine con la nostra Provincia; si ritiene che tale tratto andrebbe completato fino alla SS 424 secondo le soluzioni progettuali riportate nella tavola di progetto 9A

Superamento della barriera degli Appennini

Come evidenziato nell'ambito della descrizione dello stato di fatto del sistema infrastrutturale, al di là degli Appennini, sono presenti due importanti assi di collegamento longitudinali quali la E45 e la A1 il cui utilizzo consentirebbe di alleggerire la fascia Adriatica del traffico proveniente dall'entroterra della provincia e diretto verso Nord. Inoltre il completamento del collegamento con la sponda del Tirreno permetterebbe di dirottare parte del traffico che sfrutta i vettori marittimi dai porti del sistema Adriatico, che mostrano difficoltà legate alla loro capacità dimensionali, al sistema dei porti del Tirreno ed in particolare Grosseto, Livorno, Civitavecchia.

La soluzione del problema relativo al superamento della barriera degli Appennini è rappresentato dalla S.G.C. Grosseto - Fano, la cui ormai trentennale storia sembra stia avendo una accelerazione in questi ultimi tempi. Sono state infatti finanziate le opere di completamento della galleria dalle Guinza e del tratto fino a Mercatello sul Metauro ed inoltre si sta operando per completare la progettazione da Mercatello a S. Stefano di Gaifa. Sul versante umbro e toscano si sta lavorando ugualmente per completare sia la progettazione, sia la realizzazione dell'arteria. Per quel che riguarda il tratto che attraversa la Provincia di Pesaro e Urbino, in un recente incontro con tutti i sindaci della valle del Metauro interessati dal percorso, si è raggiunto l'accordo su di un ipotesi di massima del tracciato che segue in maniera sostanziale quello proposto dall'ing. Macchi nel 1982 e di cui è stato recentemente redatto da parte degli Uffici provinciali il progetto di fattibilità per conto dell'ANAS, individuando anche una soluzione per il punto più delicato che è quello di bivio Borzaga dove la bretella di Urbino si innesta sulla SGC.

Assi vallivi

Gli assi viari posti lungo le valli dei principali fiumi della Provincia assicurano i collegamenti trasversali nell'ambito della maglia che il PTC attraverso gli interventi proposti tende a prefigurare.

Questi assi abbisognano nella quasi generalità di interventi di miglioramento e di ammodernamento per assicurare

collegamenti più consoni alle necessità della struttura socio-economica provinciale.

Di seguito si indicano gli interventi ritenuti necessari per garantire un adeguato livello di servizio.

Collegamento Pesaro e Urbino (SS 423 SP 30 Montelabbatese): Abbandonata l'ipotesi di un collegamento Pesaro-Urbino via valle del Foglia, si sta procedendo alla realizzazione di tratti migliorativi della attuale SS 423. E' in corso la progettazione del prolungamento della SP 30 Montelabbatese per evitare l'attraversamento delle popolose frazioni di Morciola, Cappone e Capponello che si sono sviluppate ai suoi margini. Proseguendo il tracciato verso Urbino è in corso di costruzione la variante di Gallo di Petriano che eviterà l'attraversamento del paese. Altro punto critico, questa volta di difficile soluzione, è il superamento di Trasanni dove il tracciato oltre ad attraversare l'abitato cambia anche rapidamente pendenza e tutto ciò provoca, unitamente alla ristrettezza della carreggiata, gravi rallentamenti e pericolo per l'incolumità sia degli utenti che della popolazione locale. Una volta superato Trasanni il tracciato giunge in prossimità di Urbino dove a partire dalla zona cosiddetta del Sasso dovrebbe essere realizzata una galleria che passando al di sotto della Croce dei Missionari si ricollega poi alla costruenda "bretella", chiudendo così il quadrilatero Pesaro - Urbino - Fossombrone - Fano - Pesaro.

Per rendere adeguato il livello di servizio dell'intera arteria si ritiene che dovrebbe essere raddoppiato l'attuale numero di corsie nel tratto Morciola - Pesaro prevedendo la realizzazione anche di svincoli a piani sfalsati.

La Strada Provinciale 30 Montelabbatese in coerenza con le indicazioni del P.I.T. è considerata di importanza regionale.

S.S. 258 Marechiese: E' stato stipulato un accordo di programma tra le tre Province interessate alla strada (Pesaro e Urbino, Rimini, Arezzo) per la definizione di un progetto preliminare di ammodernamento dell'intera arteria, da Sansepolcro a Rimini, che è stato redatto dall'UT della Provincia di Pesaro. Il tratto interessante la nostra Provincia prevede il superamento degli abitati di Novafeltria e Secchiano in variante sulla sponda destra del fiume Marecchia. E' l'unica ipotesi per superare i due centri abitati in quanto non è possibile adeguare il tracciato esistente senza profondi rivolgimenti di tipo urbanistico. Il tratto rimanente da Novafeltria al confine regionale riguarda soltanto brevi rettifiche in quanto zona montana di particolare pregio ambientale. La priorità è ovviamente quella del superamento dei centri abitati di Secchiano - Novafeltria.

S.S. 73 bis: E' una arteria che perderà progressivamente di importanza a causa della realizzazione della parallela SGC Grosseto-Fano e rimarrà come collegamento locale per cui non si ritengono necessari interventi particolari.

S.S. 257 Apecchiese: E' stata recentemente ammodernata dall'ANAS e non sembrano al momento necessari interventi strutturali di modifiche del tracciato esistente. Anche questa arteria con la realizzazione del traforo della Guinza perderà gran parte della sua importanza di collegamento interregionale, rimarrà comunque un collegamento importante per tutta la Valle del Candigliano con il contesto di Città di Castello e dell'Alta Val Tevere.

S.S. 3 Flaminia: Il tratto in provincia di Pesaro e Urbino è stato completamente sostituito da una variante realizzata negli ultimi anni; rimane solamente un brevissimo tratto di circa 700 metri in prossimità dell'abitato di Pontericcioi poco prima dell'innesto della SS "della Contessa" che permette di superare con un agevole valico la dorsale appenninica. La progettazione è in fase preliminare, ma si ritiene che il breve tratto debba essere ammodernato con urgenza a causa dei gravi pericoli esistenti. Inoltre deve essere previsto l'adeguamento a quattro corsie nel tratto Cagli - Acqualagna, interessato da numerosi incroci a raso e oggetto di continui incidenti.

S.S. 424 Valcesano: Da parte della Provincia è stato redatto il progetto di massima dell'ammodernamento dell'arteria da Monteporzio a Pergola e si è in trattativa con l'ANAS per la realizzazione della variante di S.Lorenzo in Campo che costituisce la priorità dell'intera strada. Altri tratti importanti sono quelli relativi alle varianti di S.Michele e S.Filippo. Si ritiene parimenti importante che il Comune di Mondolfo, d'accordo con il Comune di Monte Rado, preveda nel proprio strumento urbanistico un nuovo tracciato, in variante rispetto all'attuale sede, che si ricollegli alla viabilità costiera.

Altre strade provinciali

Le altre arterie della rete stradale di livello provinciale che svolgono un ruolo essenziale nella definizione dell'assetto territoriale della nostra Provincia sono le seguenti:

S.P. 3 Fogliense: già da tempo, pur con le scarse risorse disponibili, si stanno realizzando alcune opere per migliorarne la percorrenza. Gli interventi principali, realizzati od in corso di realizzazione, sono quelli relativi alla varianti di Cà Gallo, Lunano e Piandimeleto; si ritiene che per rendere ottimale il livello di servizio dovrebbero essere realizzati i seguenti interventi per alcuni dei quali si dispone di una progettazione di massima o esecutiva:

- collegamento con la Sp 30 Montelabbatese all'altezza di Talacchio;
- variante di Rio Salso - Borgo Massano (l'intervento è comunque estremamente problematico per gli aspetti morfologici ed ambientali esistenti);
- variante di Casinina;
- completamento variante di Pian di Meleto.

S.P. 2 Conca: si ritiene che debba essere portato a compimento il progetto di ammodernamento predisposto dall'U.T. provinciale e che per ora si è concretizzato solo nella realizzazione della variante di Fratte di Sassolfeltrio

S.P. 58 Petriano - Scotaneto: collega la valle dell'Apsa con la valle del Metauro e poiché potrebbe avere anche una particolare valenza turistica per territori abbastanza emarginati, si ritiene che debbano essere posti in essere interventi migliorativi dell'attuale sede stradale.

Collegamento Auditore - San Marino: si ritiene che debba essere predisposto un progetto di ammodernamento della viabilità esistente, al fine di migliorare il collegamento tra le zone centrali della nostra Provincia e la Repubblica di San Marino per poi ricollegarsi con la S.S. 258.

Collegamento Fogliense- Romagna: partendo da Pian del Bruscolo è auspicabile un nuovo collegamento tra la SP Fogliense e Morciano di Romagna, passando per Tavullia. E' l'ipotesi più credibile per portare ad una maggiore integrazione fra il sistema socio-produttivo romagnolo e quello del nostro entroterra.

In sede di predisposizione del P.T.C. è stato inoltre effettuato uno studio finalizzato alla riorganizzazione della viabilità della Bassa Val Foglia, date le emergenze esistenti da questo punto di vista per tutto il contesto interessato. A tale studio si rimanda per una valutazione delle proposte sin qui maturate che potrebbero tradursi in atti e misure di programmazione concertata.

Concludendo, si precisa che relativamente alle problematiche inerenti il complesso delle infrastrutture legate alla mobilità (ferrovia, porti, aeroporti), si rimanda alle considerazioni contenute nella scheda 6A.

Si ricorda inoltre che una visione complessiva degli indirizzi progettuali prospettati dal presente Atlante richiede una lettura dell'insieme degli elaborati che lo contraddistinguono, perché per tutte le singole problematiche trattate vengono espresse nelle relative schede tematiche, proposte o indirizzi generali di riferimento operativo.

Si evidenzia infine che l'Amministrazione Provinciale si è fatta promotrice di uno studio preliminare di fattibilità, redatto dalle Società di progettazione SATT-STEP-TECNIC, per la realizzazione di un "asse ferroviario trasversale" Fano-Arezzo che al momento si è ritenuto di non inserire come scelta di P.T.C. poiché, data la novità della proposta e la rilevanza dell'intervento, la sua eventuale definizione non può prescindere da una maturazione tecnico-politica quantomeno alle scale regionali e quindi dei rispettivi strumenti di pianificazione. Esso, in quanto studio, può comunque costituire un valido contributo per arricchire il dibattito ed il confronto sulle grandi opere di rilevanza interregionale e nazionale legate alla mobilità, nonché sul problema ancora aperto delle possibilità reali di riorganizzazione di tutto il sistema ferroviario della nostra Provincia.

In ultimo tutto il sistema dei collegamenti ferroviari esistenti (in funzione o dismessi) o di nuova realizzazione dovrà essere 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.