



Comune di Fano

SETTORE 4 - URBANISTICA

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL COMPARTO "PARCO URBANO IN ZONA AEROPORTO"

StudioSilva S.r.l.

Sede Legale ed Amministrativa
Via Mazzini 9/2 - 40137 Bologna
P. I. V. A. 02780950365

progettista

StudioSilva Srl
Dott. For Marco Sassatelli



sede legale:
via Mazzini n. 9/2, 40137 Bologna
tel. +39-051-6360417
e-mail: info@studiosilva.it
www.studiosilva.it

progettista

Arch. Alessandro Pavan
Via Toscana 93, 40141 Bologna



PIANO PARTICOLAREGGIATO

emissione

Giugno 2018

titolo elaborato

Relazione tecnico descrittiva

elaborato n.

1

committente

Comune di Fano - Settore 4 - Urbanistica
Via M. Froncini 2, 61032 - Fano (PU)

Responsabile Unico del Procedimento: Arch. Giangolini Adriano

revisione oggetto

data

controllato

1

2

3

4

5

Sommario

1. Premessa.....	1
2. Dati di progetto e verifica degli standard urbanistici	2
3. Il progetto del Parco Urbano	2
4. Viabilità carrabile e parcheggi.....	3
5. La viabilità ciclopedonale.....	4
6. Il sistema delle piazze.....	4
7. Arredi, giochi e spazi inclusivi	5
8. Le strutture di servizio	6

1. Premessa

Il presente piano particolareggiato si applica all' interno del comparto edificatorio identificato nel piano regolatore generale del Comune di Fano con la scheda ST3_P39.

Tale comparto con funzione di **Parco Urbano**, stante la sua natura ed esclusiva finalità pubblica, può essere attivato anche in lotti funzionali da calibrarsi sulla base delle risorse finanziarie ed opportunità che si rendessero disponibili nel corso degli anni.

Il comparto confina a sud con l' area dell' aeroporto di Fano mentre i perimetri sud ovest e nord est sono delimitati da via Papiria e via del Fiume. A nord l' area entra all' interno perimetro urbano frammentato del quartiere Vallato.

L' area fa parte del Compendio Aeroporto che si estende per circa 168 ettari fra il quartiere di Madonna Ponte ed il quartiere Vallato, comprendendo terreni già di proprietà demaniale, oggi ceduti al Comune di Fano, e di proprietà comunale. La sua importanza deriva dal fatto di essere una delle poche aree di notevole ampiezza sfuggite nel corso degli anni alla progressiva cementificazione della zona costiera adriatica, oltre che dalla sua contiguità alle aree agricole periurbane che si interpongono fra il limite sud della città di Fano ed il Fiume Metauro. dal punto di vista ambientale l'area costituisce un importante corridoio ecologico in continuità con l'asta fluviale del canale alban, ed e' altresì zona di stazionamento per numerose specie di uccelli migratori. L'area del Compendio Aeroporto è suddivisa in due porzioni da una recinzione che separa il sedime aeroportuale dell'aeroporto di Fano di circa 120 ettari, gestito da Enac ed è adibita ad aeroporto civile e viene utilizzata per le attività di volo aereo, paracadutismo, aeromodellismo, dalla rimanente porzione, denominata "Aeroporto di Fano (Aliquota)" che è l'area marginale all'aeroporto sulla quale sorgerà il Parco Urbano che ha un'estensione di circa 45 ettari.

Quest'ultima viene utilizzata per attività open air di gruppi spontanei di cittadini, che la utilizzano per la sua valenza di esteso campo aperto, quindi per passeggiate, sgambatura cani, ecc.; Una piccola porzione di terreno pari a circa 5000 metri quadri, situata verso Via del Fiume nei pressi dell' ex Mattatoio, è stata utilizzata nel 2005 per la piantagione di alberi ai sensi della legge 113/92 "Un albero per ogni nuovo nato" (c.d. Legge R

telli), ed oggi ospita un giovane bosco.

2. Dati di progetto e verifica degli standard urbanistici

Superficie territoriale indicata nella scheda tecnica di comparto = 456.594 mq

Zona Omogenea F1 usi consentiti:

- U2.5 Attrezzature ricreative e pubblici servizi;
- U5.6 Attrezzature per il verde.

SUL di progetto uso U2.5 = 2500 mq (SUL max di comparto 2500 mq per l' uso U2.5)

Standard a parcheggio – art. 8 N.T.A. del PRG generato da nuova SUL di progetto:

P1 0.4 mq/mq = 1000 mq

PP 0.3 mq/mq = 750 mq

Parcheggi di progetto

P1 di progetto = 4388 mq

PP di progetto = 750mq

3. Il progetto del Parco Urbano

Il progetto del nuovo parco riorganizza gli spazi attuali dell' area, in parte grandi prati incolti e in parte occupati dalle pavimentazioni dell' antico sedime dell' aeroporto militare andato distrutto durante la seconda guerra mondiale. L' obiettivo è quello di ricollocare le funzioni in relazione alle potenzialità dell' area e alle previsioni pianificatorie dell' amministrazione Comunale privilegiando il riutilizzo delle forme paesaggistiche e delle strutture esistenti.

In linea con la filosofia di rifunzionalizzazione dell' esistente, si è scelto di mantenere la viabilità esistente dove si interviene esclusivamente per il miglioramento della sicurezza per i pedoni e per la regolamentazione della velocità come la previsione di dissuasori di velocità. Via della Colonna si connota come elemento di forte separazione del parco e il suo impatto sull' area verrà mitigato da alcune scelte progettuali mirate. Infatti la sicurezza e il benessere dei fruitori del Parco verrà rafforzata anche dalla creazione di piccoli rilevati realizzati sui sedimenti delle vecchie caserme con funzione di filtro dal parco verso via della Colonna. La mitigazione visiva e acustica di questi elementi vegetati risulta di fondamentale importanza. Le scarpate rivolte verso il centro del Parco ospitano spazi aperti a prato su cui le persone possono sostare, oppure assolvono ad una funzione connettiva come stepping stones. Le scarpate rivolte verso la strada sono invece ricoperte da una vegetazione naturale e possono ospitare sentieri didattici).

Su Via della Colonna si attestano inoltre i parcheggi e le principali funzioni del Parco che da qui si apre verso il territorio rurale mentre sul fronte opposto sono state collocate strutture e servizi territoriali come l' oasi felina e gli orti urbani, a supporto sia del parco ma anche della città con cui mantengono un legame diretto. Questa soluzione limita le interferenze dovute alla presenza della strada consentendo di fruire il parco in sicurezza ma garantendone al tempo stesso un legame con il tessuto urbano.

Una volta entrati nel parco si intercetta la sua “spina centrale” rappresentata dall’ attuale strada retaggio dell’ originario impianto militare la cui sezione sarà ampliata andando a formare una sorta di boulevard prolungandolo fino alla Via Fiume. Questo asse funziona come elemento distributivo e collega le principali funzioni e servizi previsti nel parco. Su questo viale si affacciano gli spazi sportivi e per il gioco, spazi aggregativi e rivolti all’ allestimento di eventi temporanei come sagre, fiere, concerti. Da qui le persone possono inoltrarsi liberamente verso l’ interno dove incontrano ed attraversano diversi tipi di vegetazione naturale in cui predominano i prati fioriti. La gestione differenziata dei tappeti erbosi che saranno sfalciati con tempistiche differenti in virtù della loro composizione floristica garantirà un effetto scenografico di grande impatto incrementando la biodiversità dell’ area.

Nella parte adiacente alla Via Papiria il parco ospiterà una vasca di laminazione dove saranno convogliate le acque di prima pioggia racchiusa da un boschetto. La presenza di uno specchio d’ acqua anche se stagionale consentirà la creazione ambienti diversificati favorendo la connessione ecologica auspicata negli obiettivi della REM. Questo assetto implica anche risvolti didattici oltre che estetici e paesaggistici consentono un’ osservazione diretta da parte dei fruitori del parco. Anche gli animali d’ affezione trovano spazio nel parco con la riorganizzazione di aree dedicate. L’ oasi felina sarà mantenuta nella sua attuale posizione e dotato di accessi e parcheggi più funzionali mentre all’ interno del rimboschimento esistente presso l’ ingresso di Via Fiume sarà ricavata un’ area di sgambamento cani attrezzata.

4. Viabilità carrabile e parcheggi

Il progetto consolida la viabilità esistente adeguandola alla misura e servizio del quartiere evitando il rischio di trasformarla in attrattore di traffico che risulterebbe fortemente impattante per i residenti ed il nuovo Parco. Lo schema generale prevede il collegamento della via del Santuario a Via della Colonna unitamente al rifacimento dei parcheggi creando per quella parte di quartiere una circuitazione a senso unico che limiterebbe gli effetti del traffico. Anche il tratto iniziale di Via della Colonna in uscita verso la Via Papiria rimarrebbe a senso unico (com’ è attualmente) evitando così il rischio di incremento di traffico ed attraversamento del quartiere soprattutto da chi proviene da sud da quest’ ultima. A differenza dell’ attuale assetto il doppio senso di marcia sarebbe prolungato di un piccolo tratto verso est per consentire l’ accesso al nuovo parcheggio C del parco.

Sul lato sud di via della Colonna si attesteranno 3 parcheggi distribuiti in modo da facilitare l’ accesso dell’ utenza al parco ed ai suoi principali servizi mentre sul lato opposto sarà realizzato un nuovo parcheggio a servizio dei nuovi orti urbani e dell’ oasi felina per un totale di 232 posti auto di cui 6 riservati ai veicoli al servizio di persone disabili.

In corrispondenza dei parcheggi e dei percorsi di ingresso al parco saranno realizzati gli attraversamenti pedonali che fungeranno anche da moderatori del traffico con creazione di piattaforme rialzate di ampia larghezza. Con analoghe modalità costruttive, in corrispondenza dell’ attuale casa del custode il progetto prevede la creazione di una e vera propria piazza che ingloba un tratto di strada in cui la velocità dovrà essere ulteriormente moderata con l’ eventuale previsione di una Zona 30.

La frequenza di questi attraversamenti amplifica l’ effetto di regolazione della velocità garantendo una velocità media degli autoveicoli più bassa e costante nei tratti contigui al nuovo parco.

5. La viabilità ciclopedonale

Il riassetto dell' area ha considerato prioritario lo sviluppo di una rete di percorsi ciclopedonali di connessione con la città e per la percorribilità interna al Parco. Si è operato una scelta di prospettiva considerando lo sviluppo di questo tipo di mobilità sia per le scelte di programmazione operate dall' Amministrazione Comunale sia per un mutamento delle abitudini e stili di vita in corso nella società.

Partendo dal disegno programmatico del PRG si è individuato uno schema di piste ciclabili che si attesteranno sulle piste di futura realizzazione ma che possono già garantire una propria autonomia all' interno del parco..

Nello specifico si è creata una connessione tra la le Vie Papiria e Fiume che in parte si sviluppa lungo la spina centrale del parco ed in parte a fianco della Via della Colonna ed un collegamento tra questa pista ed il Viale Anna Frank vale a dire al quartiere Vallato.

Il collegamento Papiria/Fiume fungerà inoltre anche da ciclabile di attraversamento utilizzabile anche per chi non dovrà accedere al parco prevedendo una diramazione che connette il tratto abitato di Via della Colonna.

I nuovi percorsi saranno realizzati internamente ad aree verdi ed anche lungo la Via Colonna saranno separati da un parterre per garantire maggiore sicurezza e protezione all' utenza.

La diversa vocazione sarà rimarcata anche dai rispettivi materiali costruttivi seppure riconducibili a cromatismi simili. I percorsi del parco saranno realizzata con una pavimentazione analoga a quelle esistenti nella zona delle ex caserme vale a dire con un conglomerato cementizio ed un ciottolo di fiume locale. Si tratta di una caratteristica particolare oltre che di una memoria storica e al tempo stesso molto durevole nel tempo.

Le piste ciclabili saranno invece realizzate in calcestruzzo drenante ecologico (tipo i.idro DRAIN) un prodotto già testato con successo sia in ambito extraurbano che offre ottime performance sia in termini di riduzione dei costi, degli oneri manutentivi, delle temperature (riduzione effetto isola di calore di circa il 30%) e limita la necessità di manufatti per la regimazione delle acque.

Entrambe le soluzioni garantiscono un migliore inserimento nel contesto paesaggistico per texture, cromatismi ed impatto sull' ambiente. Non richiedono la posa di cordoli e quindi si troveranno direttamente a contatto con i prati conferendo un aspetto naturale di strada interpodereale ma con le caratteristiche tecniche e di portanza idonee a garantirne la carrabilità.

I percorsi interni al parco avranno una larghezza di 4,5 metri (5,5 metri nel caso della spina centrale) per consentire un utilizzo libero ed agevole da parte dei pedoni ma anche per un utilizzo che preveda altre modalità e mezzi (bici, pattini, skate ecc.).

I percorsi collegheranno i diversi accessi con le aree del parco in cui sono collocate strutture e servizi proponendo anche un anello "naturalistico" che attraverserà il nuovo specchio d' acqua su un pontile. Su questa rete si collocano anche alcune piazze pavimentate che ospiteranno zone gioco o fungeranno da spazio polivalente per eventi o semplicemente per zone a gioco libero. Accanto ai percorsi strutturati saranno realizzati "percorsi spontanei" che attraverseranno i prati fioriti e saranno ottenuti mediante la gestione differenziata degli sfalci.

6. Il sistema delle piazze

La spina centrale collegherà una serie di tre piazze di diverse dimensioni e vocazione funzionale. Una sarà interamente dedicata al gioco ed allo sport e quindi infrastruttura con campi da gioco su

pavimentazioni modulabili in base ai tracciamenti a terra. Questa zona sarà protetta sul lato nord da un rilevato di mitigazione (*stepping stone*) che fungerà anche da tribuna naturale grazie al suo prato inclinato utilizzabile anche come solarium. Inoltre la duna offre una schermatura per il rumore verso la città oltre a costituire una barriera fisica che separa queste aree pedonali con la Via Colonna.

Oltre alla piastra sportiva sono state previste due piazze contigue e quindi abbinabili per ospitare eventi collegate all' hangar esistente che verrà recuperato il quale essendo aperto su tutti i lati ne diventerà parte integrante.

In questo modo si ottiene un' ampia flessibilità di utilizzo potendo avere spazi modulabili per estensione ed anche per parziale copertura. La flessibilità di utilizzo sarà ulteriormente amplificata dagli adiacenti spazi a prato lasciati volutamente liberi da vegetazione.

A differenza dei percorsi le piazze saranno realizzate in conglomerato di calcestruzzo miscelati a fibre di carbonio con finitura tipo spolvero al quarzo ed additivati per ottenere i cromatismi e grado di resistenza necessari. Questa tecnica consente di avere superfici molto durevoli e con un buon risultato estetico riducendo e quasi annullando la presenza di giunti di dilatazione.

A completamento di questi spazi il progetto prevede parterre di alberature laterali che creeranno ampie zone ombreggiate attrezzate con sedute. Tutti i percorsi e le piazze saranno illuminati con tecnologia a LED con pali di altezze differenti a seconda del tipo di illuminazione richiesta (stradale, pedonale o torri faro).

7. Arredi, giochi e spazi inclusivi

Il nuovo parco si caratterizzerà anche per la completa assenza di barriere architettoniche e per la presenza di spazi inclusivi. L' aspetto inclusivo non si deve limitare, per quanto importanti, alla sola rimozione delle barriere o a garantire aspetti di sicurezza delle aree gioco, ma deve progettare gli spazi in modo che siano condivisi da tutti ed in particolare anche dalle fasce più deboli. Per tali ragioni sia gli arredi che gli spazi ludici prevedono giochi progettati per la fruizione di bambini con disabilità ma utilizzabili da tutti. In questo modo si elimina ogni "diversità" formale e funzionale che rappresenterebbe comunque "un' etichettatura" in pieno contrasto con un obiettivo di vera inclusione.

La scelta delle tipologie di giochi potrà essere ulteriormente affinata in fase esecutiva soprattutto a seguito di un coinvolgimento della comunità locale e stake holders con cui si potrà condividere un processo di coprogettazione. In questa fase la proposta si è indirizzata prodotti commerciali ben collaudati anche in termini di durabilità dei materiali e basse esigenze manutentive. Si è puntato quindi alla loro efficacia più che originalità con un' attenzione particolare agli standard di sicurezza ed alla loro conformità rispetto all' utilizzo per bambini con disabilità.

Per integrare ulteriormente tra loro gli spazi ludici le pavimentazioni antitrauma saranno realizzate in EPDM e granuli di gomma riciclata da pneumatici fuori uso in spessore variabili in relazione all' altezza di caduta dei giochi e con disegni e colori personalizzati. La distribuzione dei giochi avverrà in relazione alle diverse fasce di età accorpando sulle singole piastre quelli con maggiore affinità.

Tutti percorsi ed aree che ospitano servizi o punti di aggregazione sono progettati privi di barriere architettoniche grazie anche alla scelta del materiale costruttivo (conglomerati di calcestruzzo) che consentono di raccordare con rampe ogni minimo dislivello direttamente in fase di posa.

Il progetto prevede la posa di un impianto di videosorveglianza che verrà posizionato nelle zone sensibili del parco come aree gioco e parcheggi.

8. Le strutture a servizio del Parco

Il progetto prevede un incremento di superficie utile rispetto a quella attuale, già presente all' interno del parco di 2500mq. Il progetto prevede il recupero architettonico-funzionale dei fabbricati esistenti con piccoli interventi di ampliamento, senza stravolgere l' assetto attuale dell' area. I nuovi fabbricati previsti verranno posizionati nelle vicinanze di piazze o attrezzature previste da progetto (spogliatoi per l' area sportiva, chiosco, struttura a servizio degli orti). Nello specifico i due Hangar attuali saranno ristrutturati e privati delle varie superfetazioni aprendo su tutti i lati quello a copertura a due falde che andrà a costituire la piazza coperta. L' hangar a tunnel sarà invece rifunzionalizzato per ospitare i servizi igienici, un magazzino per le attrezzature a supporto delle attività del parco (allestimenti eventi, attività sportive ecc.) ed una zona da adibire a bar/cucina aperta verso il secondo hangar in modo da poter essere reso rapidamente funzionante in occasione di eventi.

Gli interventi di ristrutturazione dovranno recuperare e valorizzare le strutture portanti di questi fabbricati facendone l' elemento caratterizzante interno.

Le tipologie edilizie sui fabbricati di nuova realizzazione rispettano il contesto del luogo e riprendono i caratteri dei fabbricati esistenti.