



Ente Parco Regionale
del Conero
Via Peschiera 30 _ 60020 _ Sirolo (AN)

LE PORTE DEL PARCO



Presidente f.f : Arch. Riccardo Picciafuoco
Direttore: Dott. Marco Zannini
P.O. Tecnico-istituzionale: Arch. Ludovico Caravaggi Vivian
Resp. Ufficio Progettazione e Valorizzazione Territoriale Arch. Roberta Giambartolomei

PROGETTO

R.U.P. (art.15 e all. 1.2 D.lgs 36/23) Arch. Roberta Giambartolomei
Progettista: Arch. Roberta Giambartolomei
Collaboratori: Arch. Ludovico Caravaggi Vivian

PORTA DEL PARCO Pietra La Croce_Ancona (AN)

DOC.F.A.P. Documento di fattibilità delle alternative progettuali (artt. 41/44 e all. 1.7 Dlgs 36/23)	ELABORATO	PG.001
		allegato 1
	DATA	Novembre 2023

LE PORTE DEL PARCO_ PIETRA LA CROCE COMUNE DI ANCONA (AN)

LA MAPPA DELLE LOCALIZZAZIONI

Sulla base delle previsioni del Piano del Parco e di quelle del PEES, esplicite o suggerite, in relazione alle connessioni da e verso l'esterno del Parco, al grado di accessibilità e alla dotazione di infrastrutture, nonché sulla base dei maggiori flussi veicolari agevolmente rilevabili, seguendo il perimetro del parco partendo da Nord a Sud sono state individuate le localizzazioni dei punti di accesso al Parco dove realizzare le porte ed è stata assegnata una gerarchia.

La doppia cerchiatura indica la localizzazione delle principali porte del Parco individuate sulla base della possibilità di realizzare, oltre all'elemento "Porta" da intendersi come dispositivo architettonico di "landmark", anche un'area attrezzata per la sosta e per lo scambio di sistemi della mobilità.

- Pietra La Croce (SP1) come punto di accesso dalla città di Ancona e ingresso alla Parkway
- Camerano, crocevia della viabilità locale che si diparte dalle principali direttrici individuate dal PTC
- La zona di Sirolo frazione Coppo (SP2)
- La zona di Valcastagno di accesso dalla zona artigianale del comune di Numana (SP23)
- La zona della foce del fiume Musone (SP1)

La cerchiatura di colore arancione indica le aree ipotizzate per la localizzazione della porta in corrispondenza dell'area sportiva dello Stadio del Conero, vicina allo snodo autostradale Ancona Sud, per la sola eventuale installazione dei dispositivi architettonico-segnaletici che possano svolgere il ruolo di "landmark" atti a segnalare gli accessi.

Queste sono state solamente ipotizzate in quanto, in riferimento allo stato attuale delle infrastrutture viarie non sono rappresentative in termini di flussi veicolari né dal punto di vista locale tantomeno turistico.

Queste potrebbero assumere rilevanza in base agli sviluppi futuri della pianificazione relativa all'intero polo sportivo ed alle aree connesse, data anche la presenza della stazione ferroviaria, per l'attuazione di un più ampio progetto infrastrutturale.

Di seguito la rappresentazione schematica di individuazione della localizzazione delle Porte principali e ipotizzate.

LA PORTA DEL PARCO IN ZONA PIETRA LA CROCE_ ANCONA

Oggetto del presente elaborato è la porta del parco riferita alla zona di Pietra La Croce di Ancona identificata nella mappa generale con il N. 1.

L'Elaborato costituisce parte integrante del DOC.F.A.P. elaborato P.G.001 RELAZIONE GENERALE relativo a tutte le Porte del Parco.



A. ANALISI DELLO STATO DI FATTO DELL'AREA D'INTERVENTO

Tenendo presenti i concetti guida di orientamento della progettazione, sono state analizzate le varie possibilità concrete di realizzare le porte, determinate dallo stato dei luoghi rispetto alle localizzazioni individuate (rif. Mappa localizzazione delle Porte del Parco)

Per la Porta di ANCONA l'area più idonea alla realizzazione della Porta è stata individuata in maniera piuttosto univoca nella zona sulla SP1 del Conero, al termine dell'abitato di Pietra La Croce, immediatamente a ridosso al confine del Parco. Può essere considerato questo il luogo, sufficientemente distante dal centro abitato, di ingresso al Parco; l'area possiede i requisiti e le caratteristiche definite dai concetti guida per la realizzazione delle Porte.

Fig. immagine satellitare ricavata da Google Earth_In verde il confine del Parco.



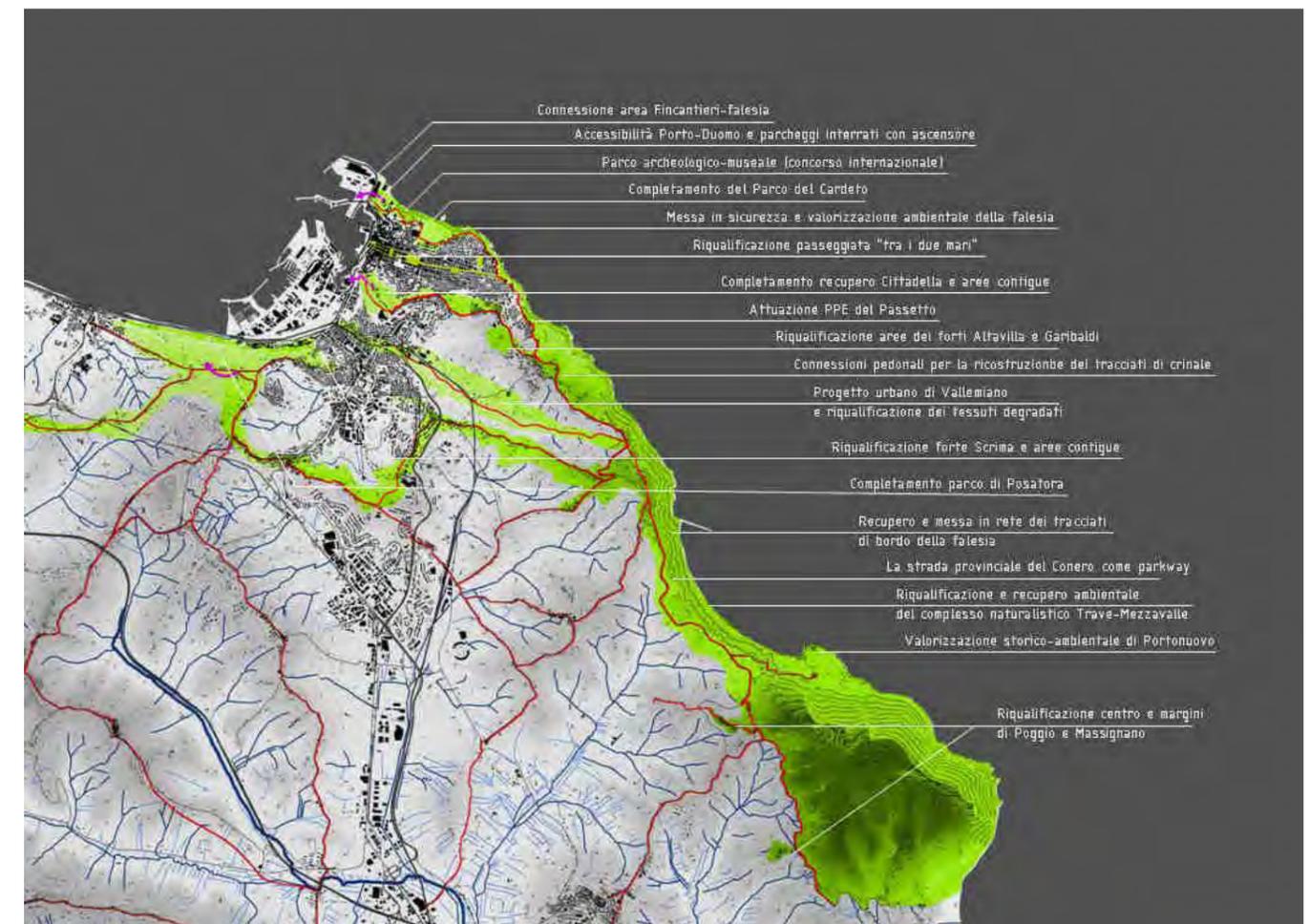
I TRACCIATI DI INTERESSE

Scendendo di scala, tenendo presenti i concetti guida di orientamento alla progettazione, rispetto alle localizzazioni individuate nella MAPPA collocate sulle principali direttrici della viabilità, al fine di individuare i nodi di scambio di sistemi della mobilità veicolare (auto, autobus) con la rete della mobilità dolce (percorsi cicloturistici, sentieri escursionistici), si è reso necessario avere una visione della rete dei tracciati di interesse turistico-escursionistico nel contesto territoriale al contorno.

L'area è luogo di incontro di percorsi di interesse sia a livello locale che sovracomunale:

E' situata all'inizio della SP1, che, nello scenario interpretativo di "Park Way" proposto dal Piano Pluriennale Economico e Sociale (PPES) del Parco approvato dall'Ente Parco nel 2000, come in precedenza illustrato, costituisce il punto di partenza di una **"riprogettazione della SP1 finalizzata a questo specifico ruolo in termini di illuminazione, segnaletica, aree parcheggio, snodi, punti informativi acc., dove la cura dei dettagli è cruciale per proporre al visitatore una immagine di elevata qualità"**.

Il concetto di Park Way è altresì ripreso anche dal metaprogetto denominato **"La Cometa Verde"** ricompreso all'interno del **Documento Programmatico del Nuovo Piano Urbanistico della città di Ancona** approvato nel 2009, che ha introdotto, tra gli obiettivi strategici di pianificazione, quello che definisce **"ANCONA CITTA' ECOLOGICA"**.



La Strada Provinciale del Conero SP1 è comunemente frequentata da ciclisti, anche se si tratta di una attività di ciclismo in genere a carattere professionale amatoriale su strada e **rappresenta un tracciato di interesse sovracomunale** in quanto parte del tracciato della Ciclovia N. 6 Adriatica ricompresa nella Rete Ciclabile Nazionale FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta - che attraversa varie regioni, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia e va da Trieste

LEGENDA	
	PARCO REGIONALE DEL CONERO
	AREA RISERVA INTEGRALE - TAV. Q.P. 01
	STRADE PROVINCIALI
	SENTIERI PARCO DEL CONERO
	PISTE FORESTALI
	PERCORSI DI INTERESSE ESISTENTI
	PERCORSI DI INTERESSE IN PROGETTO
	CICLOVIA NR. 6 - ADRIATICA
	CICLOVIA NR. 8 - CONERO-ARGENTARIO
	BICICLOVIA DEL CONERO
	PERCORSO CICLOTURISTICO
	PERCORSI PER CAVALCATURE
	PERCORSO ITALIA COAST TO COAST
	CAMMINO PORTA D'ORIENTE
	CAMMINO VIA DI FRANCESCO PER GERUSALEMME

	PUNTO PANORAMICO
	PUNTO DI OSSERVAZIONE DEL CIELO NOTTURNO
	PUNTO DI INTERESSE ARCHEOLOGICO E STORICO-ARTISTICO
	PUNTO DI OSSERVAZIONE MIGRAZIONE RAPACI
	EMERGENZE GEOLOGICHE E GEOMORFOLOGICHE
	ELISUPERFICIE
	PALESTRA DI ROCCIA - VIE DI ARRAMPICATA
	PUNTO DI APPRODO (ATTRACCO, PORTO)
	PERCORSI ACCESSIBILI AD UTENZA AMPLIATA
	PUNTO DI ACCESSO ALL'ARENILE PER UTENZA AMPLIATA
	AREE DI SOSTA
	AREE DI SOSTA ATTREZZATE
	PARCHEGGI PUBBLICI
	PARCHEGGI DI USO PUBBLICO
	PARCHEGGI DI USO PUBBLICO TEMPORANEI O STAGIONALI

- Da questo luogo è facilmente raggiungibile il **Sentiero Ufficiale del Parco n. 313 "Della Scalaccia"**, in particolare da qui si può raggiungere l'ingresso al sentiero dalla sua **Variante 313b di Monte Venanzio**.
- In quest'area inoltre confluisce il ramo di sinistra del sentiero denominato **"Direzione Parco"**, recentemente inaugurato, che risale dalla valle del Miano dopo un percorso a lato del torrente con partenza dall'omonimo quartiere di Ancona; questo sentiero è stato acquisito nell'allegato L al Regolamento del Parco come sentiero di interesse pubblico ai sensi dell'art. 17 del Piano del Parco (PdP).
- Da qui, percorrendo il ramo del sentiero Direzione Parco, si raggiunge la **"Biciclovia del Conero"**, la pista ciclo-pedonale realizzata dal comune di Ancona quale percorso alternativo alla SP1 destinata ad un tipo di turismo per la fruizione "lenta" del territorio, che si sviluppa nelle campagne all'interno del Parco del Conero fino a raggiungere la zona a monte di Portonovo.
- Qui passa anche il **"Cammino via di Francesco per Gerusalemme"**

Fig. mappa allegato 2_Ancona_ le relazioni con i percorsi di interesse turistico-escursionistico



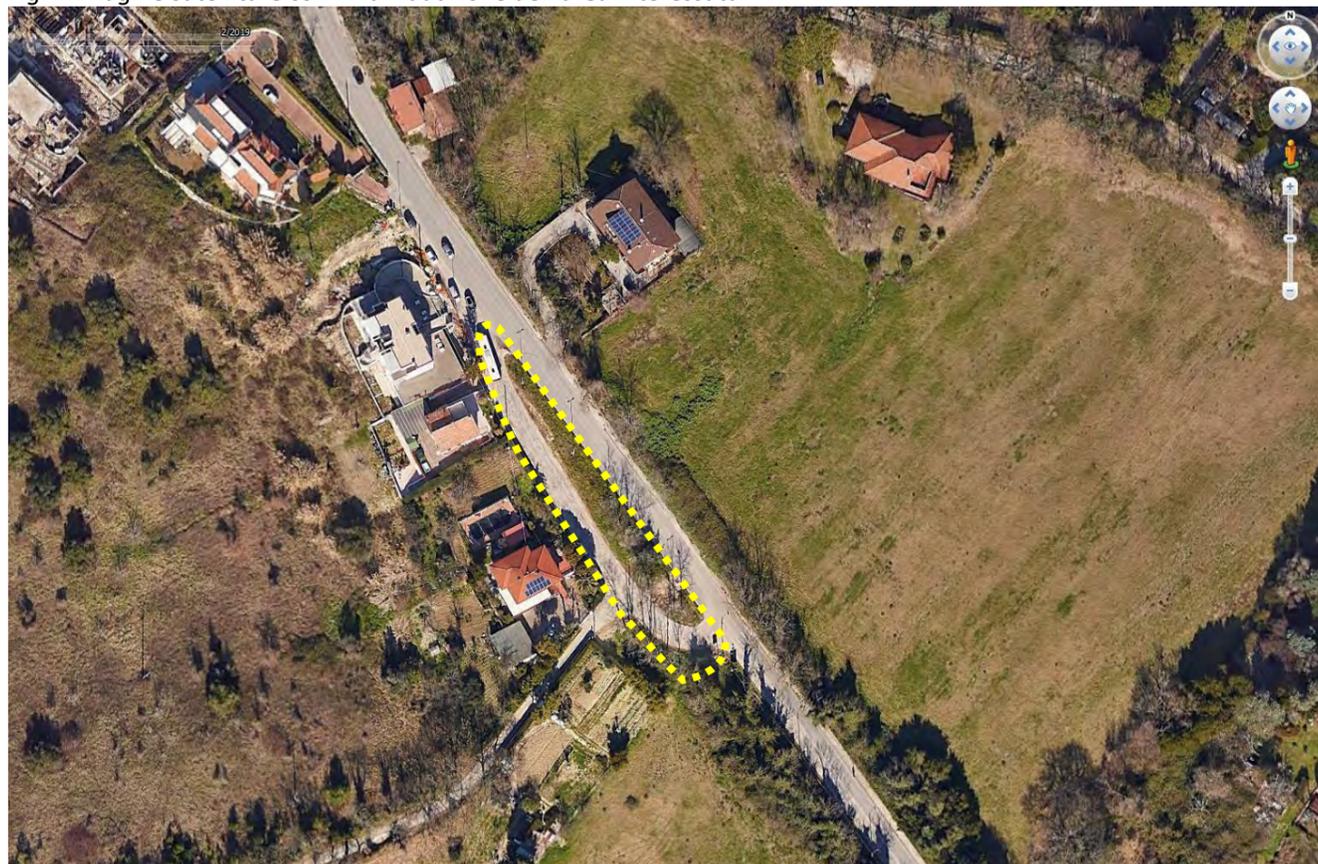
Fig. Vista satellitare ravvicinata da Google Earth (in verde il confine del Parco)



L'AREA

Nella zona individuata, a margine della strada è presente un tratto di viabilità secondaria attorno ad una striscia di terra allungata, una sorta di spartitraffico.

Fig. immagine satellitare con l'individuazione dell'area interessata



La zona interessata dall'intervento comprende la viabilità secondaria e l'area verde, nonché la zona dove attualmente si trova la pensilina dell'autobus urbano, nonché il verde circostante.

L'area ha l'aspetto di un'area periferica marginale, dove la cura dello spazio pubblico si è concentrata esclusivamente sulla manutenzione dell'infrastruttura principale rappresentata dalla SP1 e delle fasce laterali.

Sulla viabilità secondaria di servizio, ad eccezione che nella prima parte verso il centro abitato, non sono presenti accessi alle proprietà private.

La strada serve l'accesso alla strada vicinale, via del Conero, che da qui si diparte verso la valle del Miano che serve le abitazioni ivi presenti e che rappresenta il collegamento con la Biciclovía del Conero a valle nonché con altri percorsi escursionistici di interesse pubblico individuati nella carta dell'Accessibilità del Parco.

Nella zona il marciapiede è assente, i parcheggi non sono dotati di segnaletica orizzontale

L'area è ricompresa in zona extraurbana è comunque dotata della pubblica illuminazione stradale che si sviluppa lungo la fascia verde.

Nell'area interessata sono presenti linee della rete dei sottoservizi dell'acqua e del gas e mentre la pubblica fognatura si ferma sulla provinciale, prima dell'area di intervento.

La presenza di linee telefoniche aeree della rete TIM su palo, interferisce, nella zona verde, con la presenza della vegetazione.

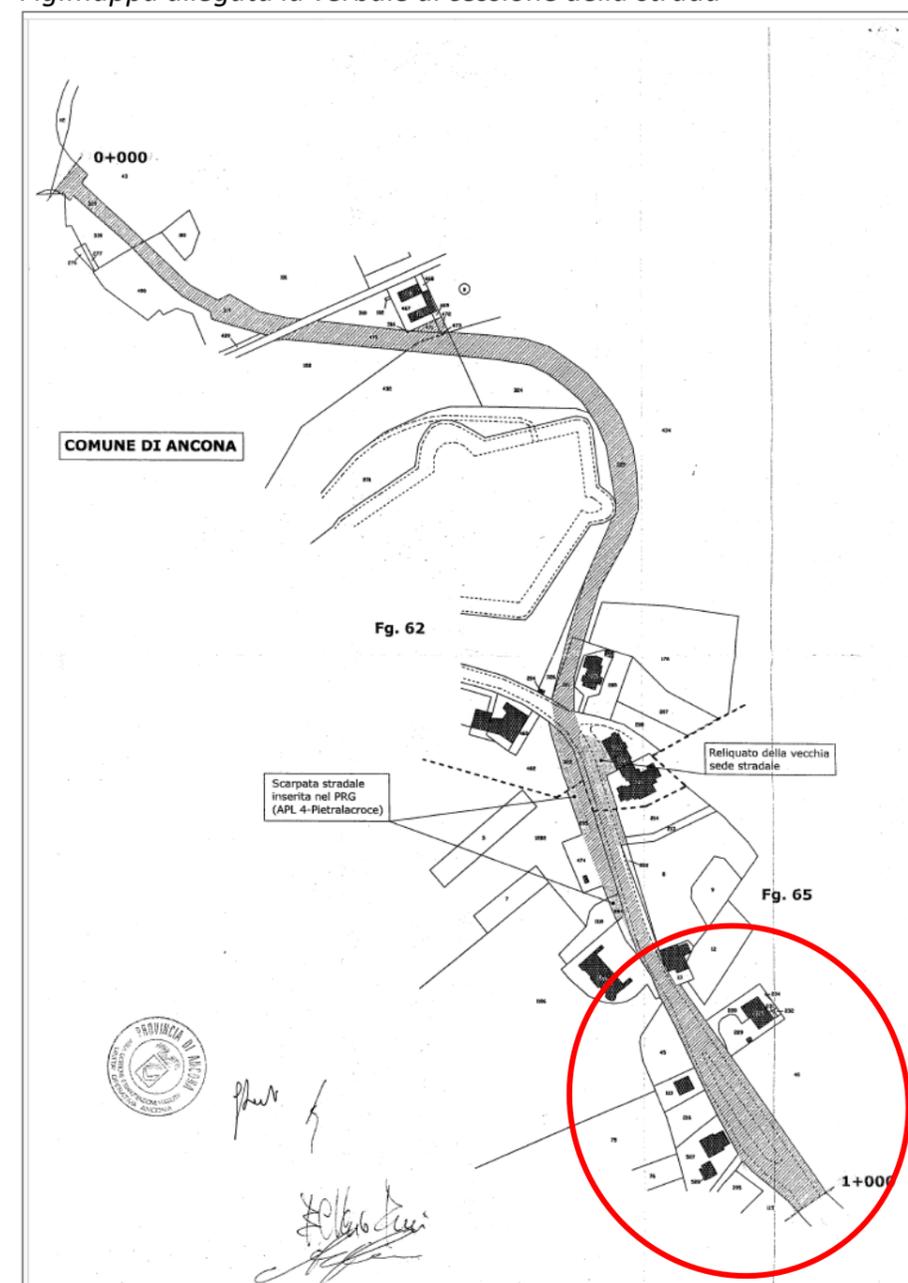
L'area è utilizzata come capolinea degli autobus urbani della linea bus 91/92 di Ancona prima di rientrare in città. La fermata autobus, attualmente avviene nella zona in fondo alla viabilità di servizio dove è presente una pensilina per l'attesa dell'autobus in pessime condizioni di decoro a causa di imbrattamenti vandalici.

Sono presenti i contenitori del servizio di raccolta differenziata dei rifiuti delle abitazioni lungo via del Conero che non sembra abbiano una posizione ben definita: a volte vengono allineati lungo la viabilità secondaria prima della pensilina, a volte lungo la strada verso la valle del Miano.

CATASTO

Catastalmente l'area è priva di numero civico in quanto ricompresa all'interno del demanio stradale. La proprietà della strada è del comune di Ancona fino al km 1 a seguito di cessione dalla Provincia di Ancona con verbale di consegna in data 15 maggio 2003.

Fig. mappa allegata la verbale di cessione della strada



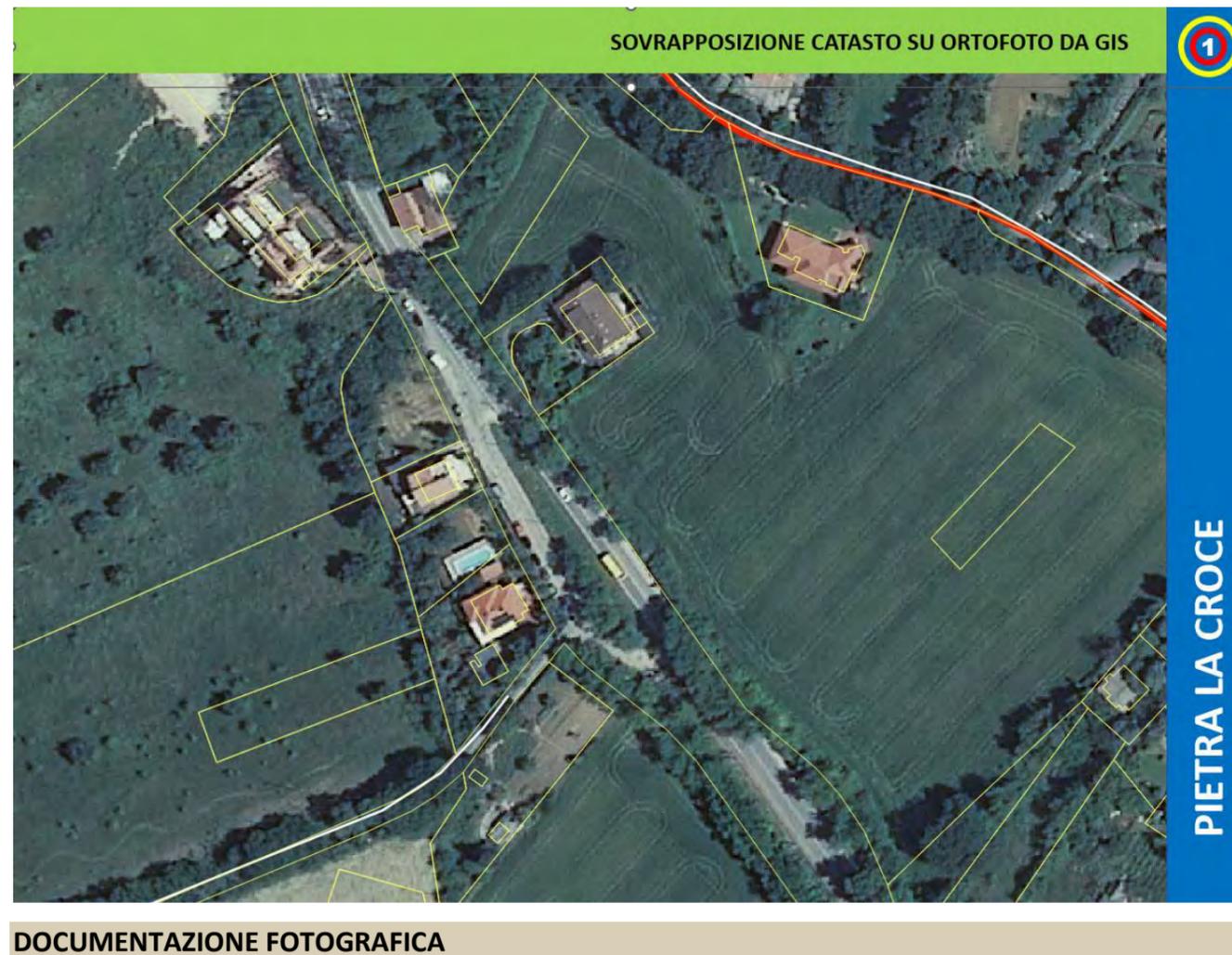
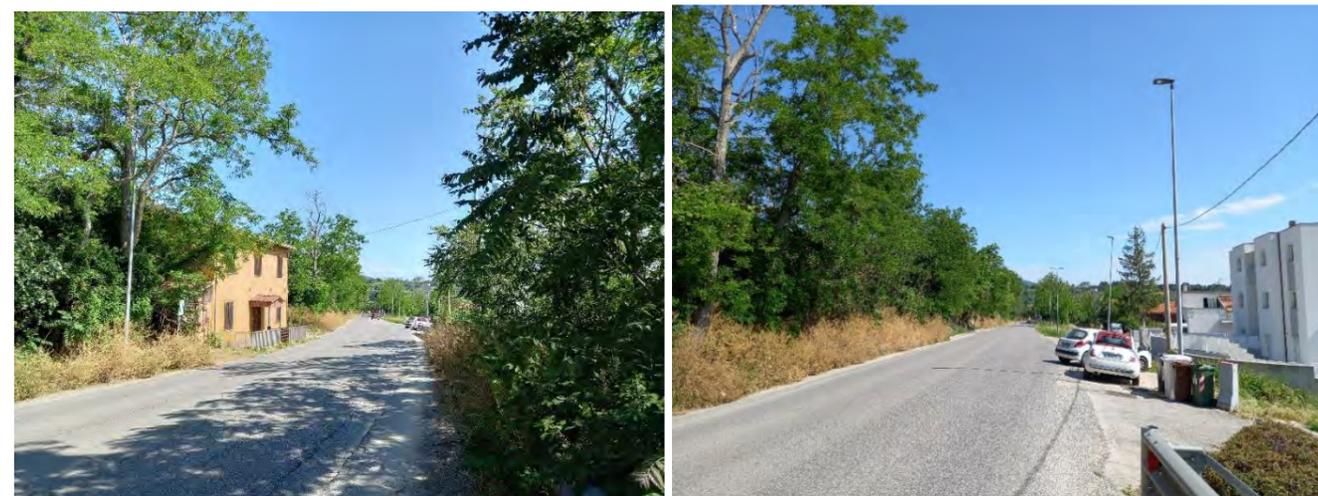


Fig. Evidenziazione da GIS catasto su ortofoto: la zona non evidenziata in giallo appartiene a demanio acqua e strade



Viste dalla SP1 in avvicinamento progressivo all'area provenendo dal centro abitato



Vista della striscia di terra spartitraffico : si evidenzia che la pavimentazione stradale è disconnessa e la mancanza di elementi/barriere di segnalazione del bivio



Vista della viabilità di servizio: il lato destro della strada attualmente è utilizzato a parcheggio



Vista della zona intermedia della strada: a destra sono presenti le recinzioni delle abitazioni private, per tutta la lunghezza della strada di servizio, di fronte all'area verde oggetto di riqualificazione, non sono presenti accessi alle proprietà private.



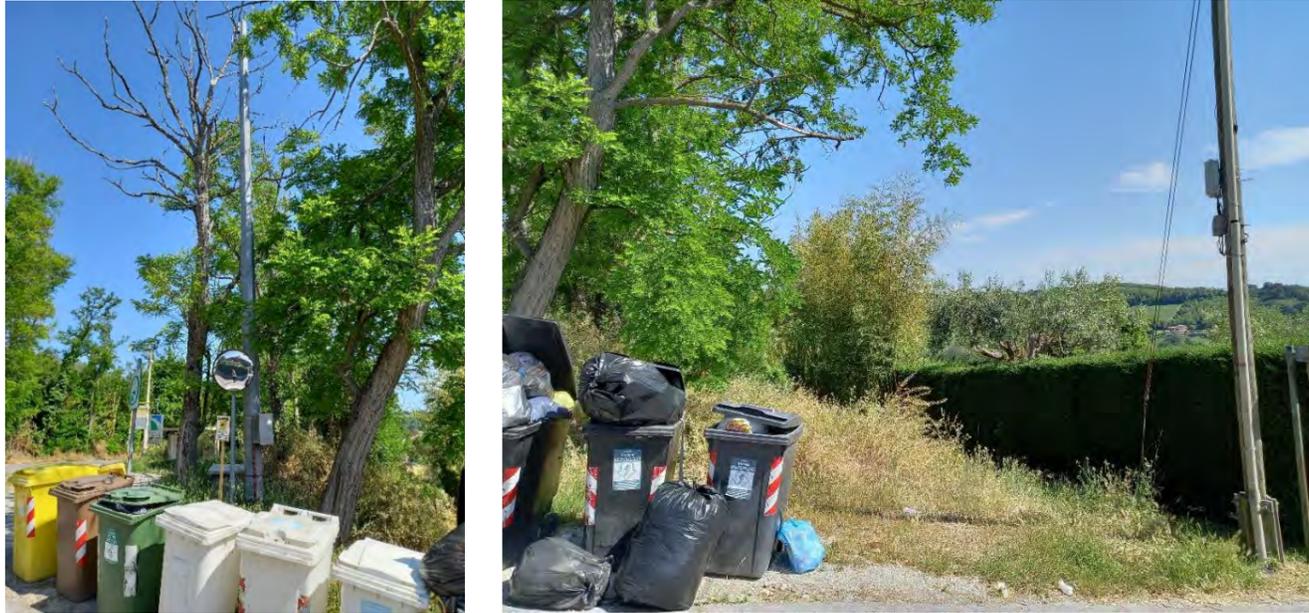
La fascia della strada utilizzata come parcheggio non è dotata di segnaletica orizzontale dedicata



Vista della parte finale della strada in cui si immette la viabilità secondaria che sale dalla valle del Miano



Lo stato dei luoghi è piuttosto caotico per via della presenza di contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti a ridosso delle alberature e della segnaletica lungo l'accesso alla strada che conduce alla valle del Miano.



Un sopralluogo effettuato in data successiva evidenzia i contenitori dei rifiuti in altra posizione



Vista della parte finale della strada dove è presente la pensilina di attesa della fermata dell'autobus



Vista dell'attuale pensilina dell'autobus. Spesso vandalizzata con scritte e ripulita dalla società che gestisce il servizio pubblico



Vista della strada di servizio dal luogo della pensilina



Vista dell'accesso della strada verso la valle del Miano



Vista dell'area dalla SP1 in uscita dal territorio del Parco



Vista dell'uscita dalla viabilità di servizio sulla SP1 prima del KM 1 della strada



L'area verde è incolta, mantenuta grazie alle sole periodiche manutenzioni da parte del comune di Ancona che gestisce la strada.

Le alberature presenti cresciute spontaneamente sono per la maggior parte della specie infestante Robinia Pseudoacacia, salvo qualche esemplare di specie protetta dalla Legge Regionale 6/2005 da valorizzare e salvaguardare.

Vista dalla strada di servizio



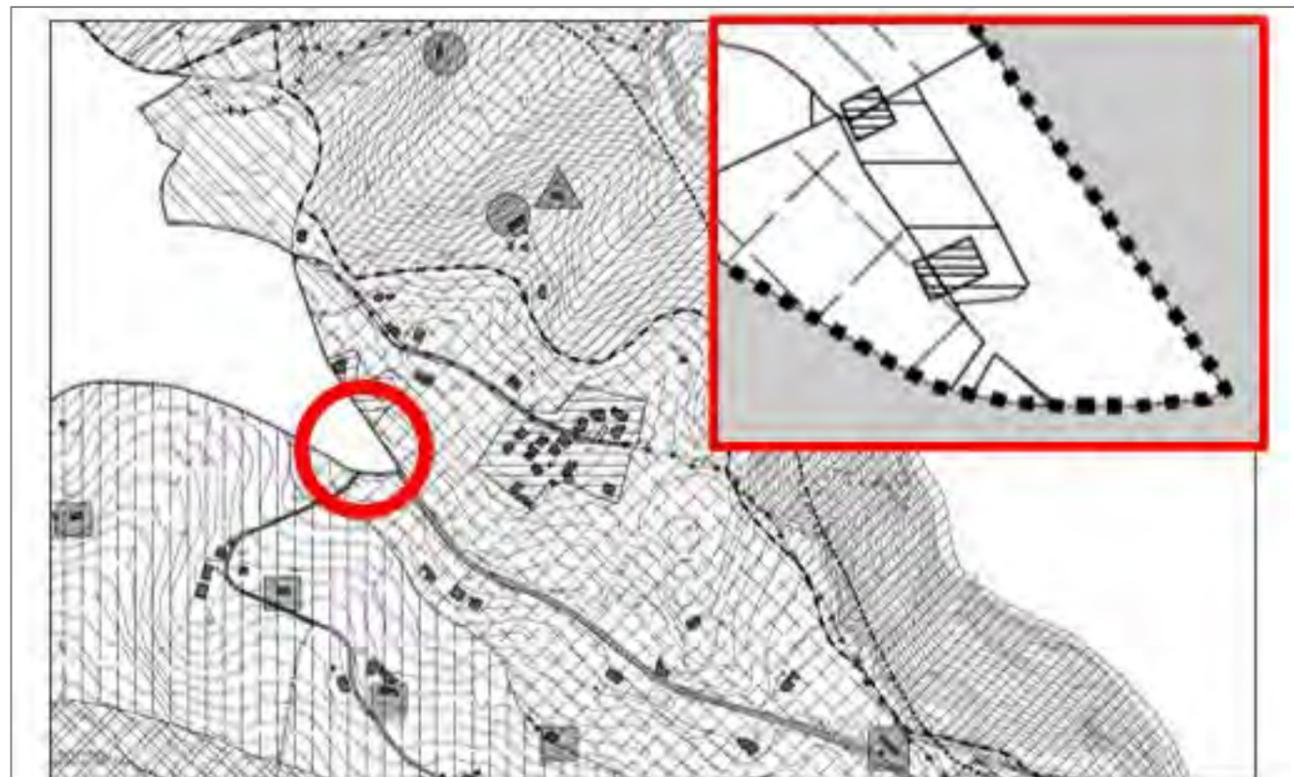
Vista dell'area verde dalla SP1



B. INQUADRAMENTO TERRITORIALE E NORMATIVO

PRG DEL COMUNE DI ANCONA

L'area interessata dall'intervento in base alla TAV. UNICA_ALLEGATO 2C al PRG ed alla TAV. 8G del PRG, è ricompresa in AREA EXTRAURBANA, in zone della viabilità disciplinate dall'Art. 26
Di seguito gli stralci relativi all'area individuata.

**TAV: 8G AREE EXTRAURBANE****ZONE A TESSUTO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI**

ZONE A TESS. OMOG. DEGLI INSEDIAMENTI ESTENSIVI
CONSOLIDATI DELLE ZONE EXTRAURBANE - ART. 68



ZONE DEI CRINALI PRINCIPALI E SECONDARI <ART. 84.12.1>

ZONE PUBBLICHE DI INTERESSE GENERALE

ZONE DELLA VIABILITA' - ART. 26



EDIFICI NON CENSITI



Di seguito si riportano gli articoli delle NTA pertinenti

Art. 26 - Zone destinate alla viabilità

Queste zone comprendono gli spazi pubblici, esistenti e di nuova formazione, destinati alla circolazione, allo stazionamento di pedoni e veicoli in genere; in tali spazi è prevista la realizzazione di elementi di arredo stradale e urbano, di sistemi di protezione dai rumori, dall'inquinamento derivante dal traffico motorizzato, di eventuali servizi accessori ecc.

Per le strade esistenti le zone della viabilità comprendono sia la carreggiata che l'eventuale fascia di rispetto. Per le strade non esistenti la delimitazione delle zone della viabilità così come indicata nelle tavole di progetto non indica necessariamente la larghezza delle carreggiate stradali, ma gli ambiti all'interno dei quali la progettazione esecutiva definirà le caratteristiche funzionali e dimensionali dei singoli manufatti.

Nelle sole zone agricole (zone omogenee E, D.I. 1444/68), qualora le opere progettate nei singoli ambiti non prevedessero l'occupazione di tutto lo spazio disponibile all'interno dell'ambito, gli spazi non impegnati sono da considerare appartenenti alle destinazioni urbanistiche limitrofe. In tutte le altre zone, omogenee, fermo restando il rispetto delle distanze dal ciglio stradale di cui all'art.9 delle presenti NTA, sono consentite, per gli edifici esistenti, interventi di Manutenzione Ordinaria e Straordinaria con l'obbligo del mantenimento della destinazione d'uso.

La Pubblica Amministrazione può attuare gli interventi di cui al presente articolo con le modalità previste dal DPR 327/01 TU Espropri

Nelle aree di proprietà pubblica situate sotto le sedi stradali sopraelevate è consentita la realizzazione di manufatti di servizio nel rispetto della normativa di settore.

Prescrizioni Specifiche:

Nel rispetto delle distanze previste dal D.M. 1404/68, per la determinazione della fascia di rispetto nella viabilità provinciale, deve essere richiesto apposito parere alla Provincia.

Art. 9 - Parametri edilizi

comma 7: Distanze

.....

7b) Distanze dal ciglio stradale

Prescrizioni Specifiche: Nel rispetto delle distanze previste dal D.M. 1404/68, per la determinazione della fascia di rispetto nella viabilità provinciale, deve essere richiesto apposito parere alla Provincia.

7d) Distanze tra gli edifici

La disciplina delle distanze di cui al presente punto 7d) non si applica:

nell'ambito degli interventi urbanistici preventivi;

ai manufatti di modesta entità per impianti tecnologici al servizio del territorio (cabine elettriche, impianti telefonici, cabine per la decompressione della rete del gas ecc.);

ai manufatti della rete dei percorsi pedonali e ciclabili; ai manufatti per l'arredo urbano (chioschi, pensiline per l'attesa degli autobus ecc.);

ai manufatti completamente interrati, i quali possono quindi essere realizzati, fatte salve le comuni norme di sicurezza, anche sui confini; alle pensiline in genere e ai box prefabbricati a blocco destinati all'U4/26; ai volumi tecnici in genere.

Art. 84.12.1 - Zone dei crinali principali e secondari

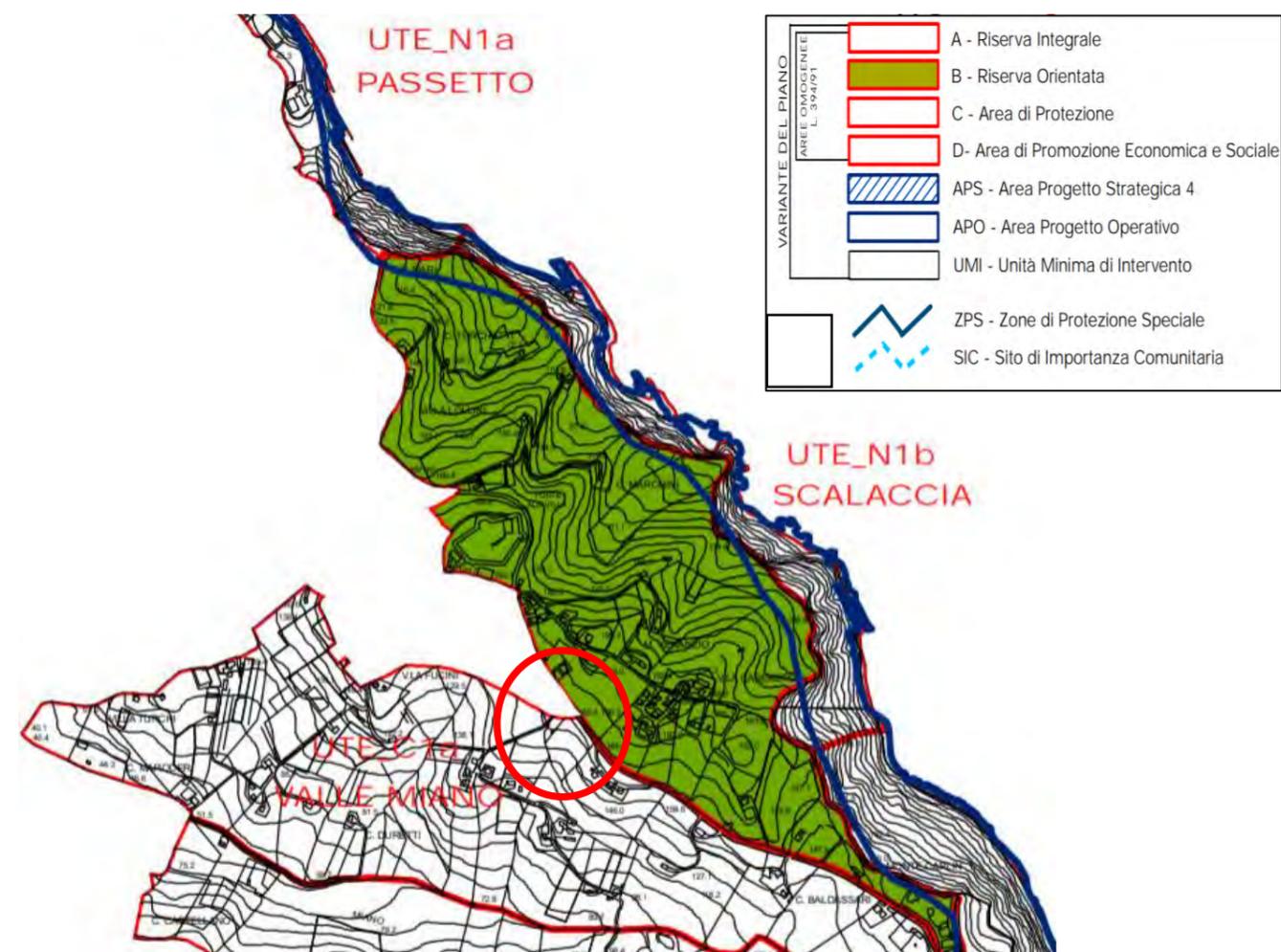
Oltre alle disposizioni di cui all'art.84.12:

.....

B) E' consentita la realizzazione di punti di sosta panoramici, anche mediante lievi variazioni ai tracciati della viabilità principale (Provinciale o Comunale).

L'area individuata per la realizzazione della porta del Parco di Pietra La Croce si trova all'esterno del perimetro del Parco del Conero.

Per la visualizzazione della localizzazione rispetto agli ambiti di tutela del Parco si riporta di seguito uno stralcio della TAV. qP01_ Articolazione territoriale normativa del Piano del Parco.



UTE N1f - Monte dei Corvi

158. ¹Nelle aree di ricolonizzazione forestale e di incolto, nella parte Nord, sono ammessi solo interventi di manutenzione, fitopatologici e con funzione antincendio, atti a salvaguardare la naturale evoluzione verso associazioni vegetazionali primarie ed autoctone.
²Nelle aree SIC e ZPS gli interventi di manutenzione degli spazi aperti sono consentiti solo se volti alla gestione e al recupero di habitat naturali di interesse comunitario.

159. ¹Sono ammesse tecniche di selvicoltura naturalistica per la cura della vegetazione presente, evitando danni alla vegetazione di latifoglie autoctone e l'innescare di processi erosivi.



I principali vincoli previsti dalle vigenti leggi nazionali e regionali a cui sono soggette le aree ricomprese nel progetto discendono dalla seguente normativa di riferimento e ad essa è associato l'Ente che esprimerà il proprio parere in merito, ai sensi del D.lgs 241/1990 (istituto della Conferenza di Servizi).
D.LGS 42/2004 Codice dei beni culturali e del Paesaggio

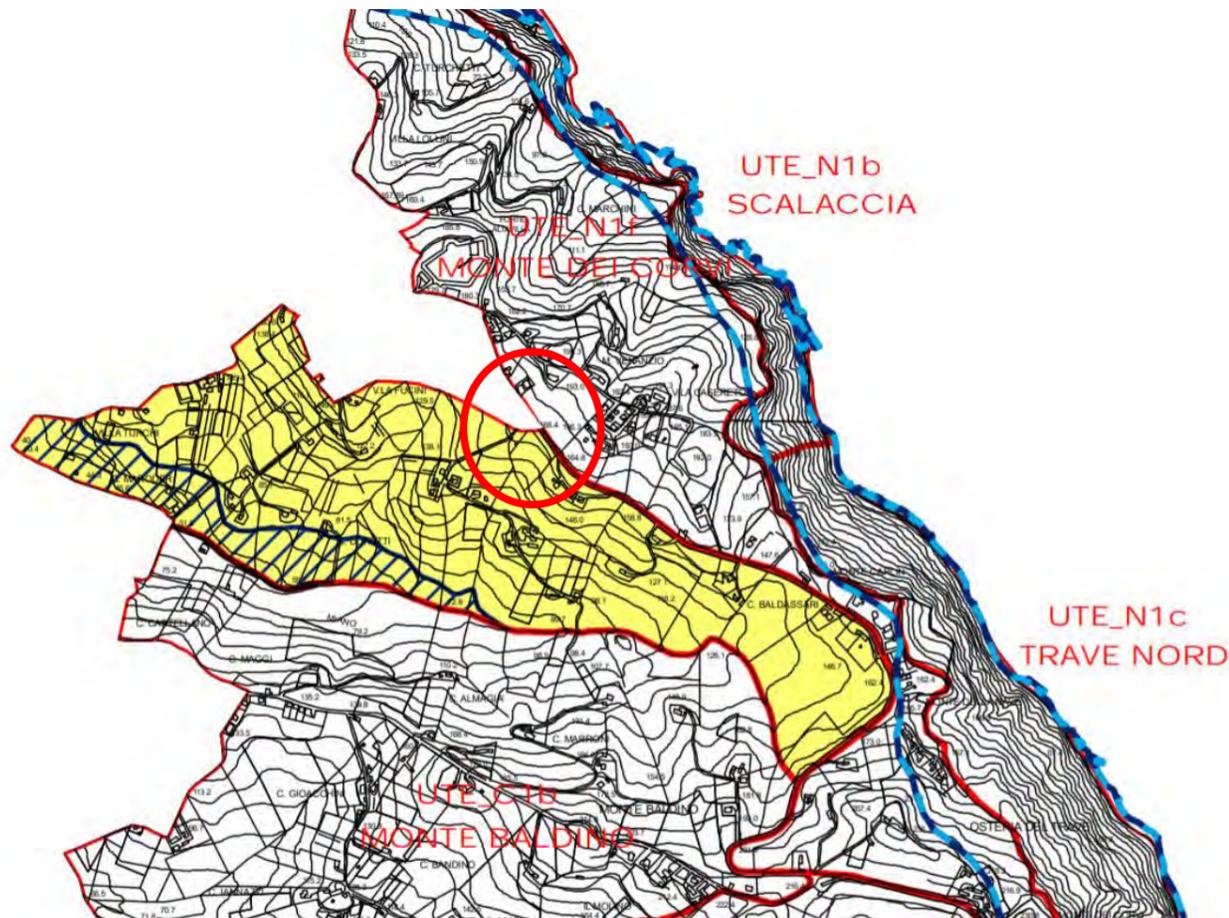
- art. 142 Aree tutelate per legge, comma1 lett. f) ;
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- art. 136 comma1 lett. c) e d);
D.M. 01.03.1971 Fascia Costiera che va dal Passetto a Portonovo_Vincolo N° di riferimento regionale AV34
- D.LGS 36/2023_ art. 41 co.1 e ALLEGATO I.8 Verifica preventiva dell'interesse archeologico
- PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE (PPAR) prescrizioni di base permanenti.
- R.D.L. 3267/1923 Vincolo Idrogeologico
- PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)
- D.LGS N. 152 /2006
- Legge Forestale Regionale n. 6/2005 .
- D.LGS 30 aprile 1992 , n. 285_ Codice della Strada
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 Regolamento di esecuzione del Codice della Strada
-

VINCOLO PAESAGGISTICO

L'area è ricompresa all'interno del vincolo paesaggistico di cui all'art 136 del D.lgs 42/04 Bellezze naturali, e identificato con N° di riferimento regionale AV034



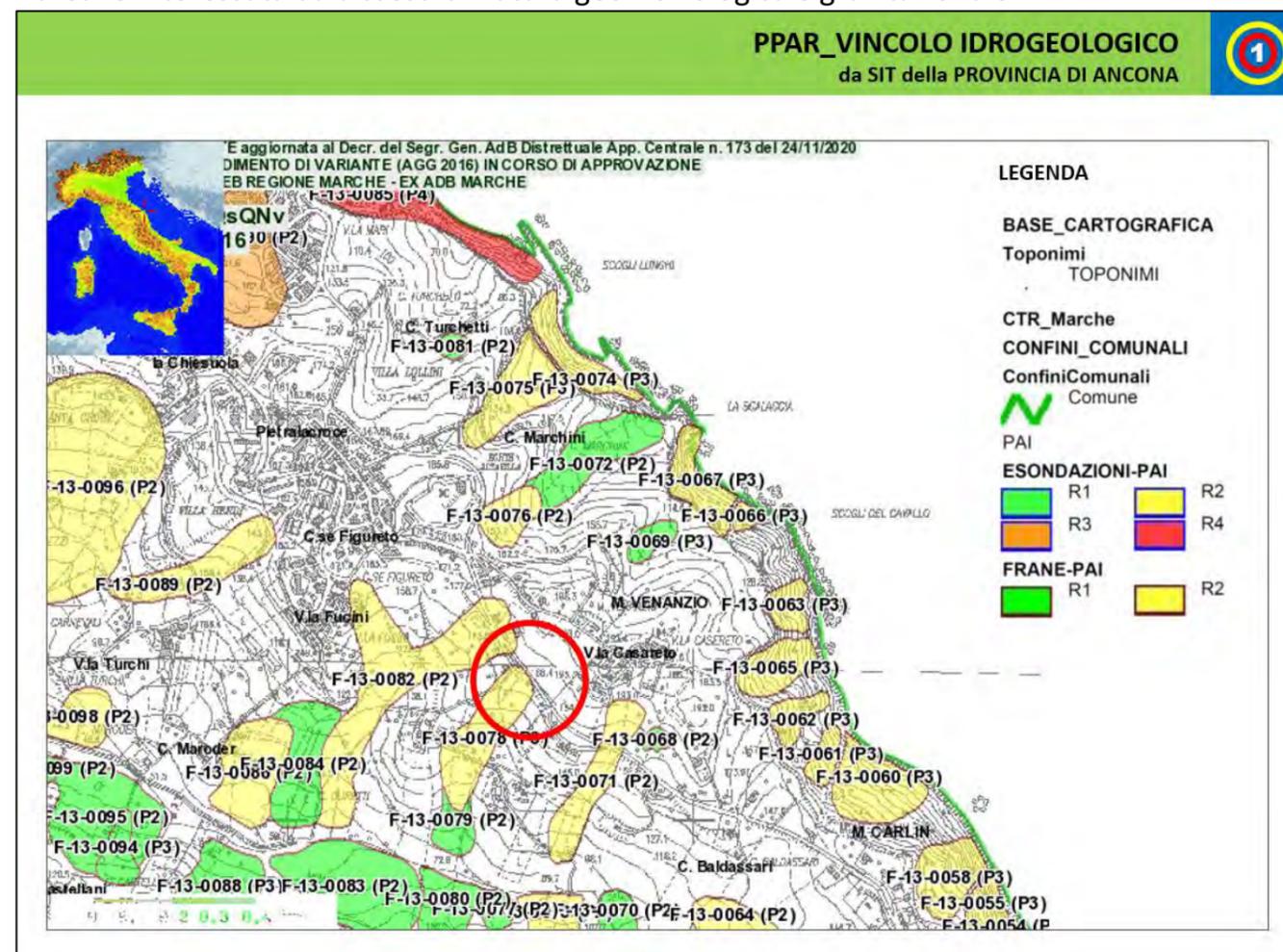
VINCOLO IDROGEOLOGICO PAI



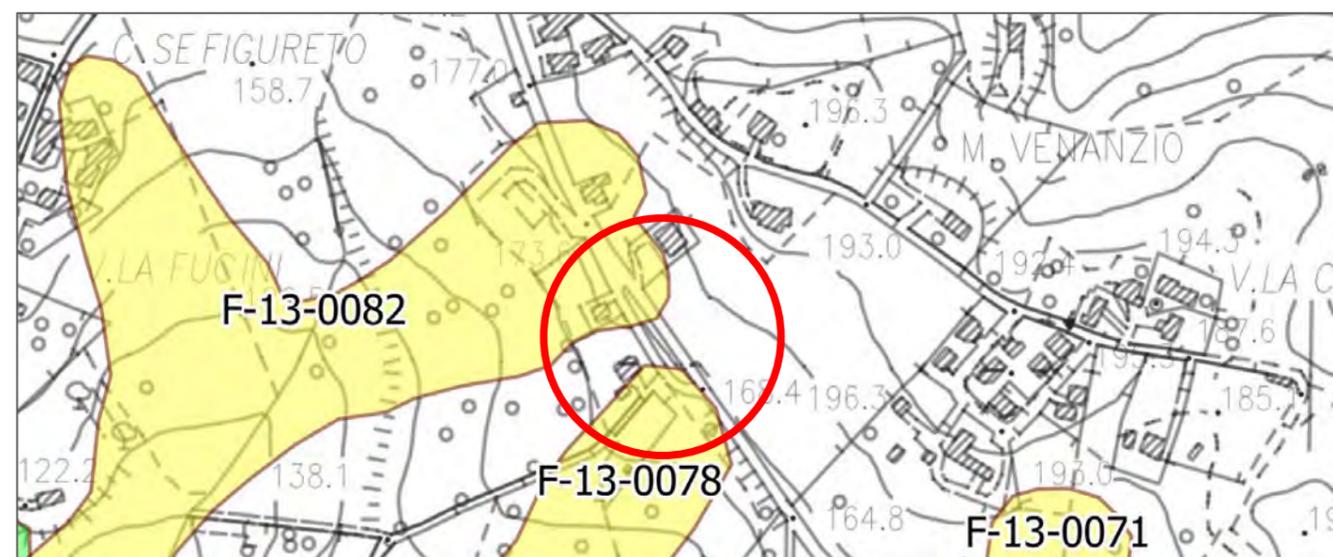
UTE C1a - Valle Miano

- art.
49. ¹... (art. stralciato da prescrizione regionale n. 2.11 di cui all'allegato A DACR n 154 del 02/02/2010) ...
 50. ¹Sono vietate ulteriori espansioni edilizie (ZTO "C" del DM 1444/68) dell'abitato di Pietralacroce in area Parco.
²Sono ammesse le sole opere necessarie per la realizzazione del campeggio di cui al precedente art. 49 e le eventuali strutture relative alla prevista porta del Parco.
³E' consentito l'ampliamento degli edifici esistenti in conformità a quanto previsto dalle norme del PRG vigente.
 51. ¹In riferimento ad una eventuale previsione di una delle porte del Parco, nella progettazione degli spazi di sosta è vietata ogni significativa alterazione della morfologia del terreno, manti bituminosi non ecologici, pavimentazioni in masselli di calcestruzzo e recinzioni prefabbricate. Le aree a parcheggio non devono essere realizzate con materiali impermeabilizzanti quali asfalti e/o cemento. La realizzazione di strutture a servizio della Porta del Parco è ammissibile preferibilmente utilizzando manufatti esistenti, in via del tutto subordinata attraverso manufatto prefabbricato smontabile non infisso al suolo.
 52. ¹Le aree a parcheggio devono essere arredate con elementi vegetazionali secondo uno specifico progetto a cura di professionalità specialistiche. In ogni caso devono essere messi a dimora almeno un albero ogni 50 mq di superficie di sosta, salvaguardando le specie arboree di particolare pregio naturalistico e paesaggistico.

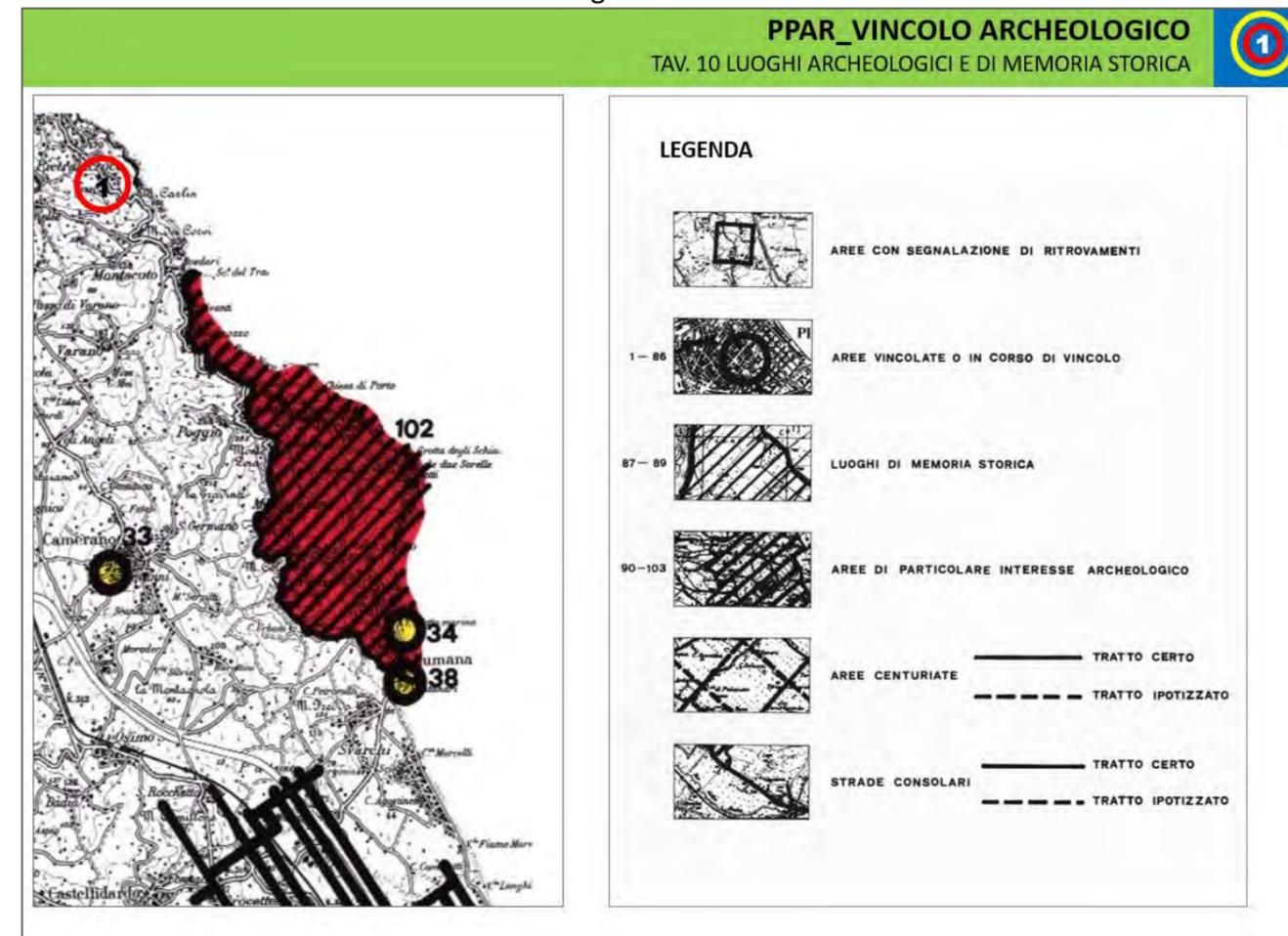
L'area è interessata da dissesti di natura geomorfologica e gravitazionale



Stralcio Tav. R123c Piano di Assetto Idrogeologico per la visione ravvicinata degli eventi gravitazionali che interessano l'area di intervento



L'area NON è interessata da vincolo archeologico



In ogni caso, ai fini dell'applicazione dell'art. 28 del Codice, il D.Lgs. n. 36/2023, all'art. 41 co.4, impone, nell'ambito della realizzazione di opere pubbliche, la verifica preventiva dell'interesse archeologico sulle aree oggetto di intervento pertanto, ai sensi dell'allegato I.8 art.1,co 2 del Codice, le stazioni appaltanti trasmettono al soprintendente territorialmente competente, **prima dell'approvazione**, copia del **progetto di fattibilità** o di uno stralcio di esso sufficiente ai fini archeologici.

Le LINEE GUIDA per la procedura di verifica dell'interesse archeologico approvate con DPRCM del 14/02/2022 stabiliscono all'art 2 il campo di applicazione della procedura VPIA

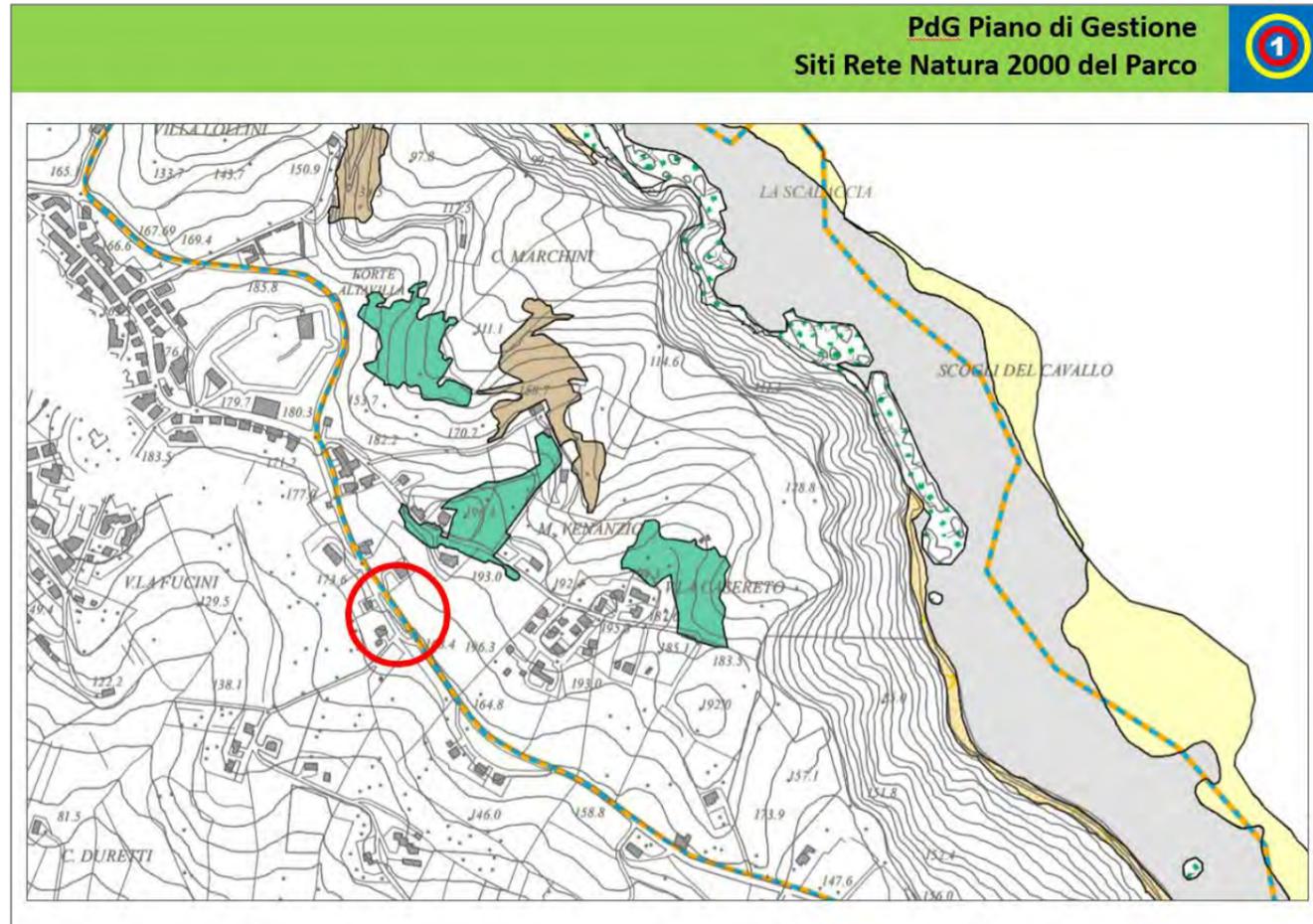
Art. 2. Campo di applicazione 1.

La procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico si applica a tutti i progetti di opere pubbliche o di interesse pubblico disciplinati dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, compresi i lavori afferenti ai settori speciali di cui all'art. 3, comma 3, lettera hh) del predetto decreto, qualora sulla base delle indagini di cui all'art. 25, comma 1, del medesimo decreto possa presumersi un interesse archeologico nelle aree oggetto di progettazione. **Sono esclusi gli interventi che non comportano nuova edificazione o scavi a quote diverse da quelle impegnate dai manufatti esistenti, mutamenti nell'aspetto esteriore o nello stato dei luoghi oppure movimentazioni di terreno.**

Gli elenchi degli Istituti e degli operatori abilitati al rilascio della relazione archeologica preliminare, di cui all'art. 25, comma 1, del D.Lgs. n. 50/2016, stilati dalla Direzione Generale Educazione e Ricerca

e Istituti culturali del Ministero della Cultura, sono visibili per le stazioni appaltanti sul sito: http://www.ic_archeo.beniculturali.it/it/275/archeologia-preventiva

RETE NATURA 2000



L'area di intervento si trova al margine del Sito Rete Natura 2000 ZSC IT5320005_COSTA TRA ANCONA E PORTONOVO



C. POSSIBILI ALTERNATIVE PROGETTUALI

Per la Porta del Parco in territorio del comune di Ancona, la zona in cui realizzare la Porta del Parco di Ancona, come detto in precedenza è stata individuata in maniera univoca in base alle caratteristiche descritte in precedenza.

Le alternative progettuali riguardano i dispositivi architettonici di valorizzazione territoriale: Per la valutazione di come sarebbero potuti configurare i dispositivi segnaletici dal punto di vista percettivo di chi percorre la SP1 sono state elaborate delle simulazioni di inserimento paesaggistico che hanno riguardato il sistema a DOPPIA SERIE DI TOTEM



ed il sistema a TOTEM SINGOLO SU ENTRAMBE I LATI DELLA STRADA



Entrambe queste soluzioni progettuali inizialmente studiate, che vanno a interessare il lato sinistro della SP1, sebbene suggestive ed efficaci, sono state ritenute non attuabili in quanto lo stato dei luoghi non consente di realizzare l'intervento secondo la normativa dettata dal Codice della Strada.

Sul lato sinistro è infatti presente una scarpata molto a ridosso della SP1: l'installazione di un totem o di una serie di totem ad una distanza non inferiore a ml 1,5 dal cordolo esistente, sarebbe possibile solo attraverso la realizzazione di opere piuttosto importanti di ingegneria edile per il sostegno del terreno a monte, assolutamente non sostenibili dal punto di vista ambientale né giustificabili dal punto di vista economico.

Si è quindi abbandonata l'ipotesi di un coinvolgimento nel progetto delle aree a sinistra della SP1.

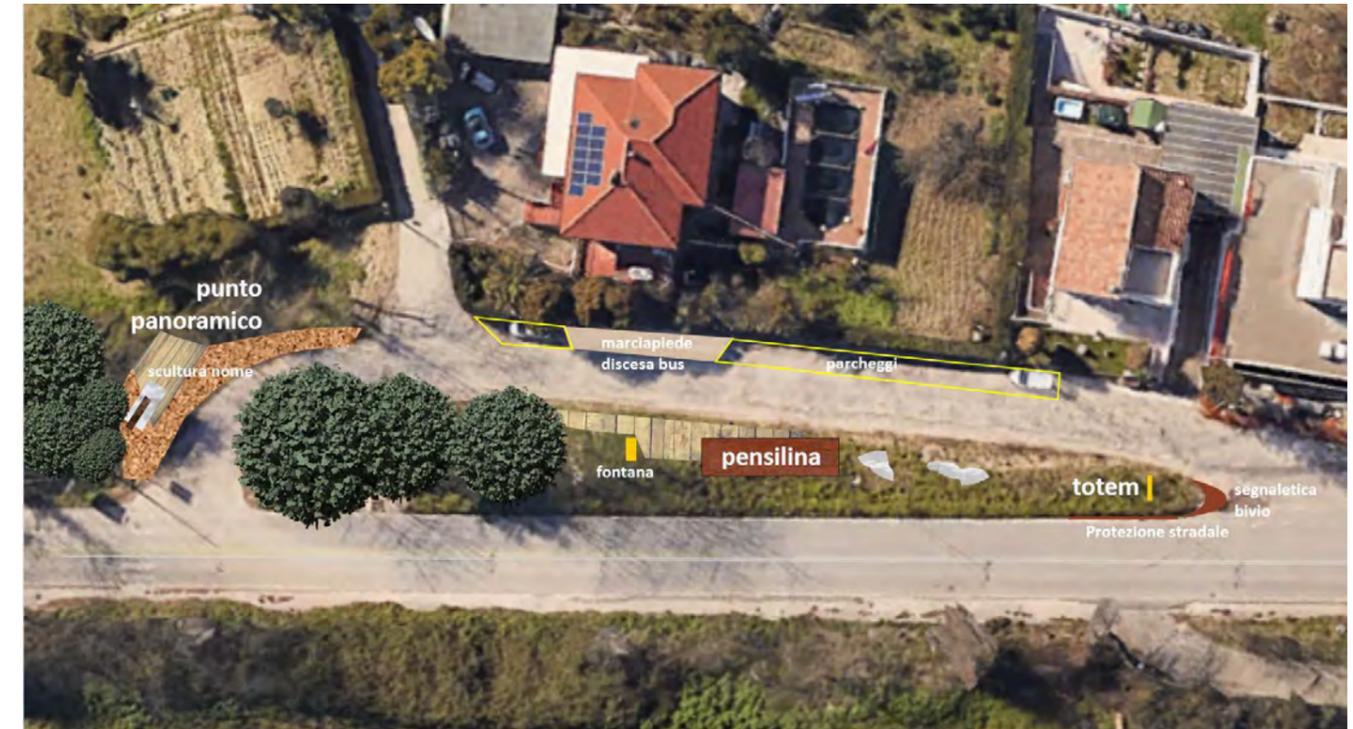
ALTERNATIVA PROGETTUALE 1_TOTEM SINGOLO

In base allo stato dei luoghi in precedenza descritto, per il raggiungimento degli obiettivi di progetto le prime indicazioni sulla futura organizzazione dell'area sono sintetizzate nell'immagine di seguito riportata.



L'attuazione del progetto risulta agevolata dal fatto che l'area di intervento è tutta di proprietà comunale.

Partendo dal presupposto che la Porta del Parco debba essere un luogo di interesse e di accoglienza per il visitatore e per gli abitanti, il progetto rappresenta una opportunità per dare identità, decoro e qualità allo spazio pubblico.



L'area si sviluppa in lunghezza offrendo l'opportunità di organizzare lo spazio secondo una sequenza di luoghi dedicati: dispositivi architettonico-segnalatici, area attrezzata (pensilina e ricarica bici, sedute, fontana) area alberata e infine l'affaccio panoramico dove trova collocazione la scultura-nome che così posizionata e visibile dalla strada conclude l'attraversamento della Porta.

Per il rallentamento della velocità dei veicoli che percorrono la SP1 occorrerà prevedere apposita segnaletica orizzontale sulla viabilità principale e installare apposito cartello di avviso ad opportuna distanza prima dell'accesso all'area.

A servizio della mobilità l'ampiezza della strada laterale rappresenta una opportunità per prevedere la delocalizzazione dell'attuale fermata dell'autobus e quindi dell'attuale pensilina, per lasciare spazio per la fruizione della zona verde alberata e del punto panoramico.

Il progetto deve essere orientato infatti a cogliere, per quanto possibile in relazione alle risorse a disposizione, le opportunità di valorizzazione paesaggistica offerte dal luogo.

Rappresenta punto di forza del progetto l'opportunità di realizzare un affaccio panoramico verso il territorio collinare interno al Parco con un suggestivo scorcio del nucleo storico di Camerano dalla parte del versante boscato.

I parcheggi che si potranno realizzare dovranno essere segnalati e organizzati in modo da fare spazio alla fermata del servizio di trasporto pubblico con la dotazione di una zona rialzata rispetto al piano stradale per la discesa dei passeggeri.

ATTIVITA' PROPEDEUTICHE FINALIZZATE ALLA REDAZIONE DELLE SUCCESSIVE FASI PROGETTUALI

L'area di intervento seppure di dimensioni contenute è situata ai margini del centro abitato in territorio extraurbano. La zona è completamente urbanizzata pertanto nella progettazione occorrerà valutare attentamente le varie situazioni di cui in vario modo si dovrà tenere conto nella progettazione.

Occorrerà quindi svolgere una serie di attività propedeutiche di verifica e valutazione:

- Verifica della corrispondenza del rilievo delle aree, già a disposizione dell'Ente, con lo stato dei luoghi
- Verifica della corrispondenza della rete dei sottoservizi riportati nell'elaborato grafico dello stato attuale, per soluzione di eventuali interferenze con il progetto, e per approvvigionamento di energia elettrica.
- Verifica della funzionalità del fossetto a margine dell'area verde a lato della SP1 di convogliamento delle acque superficiali di corrivazione provenienti dalla SP1
- Verifica del sistema di scarico dell'acqua della fontanella nel fosso a lato della SP1 oltre l'area di sosta ovvero in fognatura.
- Rilievo botanico vegetazionale delle specie arbustive ed arboree presenti nell'area verde e nella zona terminale dell'area finalizzato alla riqualificazione paesaggistica del verde ed alla creazione del punto panoramico
- Disamina delle problematiche relative alla viabilità secondaria in relazione allo spostamento della pensilina di attesa autobus ed alla dislocazione della sosta dei mezzi pubblici al capolinea, per l'individuazione della soluzione progettuale più idonea.

INDICAZIONI SULLE MODALITA' DI ATTUAZIONE

Di seguito sono descritti gli interventi in ordine di priorità da seguire nella realizzazione.

A_ ELEMENTI ARCHITETTONICO-SEGNALETICI**1_ realizzazione degli elementi architettonico-segnalatici di valorizzazione territoriale**

Questa soluzione progettuale prevede l'installazione del TOTEM singolo all'inizio dell'area verde.

Il TOTEM dovrà essere installato nella parte iniziale dell'area verde, in modo che sia ben visibile dalla strada.

Il progetto dovrà tenere conto di quanto disposto dal Codice della Strada in relazione alle distanze e prevedere appositi dispositivi per la sicurezza stradale all'estremità dell'area verde a segnalazione del bivio tra la SP1 e la viabilità secondaria di accesso all'area di sosta attrezzata.

Rispetto alla SP1 la larghezza dell'area verde in questo punto non è sufficientemente ampia per il mantenimento della distanza di 3 metri dal ciglio della SP1, previsto nelle zone extraurbane, e quindi per la collocazione del TOTEM ad una distanza non inferiore a m 1,5, il progetto dovrà prevedere apposita protezione (cordolo).

Nella zona prevista per l'installazione occorre effettuare la verifica dell'eventuale interferenza delle fondazioni del dispositivo con la linea elettrica della pubblica illuminazione che in questa zona devia verso la zona edificata.

Stesse considerazioni valgono per l'utilizzo della SERIE DI TOTEM previste dall'alternativa progettuale n. 2

B_ AREA DI SOSTA ATTREZZATA**2_ Installazione della pensilina e degli elementi ad essa integrati**

Perché l'area di sosta assuma le caratteristiche di hub elemento essenziale è la pensilina.

Questa dovrà avere le caratteristiche descritte nella parte generale del presente DOC.F.A.P. in relazione a dimensioni, materiali ed attrezzature ad essa integrate.

Nel caso specifico della Porta di Ancona dato che la viabilità di ingresso all'area di sosta che continuerà ad avere anche la funzione di capolinea dell'autobus urbano, il progetto deve risolvere le problematiche legate alla sicurezza per delle persone che utilizzano il mezzo pubblico che devono scendere e attraversare in sicurezza la strada per raggiungere le attrezzature nell'area verde, ed in generale dei fruitori dell'area.

3_ Valorizzazione paesaggistica dell'area di intervento.

Il progetto dovrà prevedere, per quanto possibile, la valorizzazione dell'area verde mediante

- interventi sulla vegetazione, eventuale compensazione di abbattimenti di specie infestanti con specie autoctone, sistemazione decorativa dell'area verde
- realizzazione di pedana/camminamento nel verde per raggiungere il punto panoramico e per la sosta ombreggiata.

4_ realizzazione della fontana a corredo e servizio della fruizione**C_ PUNTO PANORAMICO****5_ realizzazione del punto panoramico**

Altrettanto prioritario è l'intervento di realizzazione del punto panoramico nella zona dove attualmente è collocata la pensilina per l'autobus.

Questa fase deve essere successiva all'avvenuta realizzazione della pensilina dell'area di sosta in quanto si prevede la dismissione di quella attuale, cogliendo in questo modo una duplice opportunità:

la riqualificazione del luogo perché diventi una zona verde vivibile coerente con gli obiettivi di realizzazione della Porta, e contemporaneamente aggiungere valore all'area con la realizzazione di un punto di vista panoramico verso le colline interne del Parco del Conero da attuare mediante:

- intervento di ingegneria naturalistica per la stabilizzazione della scarpata verso valle anche a sostegno di una pedana in legno per l'affaccio panoramico
- riqualificazione del basamento in calcestruzzo dell'attuale pensilina e installazione della scultura-nome

D_ RIQUALIFICAZIONE URBANA

La realizzazione della Porta in quest'area costituisce una opportunità per innescare un processo virtuoso di riqualificazione urbana dell'intera area da demandare a successive risorse di investimento, in particolare per la realizzazione del nuovo fondo della strada di servizio all'area, mediante la sostituzione dell'asfalto con sistemi di pavimentazione stradale permeabile e sostenibile dal punto di vista ambientale.

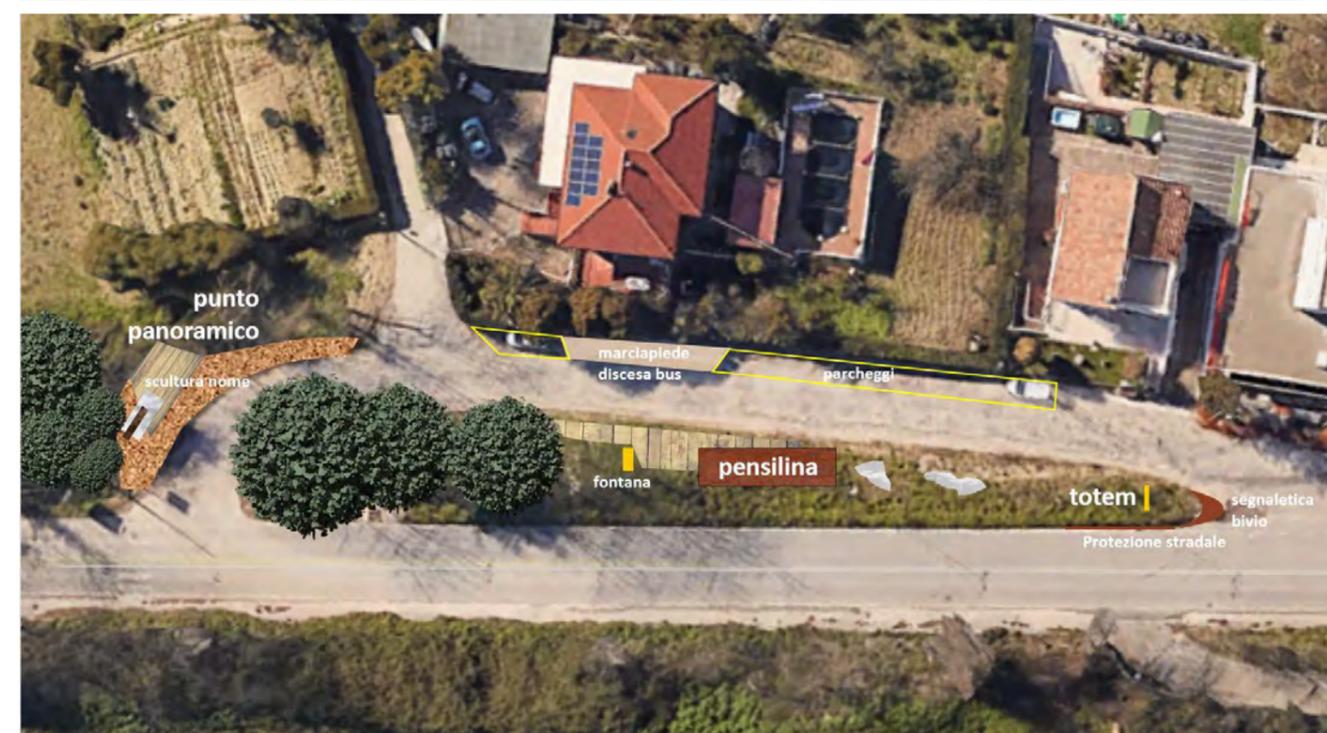
ALTERNATIVA PROGETTUALE 2_SERIE DI TOTEM

L'alternativa progettuale valutata per la Porta di Ancona, fermo restando tutto quanto descritto per l'alternativa progettuale 1, è rappresentata dall'utilizzo del dispositivo architettonico-segnaletico SERIE DI TOTEM in alternativa al TOTEM singolo.



D. SCHEMI GRAFICI

ALTERNATIVA PROGETTUALE 1_Prevede l'installazione del dispositivo TOTEM all'inizio dell'area verde



IL DISPOSITIVO TOTEM



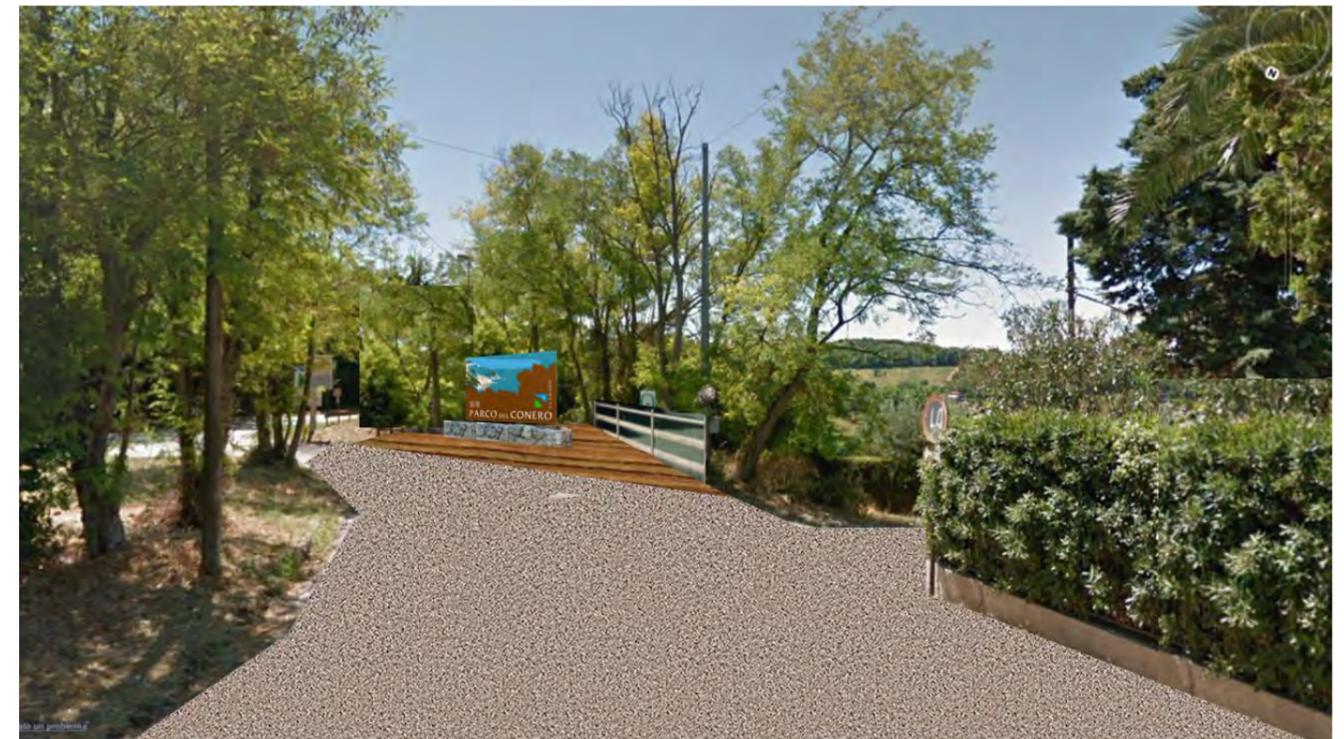
L'AREA DI SOSTA ATTREZZATA

La zona attrezzata pensilina, fermata dell'autobus /parcheggi (due diversi esempi di pensiline)



PUNTO PANORAMICO E SCULTURA – NOME

La zona terminale dell'area di intervento da riqualificare e valorizzare



F_ STIMA SOMMARIA DEI COSTI

La stima di massima dei costi è stata effettuata in parte con l'acquisizione di preventivi (TOTEM, SERIE DI TOTEM, SCULTURA-NOME, SISTEMA DI RICARICA BICI ELETTRICHE), in parte rapportando all'attualità i prezzi relativi a manufatti e opere già realizzate, similari a quanto previsto dal progetto, in particolare relativamente alla PENSILINA ATTREZZATA.

Per la fornitura di sedute e per la fontana sono stati presi in considerazione i prezzi di riferimento ricavati dal web, riferiti a oggetti che rispondono ai requisiti prestazionali ed estetici di progetto.

Per la quantificazione di massima delle opere e delle lavorazioni afferenti all'installazione degli elementi costituenti la Porta, alla segnaletica stradale, alle opere edili e impiantistiche, nonché alla valorizzazione paesaggistica dei luoghi mediante interventi sulla vegetazione e per la qualificazione degli spazi aperti destinati alla fruizione dell'area di sosta, i prezzi cui fare riferimento nella redazione del PFTE sono quelli stabiliti dal prezzario della Regione Marche per i Lavori Pubblici, relativo all'ultimo aggiornamento precedente, e, per quanto riguarda la manodopera, i prezzi individuati sulla base delle tabelle predisposte dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali approvati con appositi decreti.

In base all'acquisizione di preventivi si riportano gli importi di massima di seguito elencati con la precisazione che detti valori sono al netto dell'IVA ricompresa nelle somme a disposizione dell'Amministrazione nel quadro economico di ogni singola Porta.

TOTEM SINGOLO:

la stima di massima è relativa ad un elemento di dimensioni di circa metri 1.30/90x 4,50 di altezza, spessore 20cm, realizzato con pannelli frontali realizzati in lamiera di corten spess.mm. 2 con scritte e logo del Parco traforati con taglio laser, plexiglas opalino bianco applicato all'interno e struttura portante realizzata con tubolari di acciaio zincato a caldo, completa di piastra e contropiastra per il fissaggio.

Escluso fondazioni **€ 6.900,00**

FONDAZIONI

Per la Porta di Pietra La Croce il calcolo strutturale di progetto definitivo, eseguito sulla base della relazione geologica già commissionata ed acquisita dall'Ente Parco, ha portato al dimensionamento delle fondazioni per le due soluzioni alternative

Sol 1_Per quanto riguarda le fondazioni del TOTEM singolo relativo alla SOLUZIONE PROGETTUALE 1 la fondazione sarà costituita da quattro micropali di 5 metri e soprastante zattera/basamento.

Per la fondazione come sopra descritta l'importo stimato è di circa **€ 4.000,00**

SERIE DI TOTEM

La SERIE DI TOTEM è composta da sei elementi verticali disposti lungo il margine della strada a circa 3,5/4,0 metri di distanza l'uno dall'altro per uno sviluppo lineare complessivo pari a ml 17,50 /20,00 metri lineari oltre all'ingombro del primo e dell'ultimo elemento.

La stima di massima è relativa al singolo elemento di dimensioni ipotizzate pari a cm 55x 350x 12 di spessore, con struttura interna realizzata con telai in tubolari di acciaio zincato da mm 120x60x3 con piastra e contropiastra il tutto zincato a caldo e rivestimento in lamiera di CORTEN, scritte traforate, pannello interno in alluminio bianco:

€ 2.100 cad x 6 = 6.600,00

Si precisa che l'importo sopra riportato è riferito alla SERIE DI TOTEM con le scritte presenti nella seguente immagine 1.

Per ulteriori lavorazioni in caso di aggiunta, in sede di redazione del PFTE, di scritte e grafica, come ad esempio nella seguente immagine 2, si dovrà tenere conto di un importo aggiuntivo a seconda della lavorazione.



immagine 1



Immagine 2

FONDAZIONI

Sol. 2_Per quanto riguarda le fondazioni del dispositivo SERIE DI TOTEM relativo alla SOLUZIONE PROGETTUALE 2 la fondazione sarà costituita da due micropali di 5 metri e soprastante plinto.

Per la fondazione come sopra descritta l'importo stimato per ciascun totem della serie è € 1.100,00 e quindi l'importo complessivo è stimato in **€ 6.600,00**

SCULTURA NOME

Per la SCULTURA - NOME si sono prese in considerazione due ipotesi progettuali alternative :

Soluzione 1 _ questa soluzione prevede un elemento monofacciale luminoso di dimensioni: cm. 250x150 di h. x 20 spessore, con struttura portante realizzata con tubolari di ferro zincati a caldo, completa di piastra e contropiastra per il fissaggio; un pannello frontale in lamiera di corten spess.mm. 2 con intaglio sagomato, scritte e loghi traforati, plexiglas opalino bianco e decorato, applicato all'interno; pannello in dibond spess.mm. 3, con intaglio sagomato e stampa foto in pellicola adesiva, fissato sopra il corten; sottofondo e fasce laterali in lamiera di corten spess. mm. 2. Dotazione di illuminazione interna (possibile solo in casi specifici fuori Parco ovvero in ambito urbano) Impianto di illuminazione interna indiretta, con moduli led e alimentatori.

Escluso fondazioni **€ 8.200**

Soluzione 2 _ questa soluzione prevede un elemento monofacciale NON luminoso, di dimensioni: cm. 200x130 di altezza x 8 cm spessore, con struttura portante realizzata con tubolari di ferro zincati a caldo, completa di piastra e contropiastra per il fissaggio; un pannello frontale in lamiera di corten spess.mm. 2 con intaglio sagomato, scritte e loghi traforati, plexiglas opalino bianco e decorato, applicato all'interno; sottofondo e fasce laterali in lamiera di corten spess. mm. 2.

Escluso fondazioni **€ 5.500**

FONDAZIONI

Per quanto riguarda le fondazioni della scultura-nome solo in base alle risultanze delle indagini del terreno e di quanto emergerà dalla relazione geologico geotecnica e idrogeologica in riferimento all'area in cui si prevede l'installazione, sarà possibile effettuare la scelta della tipologia della struttura di fondazione ed il relativo dimensionamento e importo.

PENSILINA ATTREZZATA

Per quanto riguarda la PENSILINA ATTREZZATA l'importo stimato deriva da una parametrizzazione dei prezzi, rapportati all'attualità, di manufatti già realizzati. Si specifica che le pensiline riportate negli schemi grafici costituiscono mero esempio e che il manufatto deve essere completamente progettato secondo le indicazioni riportate nella Parte generale del presente DOCFAP.

01 - OPERE STRUTTURALI **€ 18.000**
02 - FINITURE **€13.000**
03 - PREDISPOSIZIONI E DOTAZIONI IMPIANTISTICHE **€ 4.000**

In base agli esempi presi in considerazione per la pensilina si stima un importo di **€ 35.000**

LE PORTE DEL PARCO _ Ancona _ Pietra La Croce		
QUADRO ECONOMICO DI MASSIMA del DOCFAP		
	Descrizione	IMPORTI
A	Importo lavori	97 000,00 €
	Oneri per la sicurezza 2%	1 940,00 €
	Importo a base d'asta	95 060,00 €
A	Importo lavori comprensivo degli oneri della sicurezza	97 000,00 €
B	Somme a disposizione dell'Amministrazione	
1	Imprevisti.5%< 8%<10%	7 260,00 €
2	Indagini geologiche (sondaggi/saggi del terreno) (IVA compresa)	2 000,00 €
3	Prove di laboratorio sui materiali_ (IVA compresa)	800,00 €
4	Accantonamenti in relazione alle modifiche di cui agli articoli 60 e 120, comma 1, lettera a), del codice; (revisione prezzi e modifica del contratto)	4 850,00 €
5	Acquisizione di aree o immobili, indennizzi	
6	allacciamenti ai pubblici servizi e superamento eventuali interferenze	500,00 €
7	IVA sui lavori 22%	21 340,00 €
8	Imposte (eventuali)	
9	attività preliminari alla progettazione :Rilievi, misurazioni, picchettamenti_ (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	650,00 €
10	attività tecnica di esecuzione di pratiche catastali per frazionamento (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	-
11	Relazione geologica (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	
12	Progettazione e D.L strutturale, (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	5 000,00 €
13	progettazione e DL impianti (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	1 500,00 €
14	Piano di sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	3 500,00 €
15	spese di cui all'art.45 commi 6 e 7 del Dlgs 36/2023 (incentivo alle funzioni tecniche)	1 940,00 €
16	spese per prove di laboratorio, accertamenti e verifiche tecniche obbligatorie (propedeutiche al collaudo)	900,00 €
17	spese per collaudo tecnico-amministrativo, collaudo statico e altri eventuali collaudi specialistici; (comprensivo degli oneri previdenziali e IVA)	2 500,00 €
18	spese per la verifica preventiva dell'interesse archeologico, di cui all'art.41 comma 4 del Codice.	
	Totale B somme a disposizione	52 740,00 €
	Totale QUADRO ECONOMICO	149 740,00 €

Si specifica che in fase di redazione del PFTE il QE di potrà subire variazioni ed essere rimodulato.

In particolare in relazione alle somme a disposizione dell'Amministrazione, gli importi quantificati per le voci che non risulteranno necessarie ai fini dell'attuazione della soluzione progettuale che sarà approvata dall'amministrazione comunale. Fermo restando l'importo complessivo del Quadro Economico, dette somme potranno essere utilizzate per incrementare l'importo dei lavori per migliorie in fase di attuazione, ovvero per integrare le voci che eventualmente risultassero sottostimate.

Nel QE non sono riportate le spese tecniche per la redazione della Relazione geologica, in quanto è già in possesso dell'Ente Parco.

G_CONFRONTO COMPARATO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

ALTERNATIVA PROGETTUALE 2 SERIE DI TOTEM

Dal punto di vista tecnico per la soluzione che prevede l'adozione della SERIE DI TOTEM si evidenzia che la collocazione dei dispositivi è condizionata dalla presenza dei pali della pubblica illuminazione: questi sono distanziati tra loro di circa 21/23 metri lineari e stanno ad una distanza dal ciglio della strada (SP1) di metri 3,00. Pertanto il dispositivo dovrà necessariamente essere posizionato parallelamente alla strada in posizione avanzata rispetto all'allineamento dei pali della PI, sia per la visibilità che per non interferire, con le fondazioni, con la linea elettrica di alimentazione presente in linea retta tra i Pali.

La posizione avanzata significa che rispetto alla SP1 la distanza dalla strada sarà inferiore a 3 metri e quindi il progetto dovrà prevedere accorgimenti (cordolo o altro..) da adottare a protezione della viabilità principale per tutta la lunghezza e oltre del dispositivo (20 metri lineari) con evidente incidenza sulle risorse economiche a disposizione.



Dal punto di vista paesaggistico la percezione che si avrebbe dalla strada, essendo lo scorcio molto stretto, potrebbe far percepire il dispositivo quasi come una sorta di quinta di separazione tra la strada e l'area di sosta precludendo l'interazione visiva tra le due. La pensilina rimarrebbe completamente nascosta.

Dal punto di vista economico la soluzione 2 che prevede l'adozione della SERIE DI TOTEM risulta più onerosa e incide per circa 8.000 euro in più rispetto alla soluzione 1 con TOTEM SINGOLO soluzione sulle risorse a disposizione per l'attuazione del progetto, sottraendo risorse ad altre opere.

L'incidenza sul costo è determinata anche dalla protezione stradale (cordolo o altro dispositivo idoneo) che occorrerà realizzare per mantenere la distanza inferiore a 3 metri (e comunque non inferiore a metri 1,5 dal ciglio della strada) del dispositivo stesso.

ALTERNATIVA PROGETTUALE 1 _TOTEM SINGOLO

Dal punto di vista tecnico l'alternativa progettuale che prevede l'adozione del dispositivo TOTEM SINGOLO non trova particolari problematiche salvo la necessità di verifica della presenza della linea elettrica della pubblica illuminazione

La collocazione ipotizzata per il TOTEM all'inizio dell'area verde prima del palo della pubblica illuminazione, non dovrebbe interferire con la linea elettrica in quanto, in base ai rilievi forniti dal comune di Ancona, questa sembra deviare verso le abitazioni prima dell'estremità dell'area.

Dal punto di vista paesaggistico la caratteristica di elemento puntuale consente di imporsi immediatamente alla percezione visiva di chi arriva dalla città e contemporaneamente di intravedere l'area verde e gli elementi di arredo dell'area di sosta sin dall'arrivo.

La percezione dell'attraversamento sarebbe garantita dalla sequenza degli elementi costituenti la Porta che, collocati longitudinalmente nell'area, scandiscono il percorso.



In questa soluzione infatti sarebbe valorizzato in ruolo della pensilina che potrebbe essere progettata tenendo conto del doppio affaccio : verso la strada di servizio dalla quale si prevede l'accesso, e verso la SP1 per la visibilità dalla viabilità principale e quindi studiata con un doppio fronte diversificato a seconda del ruolo che potrebbe assumere a seconda dell'affaccio.

Dal punto di vista economico la soluzione 1 risulta essere meno onerosa sia in relazione al dispositivo, sia in relazione alla dimensione più contenuta della protezione stradale che occorrerà realizzare.

CONCLUSIONE

Dal confronto comparato l'Alternativa 1 descritta nel presente DOCFAP, presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'ambiente, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire (ex art. 2 comma 9 Sez. I Allegato I.7 al D. Lgs. 36/2023).

PLANIMETRIA GENERALE DI RILIEVO E PLANIMETRIA CON LE PRIME INDICAZIONI PROGETTUALI

