



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

DOC.F.A.P.

Documento di fattibilità delle alternative progettuali
 (artt. 41/44 e all. 1.7 Dlgs 36/23)

	ELABORATO	PG.001
		PARTE GENERALE
	DATA	Novembre 2023

LE PORTE DEL PARCO

Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOC.F.A.P.) (artt. 41/44 e all. I.7 Dlgs 36/23)

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) costituisce la prima fase di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nel caso in cui quest'ultimo sia redatto in due fasi successive.

Il presente DOCFAP individua e analizza le possibili soluzioni progettuali per il perseguimento degli obiettivi e ne sviluppa un confronto comparato in relazione alla localizzazione, alle tipologie, agli aspetti economici, per definire, tra quelle analizzate, la soluzione preferibile.

PREMESSE

Il progetto nasce dall'esigenza di rendere riconoscibile, attraverso la realizzazione delle Porte del Parco, l'ingresso nel territorio dell'area protetta: molti dei turisti provenienti da altre regioni che optano per una vacanza al mare, ad esempio a Marcelli o Numana, non hanno la consapevolezza di trovarsi all'interno del Parco del Conero.

Ma anche i fruitori dell'area protetta, dei flussi del turismo giornaliero provenienti dall'immediato entroterra, lungo il tragitto verso la costa e le spiagge, meta privilegiata, non percepiscono il momento in cui fisicamente stanno entrando nel territorio del Parco e che il suo confine comprende anche territori più interni costituiti da paesaggi collinari e agricoli che affermano la sua bellezza oltre che la ricchezza di ciò che offre.

IL CONCETTO DI "PORTA"

Il concetto di "porta" ha insito il concetto di passaggio da ciò che è prima a ciò che è dopo, da una realtà esterna ad una interna e viceversa, e ne stabilisce il punto di contatto, una connessione.

La Porta è anche il luogo fisico di ingresso che scandisce il passaggio nonché il luogo del primo approccio per la conoscenza della realtà in cui si sta entrando.

Il Piano del Parco specifica cosa deve intendersi per "Porta del Parco":

"Per Porta del Parco deve intendersi una zona marginale interna al Parco immediatamente a ridosso dei confini da destinare a punto informativo supportato da strumenti telematici; di scambio intermodale per la mobilità, dotato di attrezzature di ristoro e di servizi specifici per una migliore fruibilità del Parco....."

PAESAGGIO E IDENTITÀ CULTURALE_ LE PORTE DEL PARCO : LANDMARKS

Al di là degli aspetti funzionali che possono essere individuati nella "Porta" il progetto parte da considerazioni legate al paesaggio ed al ruolo che esso svolge *"in quanto componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità"*; (art. 5 Convenzione europea del Paesaggio)

Alcuni geografi propongono una concezione semiologica del paesaggio, considerandolo cioè come un **insieme di segni** interpretabili alla luce di una determinata cultura:

"col suo carico di segni umani ogni paesaggio sottintende un insieme di relazioni che legano l'uomo alla natura, all'ambiente, alla società in cui vive. Tali legami si possono valutare soltanto considerando l'uomo come protagonista d'una cultura, intesa questa come espressione complessiva delle forme di organizzazione umana nella natura" (Turri, 1979, 2008 _ed. orig. 1974).

Secondo questa concezione

"ogni cultura si avvale di specifici strumenti (politici, religiosi, sociali, economici ecc) nei quali (...) sono da comprendere anche il suolo, l'aria, le case, le strade, le città, cioè l'insieme degli elementi che danno vita e forma al paesaggio" (Turri, 2008, p.138).

Sono quindi i **punti di riferimento significativi del paesaggio, landmarks**, *"a nutrire il senso di appartenenza al "proprio" luogo e quindi a rafforzare il senso dell'identità di una comunità"*;

"essi possono avere un valore simbolico o culturale riconosciuto, oppure essere importanti – spesso a livello inconscio – semplicemente perché sono familiari, perché di essi si fa esperienza ogni giorno, solo per il fatto di vivere in quel luogo. In questo senso, le caratteristiche "fisiche" del luogo stesso sono relative, mentre ciò che più conta nel sentimento di attaccamento sono i significati attribuiti ai luoghi o a determinati elementi del paesaggio."

Il progetto è quindi orientato a far sì che gli elementi costitutivi della Porta assumano un valore di LANDMARKS, di nuovi riferimenti simbolici e identitari per le comunità locali, entrando come elementi "fisici" a far parte del paesaggio, in quanto riconoscibili e visibili da lontano.

OBIETTIVI GENERALI DEL PROGETTO _ QUADRO ESIGENZIALE

Gli obiettivi che si intendono perseguire con la realizzazione delle Porte del Parco sono molteplici.

1. Valorizzare la connessione del Parco con i territori esterni e l'area vasta

"il ruolo rilevante nella connessione del Parco con l'area vasta è svolto da tutte quelle strade che lo connettono ai diversi punti dell'area vasta : esse possono assumere una funzione di Porta di accesso al Parco" (PEES).

Per la localizzazione delle porte del Parco sono da privilegiare le arterie della viabilità più vicine agli snodi della viabilità di interesse sovracomunale e regionale, attraverso cui si verificano i principali flussi di accesso.

2. Rendere tangibile la percezione dell'ingresso al territorio dell'area protetta

Le Porte del Parco hanno il prioritario scopo di offrire al visitatore la consapevolezza di entrare in una realtà territoriale speciale dell'area protetta attraverso l'inserimento di nuovi riferimenti simbolici e identitari LANDMARKS riconoscibili e visibili da lontano

3. Svolgere il ruolo sociale di rafforzare nelle comunità locali, il senso di identità e di appartenenza al proprio territorio

4. Promuovere il brand del Parco per un turismo sostenibile

5. Creare attrattiva turistica mediante la realizzazione di nuovi luoghi di interesse e di accoglienza turistica, degli HUB diffusi sul territorio luogo di scambio intermodale per la mobilità (prossimità a

parcheggi ed alle fermate del servizio di trasporto pubblico) volti alla promozione di un turismo sostenibile, in grado di valorizzare l'offerta di percorsi per il cicloturismo e il turismo slow del territorio del Parco ricco di cultura, storia, natura ed ospitalità.

6. Favorire il rallentamento della velocità

La realizzazione delle Porte, svolge anche un ruolo di dissuasione verso comportamenti inappropriati: la consapevolezza di entrare nell'area protetta determinata dalla percezione dell'attraversamento della Porta, spinge il visitatore ad assumere un atteggiamento più cauto e attento.

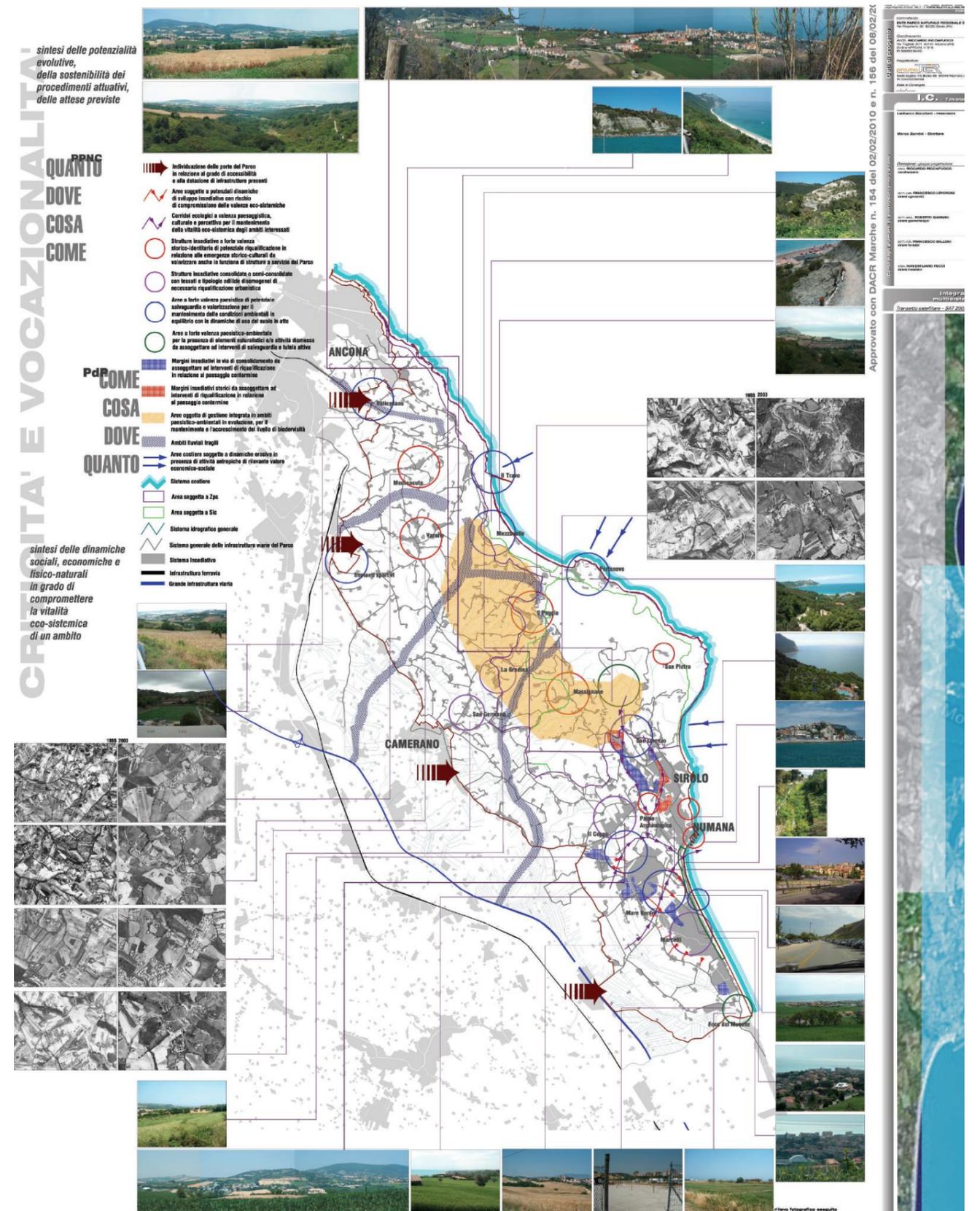
7. Valorizzare l'accoglienza mediante la riqualificazione, per quanto possibile, dello stato dei luoghi delle aree individuate per la realizzazione della sosta attrezzata, in genere marginali, in grado di innescare un processo virtuoso per una riqualificazione più compiuta da demandare a successivi fondi di investimento pubblico.

LA COLLOCAZIONE DELLEPORTE NEL TERRITORIO

Le considerazioni che hanno determinato le scelte progettuali circa la collocazione delle Porte del Parco nascono dal raffronto combinato delle indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione del Parco.

LE PORTE DEL PARCO INDIVIDUATE DAL PIANO DEL PARCO (PdP)

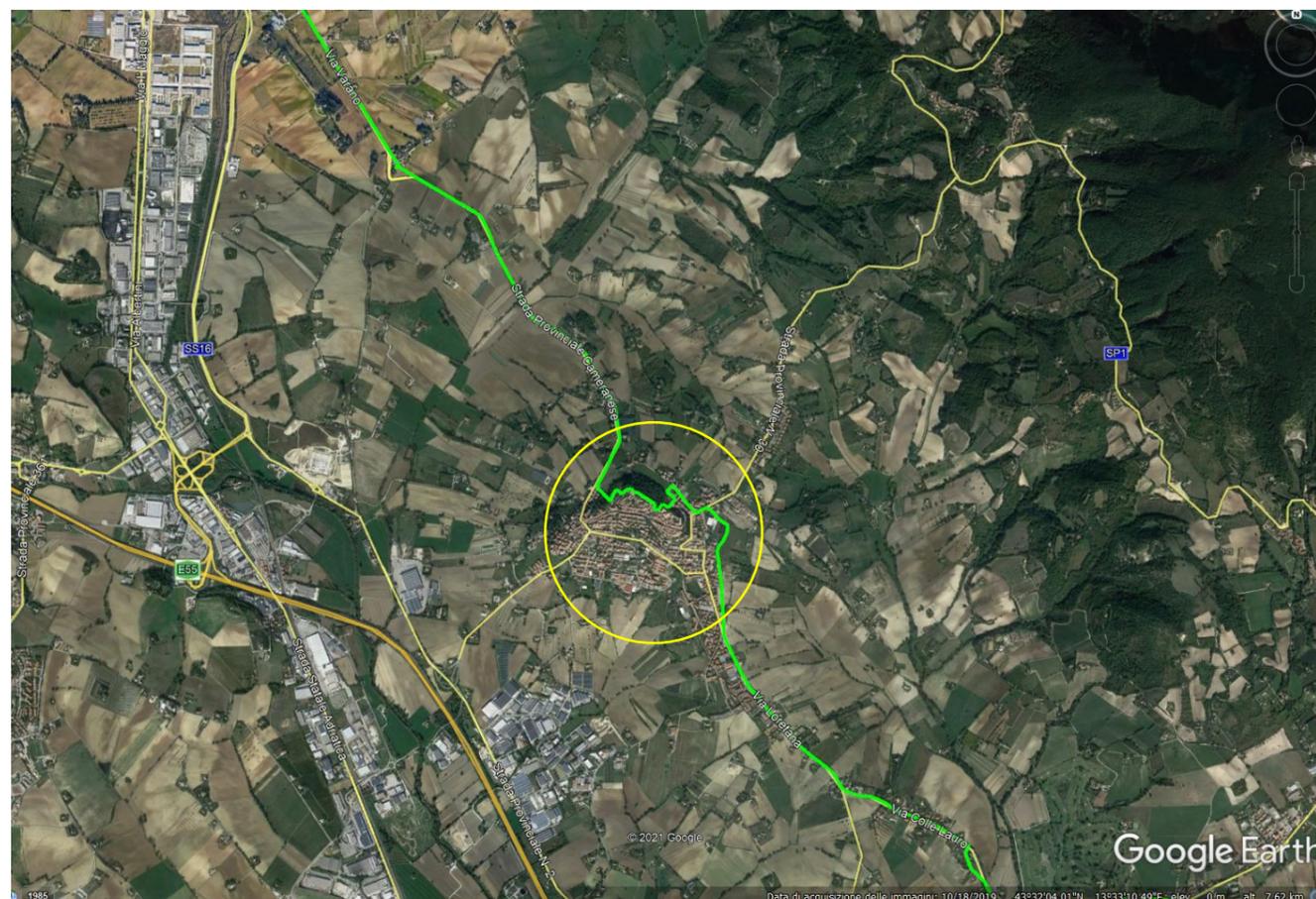
Il Piano del Parco nella tavola rappresentativa dell'"INTEGRAZIONE MULTISISTEMICA" dà indicazioni per l'individuazione le Porte del Parco (frecche di colore marrone). Vengono indicate le aree corrispondenti alla zona sud del centro abitato di Ancona **Vallemiano (APS 2 Vallemiano)**, le aree corrispondenti al polo sportivo dello **Stadio del Conero (UTE C1f Angeli di Varano)**, la zona di **Camerano** e la zona corrispondente alle principali vie di accesso all'ambito del Parco più urbanizzato corrispondente alla **zona artigianale del comune di Numana**.



CAMERANO

Delle considerazioni particolari devono essere fatte in relazione all'individuazione della Porta del Parco in corrispondenza di Camerano.

Il nucleo abitato di Camerano, in parte ricompreso all'interno del perimetro del Parco, costituisce di per sé stesso una Porta del Parco essendo un crocevia della viabilità locale di collegamento con le principali arterie di area vasta (A14 Ancona Sud, SS16) individuate dal PTC;



Il nucleo storico, incastonato sul perimetro del territorio del Parco funge da cerniera tra l'area esterna ed interna; la via S. Germano (ex SP30), di confluenza della viabilità per l'accesso al Parco, sebbene abbia un valore relativo in termini di flussi veicolari da e per il Parco, rappresenta un importante "filo conduttore" che attraversa l'area protetta da ovest a est.

VALLEMIANO

Il Piano del Parco individua, tra gli Obiettivi della APS 2 VALLEMIANO prevede la realizzazione di una porta del Parco attrezzata per gli utenti provenienti dalla città di Ancona,

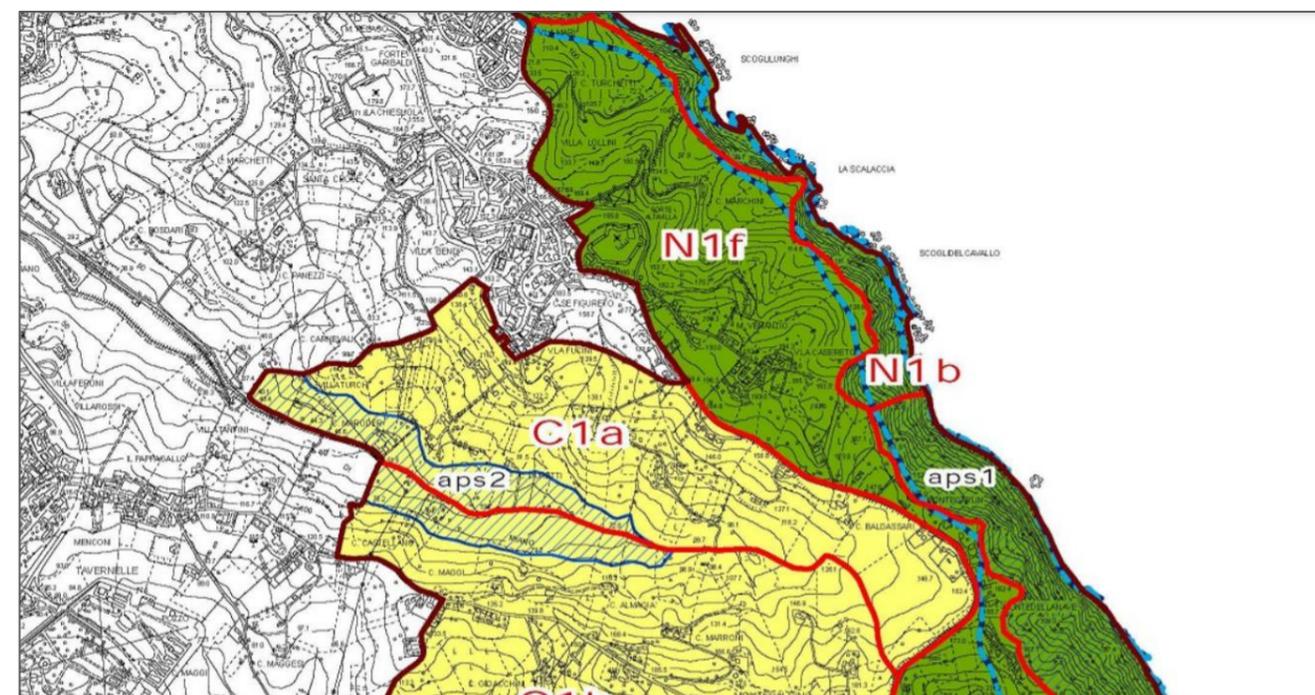


Fig. Stralcio della tav. Qp01 del Piano del Parco_Articolazione territoriale normativa

Secondo gli Obiettivi dell'APS, ciò che viene inteso come "Porta del Parco" è rappresentato da un'area piuttosto ampia che interessa la UTE C1a e la UTE C1b.

L'area individuata come APS2 corrisponde alla vallata del Miano che si incunea nel territorio del Parco. Il PdP la annovera tra le **aree a forte valenza paesistica (PdP) di potenziale salvaguardia e valorizzazione per il mantenimento delle condizioni ambientali in equilibrio con le dinamiche di uso del suolo in atto.**

Il fatto che sia specificato che la Porta debba essere attrezzata per gli utenti provenienti dalla città di Ancona sembra suggerire l'interpretazione che il ruolo di Porta venga riferito all'intera APS di Valleliano, in quanto legata alla riqualificazione ambientale e paesaggistica finalizzata alla realizzazione di attrezzature di interesse pubblico a carattere sportivo, ricreativo e sociale in coerenza e continuità con le previsioni del PRG di Ancona.

art
284. APS 2 - Valleliano

Obiettivi APS

La presente APS interessa le UTE C1a e C1b dell'Ambito Collinare e si pone i seguenti Obiettivi.

comma

- ² **Obiettivo 2.** Realizzazione di una "Porta del Parco" attrezzata per gli utenti provenienti dalla città di Ancona .
Per "Porta del Parco" deve intendersi una zona marginale interna al Parco immediatamente a ridosso dei confini da destinare a punto informativo supportato da strumenti telematici; di scambio intermodale per la mobilità, dotato di attrezzature di ristoro e di servizi specifici per una migliore fruibilità del Parco. 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 evitando comunque l'effetto "baita".

ANGELI DI VARANO

Un'altra area individuata dal Piano del Parco per la realizzazione di una delle principali Porte del Parco nella UTE C1f Angeli di Varano, in prossimità dello Stadio del Conero.

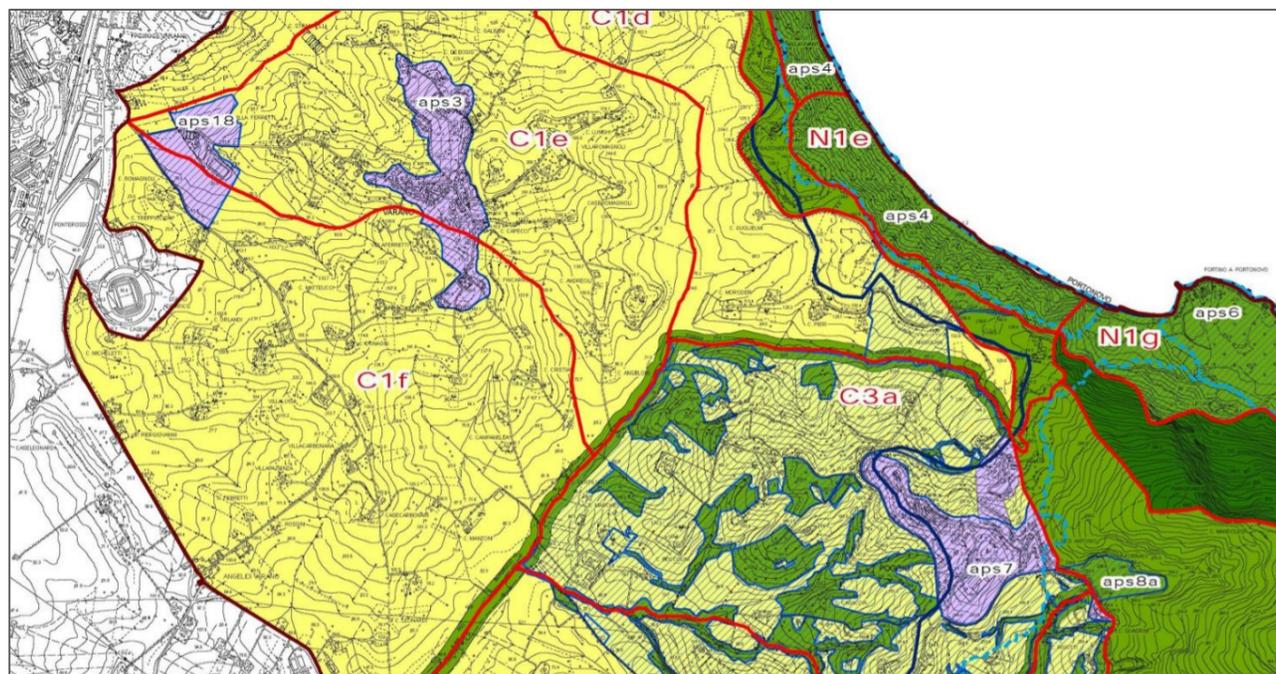


Fig. Stralcio della tav. Qp01 del Piano del Parco_Articolazione territoriale normativa

UTE C1f – Angeli di Varano

66. 'E' prevista la realizzazione di una delle principali porte attrezzate del Parco in prossimità del polo sportivo dello Stadio del Conero. 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 evitando comunque l'effetto "baita".

LE PORTE DEL PARCO NEL PIANO ECONOMICO E SOCIALE (PEES)

LE CONNESSIONI CON L'AREA VASTA

Il PEES (Piano Economico e Sociale del Parco) evidenzia :
(Quaderno 2)

La dimensione territoriale delle riflessioni dal punto di vista socio-economico del Parco del Conero ha prodotto un approfondimento su alcuni temi rilevanti rispetto alle relazioni che connettono l'area protetta al suo intorno. Il perimetro del Parco insiste su un ambito territoriale di rilevanza regionale connotato da un elevato grado di complessità.

Il processo di formazione dell'area protetta ha coinciso con il consolidarsi delle spinte evolutive verso una nuova struttura dell'area vasta ne costituisce anzi un elemento capace di generare una nuova forma territoriale.

La messa in campo della dimensione di area vasta ha portato all'esplorazione di temi progettuali legati alle connessioni fra parco e parti diverse dell'ambito territoriale considerato, ed al ruolo che le risorse dell'area protetta possono assumere rispetto al contesto urbano di riferimento.

Il parco visto da questa prospettiva assume una forte valenza urbana : stabilisce relazioni dirette con il contesto urbano di Ancona a Nord penetrando fin dentro la città; ha per margine occidentale il bacino dell'Aspio ed il sistema infrastrutturale ad esso appoggiato su cui sono attestate le maggiori concentrazioni industriali e commerciali dell'area.

"La contiguità del Parco all'area vasta ne definisce il carattere di Parco Urbano"*,

"Ciò implica innanzi tutto una sua vocazione di servizio alla comunità di area vasta stessa attraverso la messa a punto di una rete di collegamenti che ne consentano la fruizione e che contemporaneamente ne valorizzino la funzione".

**(Nota: il PEES lo definisce Parco Urbano, ma nell'ottica dell'interpretazione che gli viene assegnata sembra più opportuna la definizione di "Parco Interurbano").*

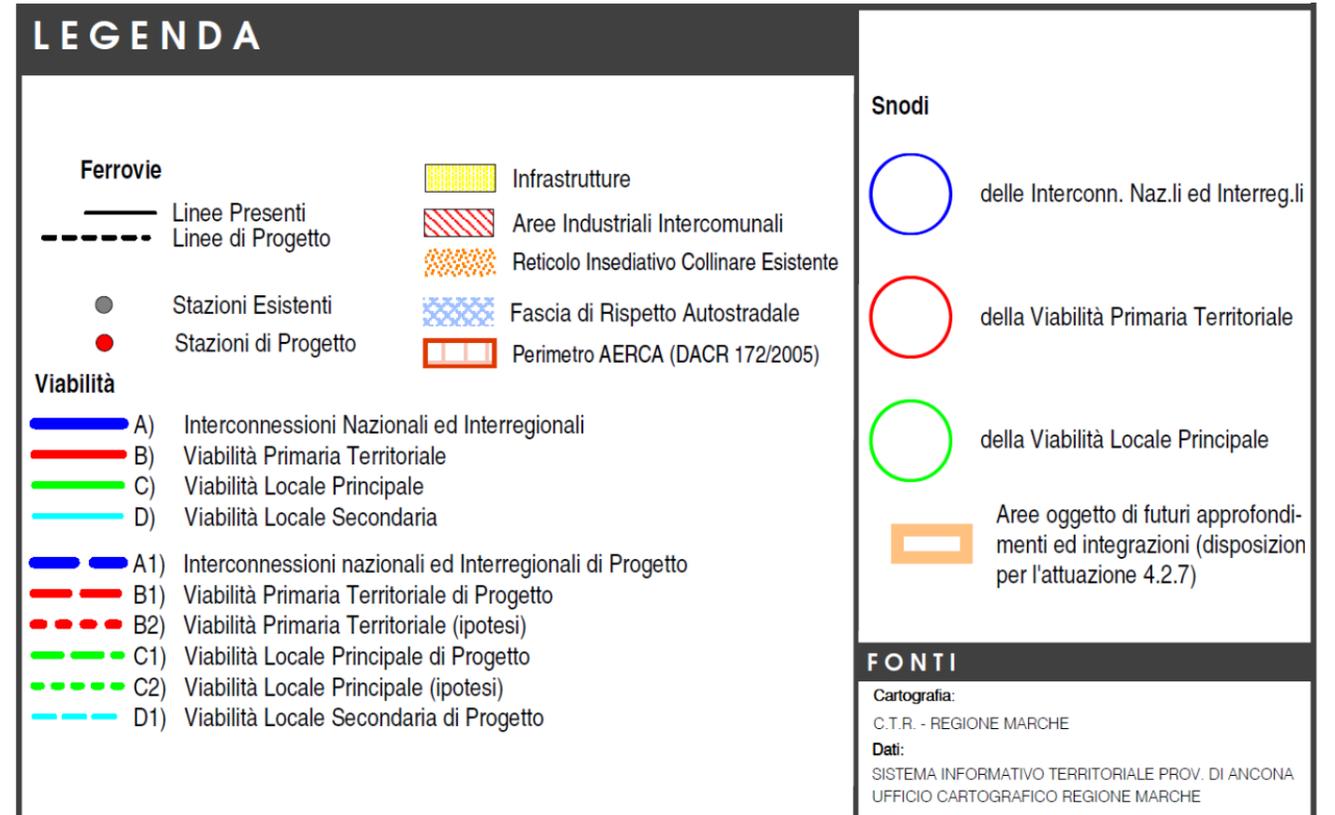
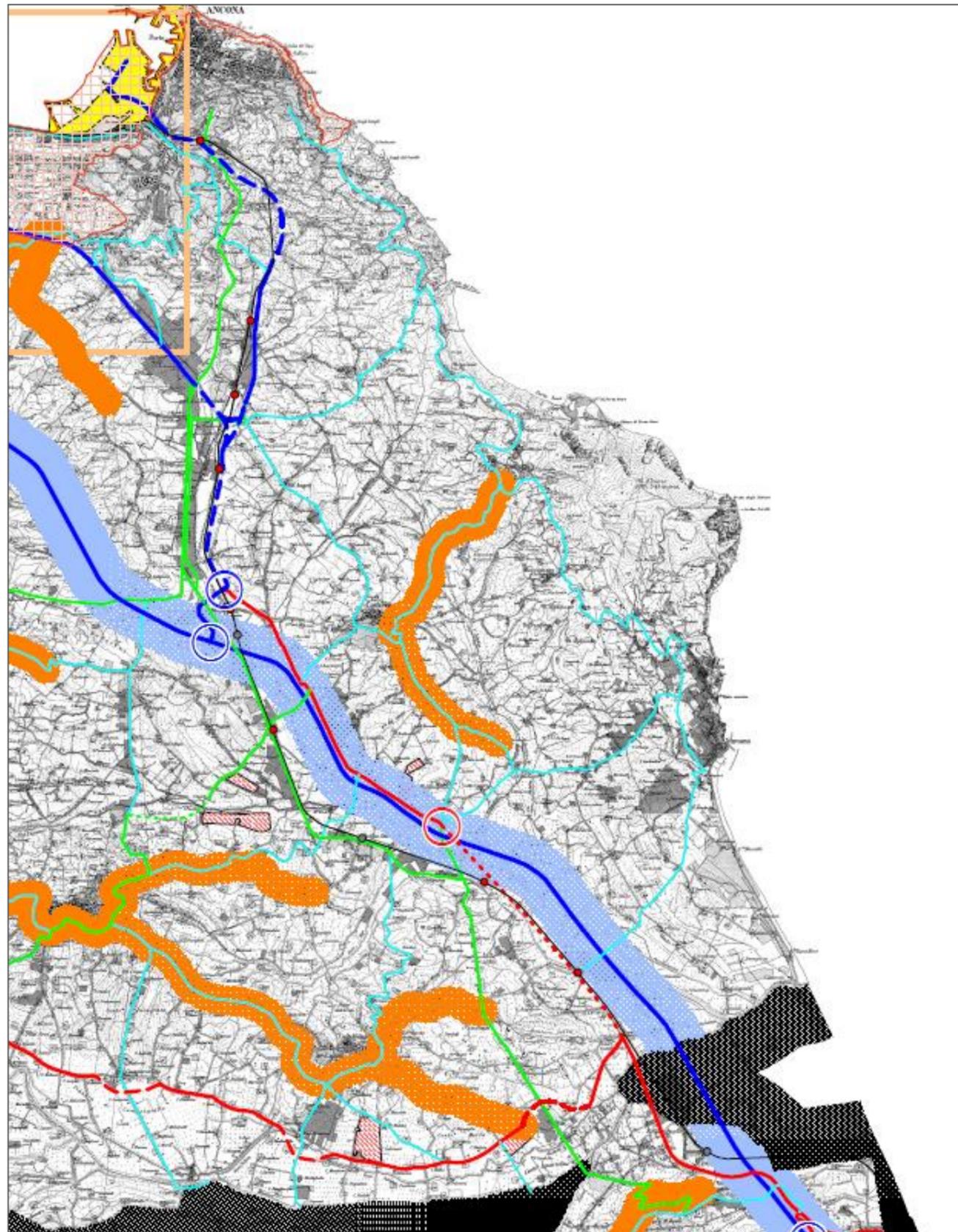
Nell'ottica del concetto di **"parco aperto"**, delineato dal PEES (Piano Economico e Sociale del Parco Quaderno 1_ pinto _3.1.4) *"il Parco del Conero deve essere visto come un sistema aperto. Occorre in primo luogo tenere conto del sistema delle comunicazioni del Parco con l'esterno"*.

Il PEES evidenzia inoltre l'importanza delle connessioni rappresentate dalla viabilità locale principale individuata dal PTC :

"il ruolo rilevante nella connessione del Parco con l'area vasta è svolto da tutte quelle strade che connettono la Provinciale ai diversi punti dell'area vasta : esse possono assumere una funzione di Porta di accesso al Parco" .

Le principali direttrici di connessione del territorio del Parco con l'Area Vasta sono individuate dal **Piano Territoriale di Coordinamento** (PTC) della Provincia di Ancona: la Viabilità Intercomunale, Nazionale e Interregionale, (in blu), la Viabilità Primaria territoriale (in rosso) e la Viabilità Locale principale, che si sviluppano nella valle retrostante il Conero, nonché le principali infrastrutture: Porto, Aeroporto.

I principali punti di contatto del Territorio del Parco con la Viabilità di area Vasta avvengono tramite la viabilità Locale Secondaria.



Per la localizzazione delle porte del Parco sono da privilegiare le arterie della viabilità più vicine agli snodi della viabilità di interesse sovracomunale e regionale, attraverso cui si verificano i principali flussi di accesso.

IL RUOLO DELLA CITTA' DI ANCONA

Il PEES (1999) del Parco assegna un particolare ruolo alla città di Ancona che seppure collocata all'esterno del perimetro del Parco, per ragioni storiche e naturali costituisce la **Porta principale di Accesso al Parco stesso** (3.1.3)

Il monte Conero da sempre è "il Monte di Ancona". "Ancona è contemporaneamente esterna e capoluogo del Parco del Conero, ma questo implica (la necessità di) un adeguamento della città, del suo arredo urbano e delle sue attività di servizio a tale funzione". L'obiettivo ha una profonda velenza economica, oltre che culturale e sociale, specie se si individuano forme migliori per favorire la fruizione del Parco da parte degli Anconetani nelle altre stagioni oltre quella estiva e per funzioni non soltanto legate alla balneazione, ma anche dei tanti turisti o visitatori che la stessa città di Ancona ed il suo Porto possono attrarre."

LE PARKWAYS

Tra le idee progettuali relative alla fruizione del Parco in riferimento all'Area Vasta ed al ruolo che le risorse dell'area protetta possono assumere rispetto al contesto territoriale di riferimento, vi è quella delle **Parkways** che induce a ripensare il ruolo delle strade che attraversano il Parco.

In particolare la **Strada Provinciale del Conero (SP1)** che attraversa il Parco in tutta la sua estensione da Nord a Sud fino alla spiaggia di Numana, **assume il ruolo di asse principale della fruizione paesaggistica del Parco.**

Fig. L'idea progettuale della parkway ed i principali accessi suggeriti dal PEES del Parco.



Il PEES propone una riprogettazione finalizzata a questo specifico ruolo della SP1 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.

La SP1 connette i diversi paesaggi che attraversa e diventa l'asse portante dei nodi da cui si dipartono le strade secondarie di collegamento con le aree interne.

Il progetto delle parkways costituisce l'idea guida della valorizzazione degli accessi al Parco.

Secondo l'idea progettuale proposta dal PEES particolare importanza assumono l'accesso a nord che può essere individuato nella zona di **Pietra La Croce** e l'accesso a sud in corrispondenza della **foce del Musone** .

Queste due localizzazioni vanno a integrare le indicazioni date del PdP per la localizzazione delle Porte del Parco.

CONCETTI GUIDA DI ORIENTAMENTO PER LA PROGETTAZIONE

In base alle finalità identitarie che dovranno avere "Le Porte" del Parco e in base a quanto previsto dal Piano del Parco e dal PEES, ed agli obiettivi generali del progetto, sono stati individuati dei **concetti guida** che ne hanno determinato l'individuazione della localizzazione e le caratteristiche che le stesse dovranno avere:

1. Essere collocate sulle principali direttrici della viabilità nelle aree più prossime al confine amministrativo;
2. avere caratteristiche landmark;
3. essere prossime a nodi di scambio di sistemi della mobilità veicolare (auto, autobus) con la rete della mobilità dolce (percorsi cicloturistici, sentieri escursionistici);
4. avere la possibilità di parcheggio (sul posto o in prossimità);
5. avere la possibilità di realizzare aree di sosta attrezzate, (pensiline autobus/ sedute coperte, rastrelliera bici, fontanella, pannelli informativi e di orientamento per organizzare la prosecuzione della visita);
6. avere la possibilità di dotare le pensiline con la tecnologia digitale per avere informazioni sul Parco del Conero e sulla Riviera del Conero;
7. avere la possibilità di integrazione delle attrezzature di sosta con pannelli solari e stazioni di ricarica bici elettriche e ricarica dispositivi palmari;
8. Interessare per quanto possibile aree pubbliche (comunale, demaniale o di proprietà della provincia di Ancona);
9. Prevedere un NOME che potrà essere legato all'ambito naturalistico dell'area protetta più rappresentativa del luogo in cui la porta si trova, o, in alternativa alla località.

Ai fini dell'identità territoriale ogni porta avrà un NOME

Questo potrà essere legato all'ambito naturalistico dell'area protetta più rappresentativa del luogo in cui la porta si trova.

A puro titolo di esempio si riportano alcune denominazioni

- Porta "La Falesia" (Pietra La Croce)
- Porta "Le Dune" (Musone)
- Porta "Le Pendici" (Camerano)
- Porta "La Collina" (Coppo)
- Porta "la Pianura" (Valcastagno)

In alternativa il nome potrà essere legato alla località (sempre a puro scopo esemplificativo):

- Porta "Pietra La Croce" (Ancona)
- Porta "Musone" (Numana)
- Porta "S. Germano" (Camerano)
- Porta "Coppo" (Sirolo)
- Porta "Valcastagno" (Numana)

oppure potrà avere il nome del comune in cui si colloca la porta.

Ogni Porta, a sancire ed enfaticamente la vocazionalità dell'ambito territoriale in cui si trova, avrà una SCULTURA/NOME Questa potrà essere realizzata in CORTEN e pietra bianca calcarea (tipica del Conero) e contenere :

- il logo del Parco,
- il logo o il nome del comune di riferimento territoriale
- il nome della Porta
- uno slogan o un logo che identifichi la Porta del Parco

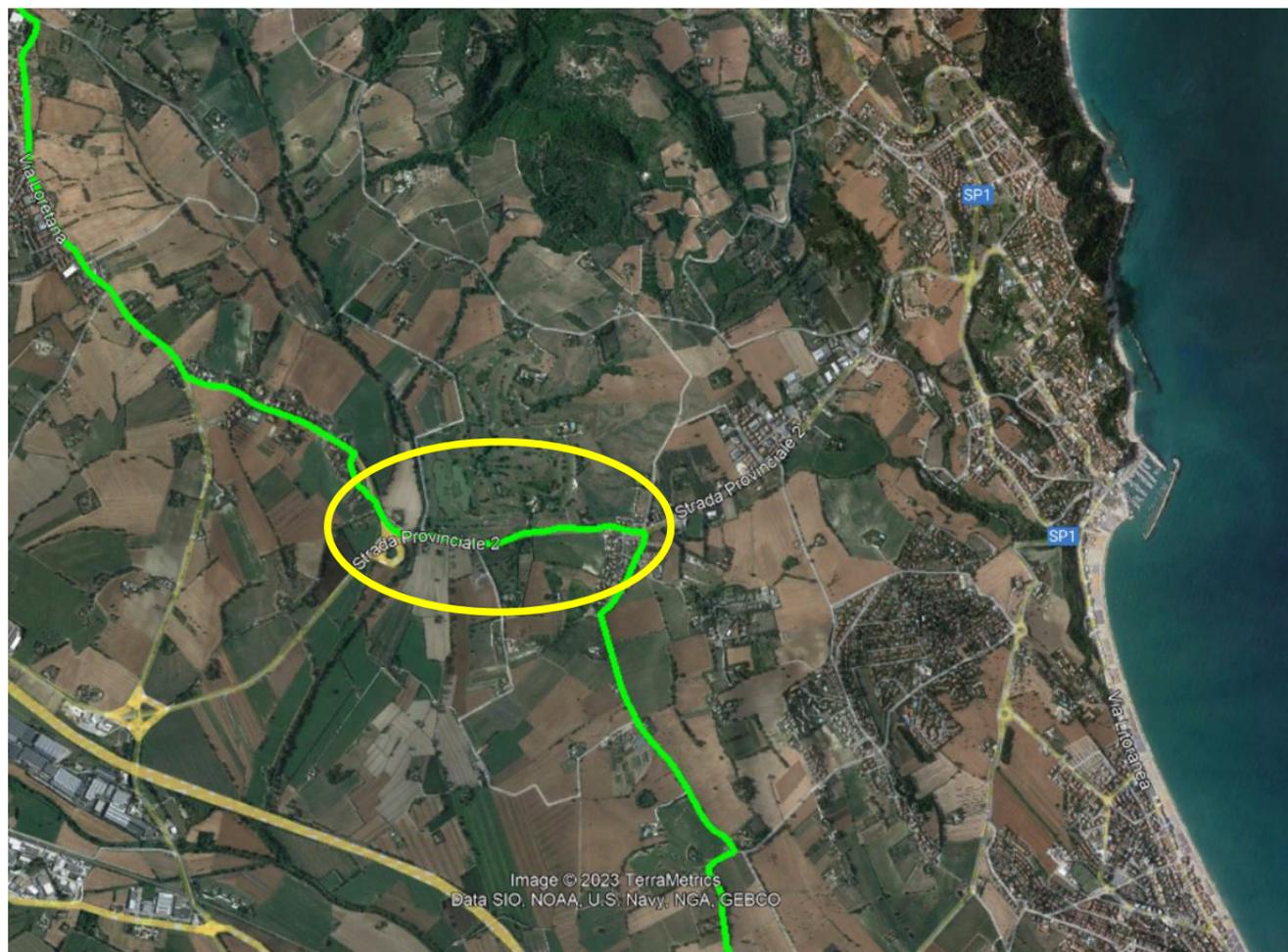
LE PORTE INDIVIDUATE DAL PROGETTO E LA GERARCHIA

Volendo il progetto assegnare alle Porte del Parco un valore di LANDMARK, con caratteristiche di visibilità e riconoscibilità nel territorio, occorre che queste abbiano carattere PUNTUALE e siano collocate, come detto in precedenza, sulle principali direttrici della viabilità di accesso.

Pertanto **il progetto non prende in considerazione l'indicazione data dal Piano relativa alla Porta del Parco di VALLEMIANO non legata alla viabilità principale di connessione con l'area vasta**, ma riferita direttamente ad un contesto urbano rappresentato dalla città di Ancona, che potrebbe quindi essere intesa come "Porta Verde del Parco", cioè un'area estesa che assuma il valore di infrastruttura verde legata alla fruizione dell'ambiente allo sport ed al contatto con la natura della Valle del Miano, a servizio della città come parco urbano.

SIROLO

Tra i principali accessi al Parco è stata altresì individuata una ulteriore Porta del Parco nella **zona del Coppo di Sirolo** sulla SP2 Sirolo-Senigallia, dove, soprattutto nei mesi estivi, si rilevano notevoli flussi veicolari turistici, in particolare nel tratto della SP2 cerchiato in giallo nell'immagine di seguito riportata, legati alla presenza dei nuclei storici di Sirolo e Numana, che rendono la localizzazione della Porta in questa zona non meno importante di quelle individuate dal Piano del Parco e dal PEES.



LA MAPPA

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-segnalatici 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.

LE LOCALIZZAZIONI

Scendendo di scala, tenendo presenti i concetti guida di orientamento della 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.

Di seguito le immagini satellitari ricavate da Google Maps, comprensive delle strade, delle zone di accesso al Parco in prossimità del confine (in verde) con l'individuazione dei tracciati, ciclabili e pedonali, trasposti dalla Carta dell'Accessibilità del Parco Allegato L al Regolamento Tav. 3 *Percorsi e luoghi di interesse pubblico*, nonché dei tracciati ciclabili proposti o realizzati dai comuni (Camerano con lo studio del BICIPLAN e Sirolo con l'individuazione di percorsi ciclabili su trade bianche esistenti già dotati di apposita segnaletica).

Nelle specifiche localizzazioni, le varie possibilità concrete di realizzare la porta, determinate dallo stato dei luoghi, dai vincoli e dallo stato di diritto, e le eventuali soluzioni alternative, sono descritte negli appositi quaderni relativi ad ogni singola porta.

GLI ELEMENTI COSTITUTIVI DELLA PORTA

Ciò che viene denominato "PORTA" del Parco è costituito da due elementi fondamentali:

- 1_ i dispositivi architettonico-segnaletici collocati lungo la direttrice della viabilità principale
- 2_ l'area di sosta attrezzata.

1_ I DISPOSITIVI ARCHITETTONICO-SEGNALETICI DI VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Il fatto che le Porte siano da collocare lungo le principali vie di accesso al Parco, implica che la velocità legata al mezzo di trasporto è uno degli elementi di cui tenere conto nella progettazione:

occorre che gli elementi architettonici connotativi delle Porte siano realizzate in modo da essere visibili da lontano e leggibili in relazione alla velocità di percorrenza ed al punto di vista.

E' in questi termini che si intende orientare la progettazione: far sì che le Porte del Parco siano dotate di oggetti fisici di riferimento e orientamento nel territorio, visibili da lontano e dotati quindi anche di una propria riconoscibilità determinata da specifiche caratteristiche dimensionali, dall' omogeneità del materiale utilizzato e dell'immagine che gli elementi architettonici propongono.

Per la visibilità da lontano il progetto prevede quindi l'inserimento di elementi verticali, in serie o singoli a seconda della collocazione nel contesto paesaggistico ed in relazione all'area di sosta attrezzata individuata, che risaltino sul territorio e svolgano il ruolo di 'attrattore' di interesse e curiosità in chi li avvista da lontano, in grado di segnalare che si sta entrando nel territorio del Parco introducendo il visitatore in una dimensione percettiva nuova e diversa.

Nello stesso tempo, con il supporto di opportuna segnaletica orizzontale stradale, avranno lo scopo di "rallentare" la velocità sulla viabilità principale (questa considerazione vale soprattutto per la SP23 zona Valcastagno,.)

Per questo motivo la collocazione più opportune per i dispositivi architettonici è quella che anticipa, secondo il verso di percorrenza in entrata nel territorio del Parco, l'area di sosta attrezzata, o, in alternativa nella posizione in cui ne individuano il luogo di ingresso.

Da qui la necessità di indagare alcune alternative progettuali.

SOLUZIONE 1 _SERIE DI TOTEM

Questa soluzione prevede una serie di elementi verticali a lato della strada ripetuti a distanza regolare che permettano di prolungare la visibilità a chi li costeggia in velocità, producendo l'effetto di accompagnare chi entra attraverso una "soglia".

Soluzione 1 BIS_ Doppia serie di elementi verticali opposti

Si è ipotizzato di inserire due serie di elementi verticali ai lati opposti della strada.

Anche in questa soluzione si avrebbe una percezione prolungata dell'attraversamento che tuttavia verrebbe percepito come un "effetto tunnel";

Soluzione 1 TER_ Doppia serie di elementi verticali sfalsati

Si è ipotizzato di inserire due serie di elementi verticali in posizione sfalsata ai lati opposti della strada e ad una certa distanza l'una dall'altra.

Questa soluzione non produrrebbe l'effetto tunnel, valorizzerebbe la percezione paesaggistica e l'esperienza dell'attraversamento amplificando l'effetto prodotto dalla serie singola.

Ovviamente la doppia serie di elementi nelle ipotesi 1 BIS e 1 TER comporterebbe anche il raddoppio dei costi.

SOLUZIONE 2 _ DOPPIO TOTEM

Si è ipotizzato, in alternativa alla SERIE DI TOTEM, la possibilità di inserire due soli elementi totem ai lati opposti della strada, a formare un varco.

Tuttavia, proprio in relazione alla velocità (anche se rallentata e ridotta ma sempre legata ad un mezzo motorizzato), con la quale si attraversa la linea virtuale prodotta, questo dispositivo non risulta altrettanto efficace rispetto alla serialità.

SOLUZIONE 3 _TOTEM SINGOLO

In alternativa alla SERIE DI TOTEM, si è ipotizzato di utilizzare un dispositivo rappresentato da un unico elemento verticale.

Questo dispositivo architettonico se utilizzato isolatamente non risulterebbe altrettanto efficace rispetto alla serialità proprio in relazione alla velocità con la quale verrebbe oltrepassato.

Potrebbe tuttavia essere utilizzato all'ingresso dell'area di sosta dove, pur trattandosi di un elemento puntuale, la sua efficacia di landmark è coadiuvata dalla presenza e visibilità delle attrezzature dell'area di sosta.

SOLUZIONE 4 _SCULTURA-NOME

L'alternativa al TOTEM SINGOLO, quale elemento segnaletico è rappresentata dalla SCULTURA-NOME, solo in casi particolari come specificato nelle seguenti considerazioni finali .

CONSIDERAZIONI FINALI SUL DISPOSITIVO SEGNALETICO DA ADOTTARE

In riferimento al dispositivo segnaletico da utilizzare le alternative progettuali efficaci ai fini della rispondenza ai concetti guida per la visibilità da lontano, tra quelli presi in considerazione ed in precedenza illustrati, si ritiene che il dispositivo che meglio risponde alle caratteristiche di visibilità da lontano ed alla percezione di chi percorre la viabilità sia la **SOLUZIONE 1 _SERIE DI TOTEM** in quanto adottabile in tutte le situazioni analizzate per le Porte del Parco.

Tuttavia volendo individuare un dispositivo unico che sintetizzi nome, logo e visibilità, l'alternativa progettuale è rappresentata dalla **SOLUZIONE 3_ TOTEM SINGOLO**

Questa soluzione è da preferire se il dispositivo viene utilizzato proprio all'ingresso dell'area di sosta; resta evidente che il suo utilizzo sia poco efficace se "disperso" in un contesto di spazi aperti e sia poco visibile se collocato in zone urbane in un contesto caotico.

E' da ritenersi alternativamente adottabile la soluzione **SCULTURA-NOME** in corrispondenza dall'ingresso all'area di sosta quando, in caso di utilizzo della SERIE DI TOTEM, questa si trovi in una collocazione molto distanziata dall'area di sosta ed occorra segnalarne la presenza con un dispositivo comunque visibile da lontano che però non abbia le caratteristiche di verticalità del totem evitando così la competizione con il dispositivo principale

MATERIALI

Per gli elementi verticali il progetto prevede l'utilizzo del CORTEN, eventualmente abbinato a pietra bianca tipica del Conero.

Come alternativa progettuale è stato preso in considerazione l'utilizzo del legno lamellare.

Entrambe le soluzioni previste per i materiali sono compatibili, per il colore caldo e naturale, con l'inserimento paesaggistico del dispositivo architettonico, tuttavia l'ipotesi del legno è stata abbandonata in quanto rispetto al CORTEN il legno non è sufficientemente versatile per l'introduzione di una grafica per scritte e loghi e richiede manutenzioni periodiche e frequenti.

GRAFICA CONTENUTO E DIMENSIONI

si precisa che i loghi e le scritte presenti nelle immagini, costituiscono un primo studio della versione finale la quale dovrà essere oggetto di approfondimento progettuale dal punto di vista grafico per il perfezionamento dei contenuti identificativi della Porta nonché per raffinare il disegno e l'estetica dei dispositivi adottati.

I dispositivi, intesi come cartelli di valorizzazione del territorio, dovranno essere in linea con la disciplina del Codice della Strada e conformarsi ad eventuali prescrizioni da parte della Provincia di Ancona per quanto riguarda i dispositivi da installare lungo le strade provinciali e comunque dell'Ente proprietario della strada.

ILLUMINAZIONE

Per la visualizzazione notturna i dispositivi segnaletici lungo la viabilità potranno essere illuminati, in conformità a quanto disposto dal Regolamento del Parco all'Art. 3.12. *Impianti di illuminazione* e all'Art. 14.3. *Inquinamento luminoso*, con illuminazione indiretta dall'alto che consente la visione dell'elemento nella sua interezza. Sono da escludere sistemi di retroilluminazione delle parti traslucide degli elementi architettonico-segnaletici.

INQUADRAMENTO NORMATIVO DEI DISPOSITIVI ARCHITETTONICO SEGNALETICI

La normativa di riferimento per la realizzazione dei dispositivi architettonico-segnaletici è la seguente:

- **DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992 n. 285 e ss.mm. ii. Codice della Strada**
- **D.P.R., 16/12/1992 n° 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada**
- **DECRETO 23 maggio 2012** del MINISTERO DEI TRASPORTI di concerto con IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI, IL TURISMO E LO SPORT_ **“Condizioni e limiti entro i quali, lungo ed all'interno degli itinerari internazionali, delle autostrade, delle strade extraurbane principali e relativi accessi, sono consentiti cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti di interesse turistico e culturale”**

In base alla suddetta normativa di riferimento ed ad un parere preventivo espresso dalla Provincia di Ancona (prot.2457/23) i dispositivi architettonici per la valorizzazione territoriale possono essere considerati come

cartelli di valorizzazione e promozione del territorio ai sensi dell' art. 23 comma 7 del codice della strada, o in alternativa come segnale turistico e del territorio ai sensi del art. 134 del regolamento al codice (che richiama art. 39 c.d.s.).

Di seguito si riportano gli articoli di riferimento sopra citati nonché quelli del Decreto a cui fa riferimento il comma 7 dell'art 23 del Codice della Strada.

DECRETO LEGISLATIVO 30 aprile 1992 n. 285 CODICE DELLA STRADA**art. 23 comma 7 del codice della strada**

7. È vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. Sono consentiti i segnali indicanti servizi o indicazioni agli utenti purché autorizzati dall'ente proprietario delle strade. Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purché autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. **Sono inoltre consentiti, purché autorizzati dall'ente proprietario della strada, nei limiti e alle condizioni stabiliti con il decreto di cui al periodo precedente, cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti d'interesse turistico e culturale e cartelli indicanti servizi di pubblico interesse.** Con il decreto di cui al quarto periodo sono altresì individuati i servizi di pubblico interesse ai quali si applicano le disposizioni del periodo precedente. (99) (107)

DECRETO 23 maggio 2012

IL DECRETO A CUI SI FA RIFERIMENTO E' IL DECRETO 23 maggio 2012 del MINISTERO DEI TRASPORTI di concerto con IL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI, IL TURISMO E LO SPORT **“Condizioni e limiti entro i quali, lungo ed all'interno degli itinerari internazionali, delle autostrade, delle strade extraurbane principali e relativi accessi, sono consentiti cartelli di valorizzazione e promozione del territorio indicanti siti di interesse turistico e culturale”**

all'art. 2 il Decreto dà la seguente definizione

1. Per cartelli di valorizzazione e promozione del territorio si intendono cartelli che rappresentano, con modalità pittorica o fotografica, siti di interesse turistico e culturale presenti all'interno di aree territoriali che si intende promuovere e valorizzare.

allo stesso articolo, comma 2 il Decreto chiarisce:

2. I cartelli appartenenti a tale tipologia, essendo finalizzati alla valorizzazione e promozione del territorio, non sono ricompresi tra i mezzi pubblicitari di cui all'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e sono disciplinati dal presente decreto.

all'art.3 Il Decreto stabilisce dimensioni e formato

1. I cartelli di valorizzazione e promozione del territorio, monofacciali e di forma rettangolare, devono essere sostenuti da idonea struttura, tenuto conto anche delle indicazioni dell'ente che rilascia l'autorizzazione.

2. I cartelli di cui al comma 1 devono essere di forma rettangolare, con superficie massima di 12 mq, avente base di lunghezza massima pari a cm 400 ed altezza massima di cm 300, di cui cm 50 riservati alla denominazione del sito con fondo marrone ed iscrizione di colore bianco, come rappresentato nell'allegato A al presente decreto.

3. I colori e la disposizione dell'immagine pittorica o fotografica, in funzione delle caratteristiche del materiale impiegato, comunque non rifrangente, devono essere tali da non dare luogo ad abbagliamento, né generare confusione con i segnali stradali; devono essere utilizzate colorazioni tenui, in particolare deve essere evitato l'utilizzo del colore rosso e delle sue gradazioni ed altresì l'uso di colori particolarmente vivaci.

D.P.R., 16/12/1992 n° 495 REGOLAMENTO ATTUATIVO C.D.S.

Art. 134.

(Art. 39, CdS)

Segnali turistici e di territorio.

1. Le indicazioni di questa categoria possono essere inserite nei segnali di cui agli articoli 127, 128, 130 e 131 e si suddividono nelle seguenti tipologie espresse in maniera sintetica, rinviando per il dettaglio all'articolo 78, comma 2:

- a) turistiche;
- b) industriali, artigianali, commerciali;
- c) alberghiere;
- d) territoriali;
- e) di luoghi di pubblico interesse.

I simboli relativi a queste indicazioni sono rappresentati fra quelli di cui alle figure da II.100 a II.231.

2. I segnali con le indicazioni di cui al comma 1 possono essere posti in posizione autonoma e singola, come segnali di direzione isolati, o come segnali di localizzazione, ma in tal caso non devono interferire con l'avvistamento e la visibilità dei segnali di pericolo, di prescrizione e di indicazione di cui al presente regolamento. Se impiegati devono essere installati unicamente sulle strade che conducono direttamente al luogo segnalato, e salvo casi di impossibilità, a non oltre 10 km di distanza dal luogo.

3. L'onere per la fornitura, per l'installazione e la manutenzione dei segnali di cui al comma 1 è a carico del soggetto interessato all'installazione; qualora trattasi di soggetto diverso dall'ente proprietario della strada, dovrà essere ottenuta la preventiva autorizzazione di quest'ultimo, che fisserà i criteri tecnici per l'installazione.

4. I segnali di indicazione turistica e territoriale sono a fondo marrone con cornici ed iscrizioni di colore bianco. Simboli, iscrizioni e composizione grafica sono esemplificati dalle figure II.294 e II.295. L'inizio del territorio comunale o di località entro il territorio comunale di particolare interesse può essere indicato con segnali rettangolari a fondo marrone di dimensioni ridotte.

POSIZIONE E DISTANZE

in relazione alla posizione ed alle distanze, sempre in base al parere espresso dalla Provincia di Ancona (prot.2457/23)

Per l'installazione di totem/cartelli simili (intesi sempre come segnaletica di valorizzazione del territorio) lungo tratti di strade provinciali si esprime parere favorevole previa condivisione e verifica della posizione e si comunica che non risulta essere necessaria alcuna barriera di protezione (guard-rail), (se la segnaletica sia installata almeno ad una distanza pari a 1.50 ml dal ciglio della carreggiata), ma solo la realizzazione di un cordolo (anche prefabbricato) a protezione della nuova segnaletica verticale di valorizzazione territoriale.

D.P.R., 16/12/1992 n° 495 REGOLAMENTO ATTUATIVO C.D.S.

Art. 29.

(Art. 20, CdS)

Ubicazione di chioschi od altre installazioni.

1. Per l'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni anche a carattere provvisorio, fuori dai centri abitati, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 26, commi 7 e 8, nonché quelle di cui agli articoli 16, comma 2, e 20, comma 2, del codice.

C.d.S. ART 26, commi 7 e 8

7. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore ad 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

8. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 7, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo.

C.d.S. Art. 16.

Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati .

1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:

- a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;
- b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;
- c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.

Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'articolo 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.

2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1, lettere b) e c), debesi aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore

C.d.S. Art. 20 comma 2

Occupazione della sede stradale

(Art. 29 del regolamento di esecuzione e di attuazione del C.d.S.)

1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione.

2. L'ubicazione di chioschi, edicole od altre installazioni, anche a carattere provvisorio, non è consentita, fuori dei centri abitati, sulle fasce di rispetto previste per le recinzioni dal regolamento.

Di seguito alcune simulazioni di inserimento nel contesto paesaggistico dei dispositivi architettonico-segnalatici per la valorizzazione del territorio studiati

Si precisa che i loghi e le scritte presenti nelle immagini, costituiscono un primo studio della versione finale la quale dovrà essere oggetto di approfondimento progettuale dal punto di vista grafico per il perfezionamento dei contenuti identificativi della Porta nonché per raffinare il disegno e l'estetica dei dispositivi adottati.

TOTEM SINGOLO



SERIE DI TOTEM



SEGNALETICA STRADALE

Ai fini del rallentamento della velocità di percorrenza sulle strade della viabilità principale dovranno essere coadiuvati da opportuna segnaletica orizzontale, da realizzare alla distanza stabilita ai sensi del Codice della Strada (Art. 42 Cod. Str. e Art. 179. Regolamento di Attuazione)

Potranno essere utilizzati prioritariamente i rallentatori ad effetto ottico e solo se ritenuti indispensabili le bande sonore. Non si prevedono altri dispositivi (dossi).

Art. 179 Regolamento attuativo del Codice della Strada

4.4 Rallentatori ad effetto ottico

4.4.1 Strisce trasversali

Rallentatore ottico di velocità



I rallentatori ad effetto ottico sono costituiti da applicazione in serie di almeno 4 strisce trasversali realizzate in vernice rifrangente con larghezza crescente nel senso di marcia come da schema allegato al Regolamento del Codice della Strada (Fig. II.473 art.179). In generale vengono realizzati in gruppi di tre distanziati di 15 metri a partire dal punto in cui si vuole ottenere il massimo rallentamento.

4.3 Rallentatori ad effetto acustico-vibrotorio (bande sonore)

I rallentatori ad effetto acustico-vibrotorio sono un ottimo strumento per indurre un rallentamento dei veicoli e sono previsti dal Regolamento del Codice della Strada (art. 179 co. 3). Si possono realizzare o mediante incisioni della pavimentazione stradale o attraverso il posizionamento di strati sottili di materiale rifrangente trasversalmente all'asse stradale.

Nonostante la comprovata efficacia, se ne sconsiglia l'applicazione sia per la scarsa durabilità (in generale vengono rimosse con il passare dei mezzi spazzaneve) sia per il rumore prodotto che reca fastidio ai residenti delle abitazioni ubicate lungo la strada ma **sono comunque dispositivi che, seppure con le dovute attenzioni, possono essere autorizzati.**

L'AREA DI SOSTA ATTEZZATA E SCAMBIO INTERMODALE

HUB DIFFUSI NEL TERRITORIO DEL PARCO

Elemento essenziale della Porta è l'area di sosta attrezzata:

Situata in prossimità del confine territoriale del Parco, si configura come una sorta di luogo di primo incontro con il Parco ed è pensata per svolgere un ruolo di accoglienza del visitatore, potenziando l'attrattiva turistica del Parco.

E' individuata in luoghi in cui dalla viabilità principale si intercettano i percorsi escursionistici del Parco, sia quelli ufficiali che quelli di interesse pubblico individuati nella Carta dell'Accessibilità, Allegato L al Regolamento del Parco, nonché i percorsi ciclabili realizzati o previsti nelle progettualità degli stessi comuni che fanno parte del Parco.

Nelle zone individuate per la realizzazione della Porta, l'area di sosta attrezzata svolge il ruolo di micro HUB della mobilità:

è luogo di scambio intermodale: è infatti individuata in luoghi dove è presente la fermata del servizio di trasporto pubblico e dotata, ove possibile, in conformità agli strumenti urbanistici ed ai vincoli presenti nelle singole aree individuate, di alcuni posti auto o è prossima a parcheggi;

è il luogo che, in base alla posizione sul territorio, rappresenta – fisicamente e concettualmente un riferimento per ciclisti, sportivi, ma anche per gli escursionisti e in generale per i turisti, che intendono trascorrere del tempo libero, il luogo ideale dove trovare informazioni e servizi dedicati ed organizzare la visita prima di partire alla scoperta delle bellezze del territorio del Parco.

Viste nel contesto territoriale più ampio, nel loro insieme le Porte del Parco assumono un ruolo territoriale di sistema di punti di incontro e snodo della mobilità, degli HUB diffusi sul territorio volti alla promozione di un turismo sostenibile, in grado di valorizzare l'offerta di percorsi per il cicloturismo e il turismo slow del territorio del Parco ricco di cultura, storia, natura ed ospitalità.

LA SISTEMAZIONE DELLE AREE

L'accoglienza passa anche attraverso la valorizzazione dell'area stessa mediante la riqualificazione dello stato dei luoghi. Le aree individuate sono infatti collocate in zone ai margini della viabilità e in genere trascurate ma potenzialmente di qualità paesaggistica e/o urbana.

Per le aree di sosta devono essere previsti interventi di sistemazione quali zone a ghiaietto e parti di pavimentazione permeabile realizzata con pedane a doghe di legno con specifiche caratteristiche di durabilità per essere a contatto con il terreno e rispondente alle specifiche tecniche per il rispetto del CAM.

Per quanto possibile dove lo stato dei luoghi lo richiede, vanno previsti interventi sulla vegetazione per la valorizzazione paesaggistica, anche abbinati a opere di ingegneria naturalistica in funzione della realizzazione di punti panoramici.

Per le specifiche si rimanda alla parte del DOC.F.A.P. costituito dall'allegato di riferimento di ciascuna Porta.

LE ATTREZZATURE

LA PENSILINA ATTREZZATA

Caratterizza l'area di sosta la presenza di una pensilina di dimensioni piuttosto ampie e allungata atta ad accostarsi ai margini della viabilità ed a racchiudere varie funzioni:

- attesa autobus, con apposito punto info e QR code per accesso tramite app agli orari del servizio pubblico.
- Ricarica e-bike e sosta bici
- punto informazioni turistico-escursionistiche, luogo in cui il visitatore può organizzare la propria visita nel territorio del Parco possibilmente, supportato da strumenti telematici in base alle risorse che potranno essere destinate.

Allo scopo sarà dotata di sedute, rastrelliere per la sosta delle biciclette e dispositivi di ricarica,

Sono previsti pannelli informativi e mappe descrittive del territorio del Parco e delle reti della mobilità cicloturistica ed escursionistica dotati di QR code per approfondimento tramite web.

Il manufatto ai fini della conformità agli strumenti urbanistici, (PRG comunali) si configura come **attrezzatura a servizio della viabilità**.

APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO

Per la dotazione di attrezzature per la ricarica delle bici e per l'illuminazione notturna dovrà essere dotata di apposito quadro elettrico per l'alimentazione, per il quale dovrà essere previsto apposito alloggiamento integrato nella struttura.

In alternativa, previa verifica dimensionale dell'impianto a servizio della mobilità ciclabile e per l'illuminazione, in base alle risorse disponibili e / o alla difficoltà di approvvigionamento dell'energia elettrica, dovrà prevedere l'inserimento di pannelli fotovoltaici integrati nel disegno del manufatto.

MATERIALI

Sarà realizzata in acciaio CORTEN e legno e per quanto possibile dotata di illuminazione notturna a led per l'utilizzo nelle ore serali.

Di seguito alcuni esempi reperiti sul web di pensiline attrezzate a sviluppo longitudinale..



LA FONTANA

Come contemplato dal Regolamento del Parco all'Art. 4.9. **nella realizzazione di aree di sosta l'Ente Parco anche su sollecitazione del Comune può predisporre nelle aree di sosta appositi servizi ad uso pubblico per approvvigionamento di acqua potabile.**

Nel caso specifico rientra nelle previsioni progettuali, dove possibile, l'installazione di una fontana con acqua potabile, da integrare nel disegno dell'organizzazione dell'area di sosta.

Per la fontana devono essere installati i dispositivi per la limitazione del consumo d'acqua, quali riduttori di flusso.

Sono da selezionare tipologie studiate per l'utilizzo da parte persone su sedia a ruote.

Il materiale da privilegiare è il CORTEN o acciaio verniciato a polvere di colore CORTEN.

I materiali e le forniture dovranno comunque rispondere ai Criteri Minimi Ambientali.

Di seguito un valido esempio di fontana.

Caudal

Pau Roviras y Carlos Torrente, 2005

DISEÑADA PARA TODOS DISPONE DE REGULADOR DE PRESIÓN Y CONTROL TEMPORIZADO DE FLUJO PARA OPTIMIZAR Y ECONOMIZAR AL MÁXIMO EL CONSUMO DE AGUA



INQUADRAMENTO NORMATIVO ATTINENTE ALLA REALIZZAZIONE DELL'AREA DI SOSTA

REGOLAMENTO DEL PARCO:

AREE DI SOSTA ATTREZZATE EPARCHEGGI

Art. 4.9. Aree attrezzate per la sosta

Le Aree di sosta sono individuate nella CARTA DELL'ACCESSIBILITÀ, e devono privilegiare localizzazioni lungo la viabilità su cui è consentita la percorrenza con mezzi a motore, con priorità ai punti di intersezione con gli accessi agli itinerari escursionistici.

Tutti gli interventi di nuova realizzazione o di riqualificazione delle aree di sosta esistenti, devono prevedere l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e adottare dispositivi che consentano l'accesso e la fruibilità anche ai soggetti diversamente abili.

L'eventuale presenza sull'area di manufatti rurali, quali fonti, lavatoi, abbeveratoi, ecc., deve essere preservata e recuperata all'interno del progetto.

Le essenze arboree e arbustive autoctone, o di antico indigenato presenti devono essere valorizzate, provvedendo ad integrarle ove opportuno.

L'Ente Parco anche su sollecitazione del Comune può predisporre nelle aree di sosta appositi servizi ad uso pubblico per punti barbecue possibilmente elettrici, approvvigionamento di acqua potabile e servizi igienici.

I contenitori per i rifiuti dovranno essere di tipologia tale da non permettere la possibilità alla fauna selvatica di alimentarsi con i residui alimentari contenuti.

Art. 4.11. Opere esterne di eliminazione delle barriere architettoniche

Per quanto non espressamente previsto dalle presenti disposizioni si deve far riferimento ed applicare in ogni tipo di intervento all'interno del territorio del Parco quanto indicato nel "Piano per l'eliminazione delle Barriere architettoniche" adottato dai rispettivi comuni; in assenza di Piano adottato dai comuni si dovrà applicare il Piano già adottato con delibera di Giunta del Comune di Ancona n. 161 del 30/04/2021. Oltre a quanto previsto dalla legge 13/89 e del suo regolamento di attuazione, il DM 236/89 e le altre normative di settore, si applicano le seguenti norme.

.....

Le aree per la sosta, con collocazione prossima ai parcheggi, ai giardini e lungo i percorsi, rivestono una grande importanza per gli anziani, oltre che per i disabili motori e sensoriali: pertanto devono essere confortevoli e devono essere attrezzate con una serie di oggetti di pratico utilizzo, quali cestini portarifiuti, fontanelle per bere, pannelli informativi, ecc.

.....

La progettazione del piano orizzontale nello spazio urbano deve prendere in considerazione l'intero sistema costituito dalla carreggiata stradale, dai marciapiedi o percorsi pedonali a livello e dagli attraversamenti, considerando tutti i movimenti che la persona con disabilità può compiere, parallelamente all'asse stradale o trasversalmente allo stesso. Bisogna, inoltre, considerare i diversi modi in cui l'individuo si sposta lungo i percorsi, a piedi (camminando o su una sedia a ruote), in bicicletta, con autovettura, come passeggero su mezzi di trasporto pubblico. Si applicano a questo proposito le norme dettate dal D.M. 236/89 e dal D.P.R.503/96.

Art 4.8. Parcheggi

Tutti i parcheggi e le aree di sosta devono essere progettati per un loro corretto inserimento nell'ambiente circostante.

Gli interventi di nuova realizzazione di parcheggi possono essere realizzati esclusivamente se previsti nei PRG.

Sono da privilegiare quelli di tipo naturalistico a basso impatto ambientale con caratteristiche ecologiche.

Le aree a parcheggio devono rispondere a specifici caratteri progettuali che garantiscano una elevata qualità ecologica e paesaggistica degli interventi, quali:

- a) prevedere idonea fruizione ed accessibilità pedonale;
- b) garantire la continuità funzionale per la fruibilità delle emergenze paesaggistiche limitrofe, realizzando l'accesso ad eventuali percorsi ciclo/pedonali di connessione, opportunamente segnalati;
- c) pavimentare le aree con materiali drenanti ed ecocompatibili in via prioritaria ed attrezzarle con elementi di arredo urbano dando particolare attenzione alla progettazione illuminotecnica fornendo energia anche con dispositivi innovativi come l'adozione del fotovoltaico; il tutto deve rispondere ad un disegno unitario per una caratterizzazione dell'area;
- d) dotare le aree di una appropriata segnaletica turistico-ricreativa che promuova la sosta e la visita del territorio del Parco;
- e) essere dotati di tutti gli accorgimenti necessari alla prevenzione degli incendi.

APPROVVIGIONAMENTO ENERGIA ELETTRICA**Art. 3.16. Impianti a rete e per la produzione di energia da fonti rinnovabili**

Le reti dei servizi pubblici devono essere interrato; nel caso che questo non sia possibile per cause di forza maggiore, che dovranno essere adeguatamente motivate, o per motivi ambientali (ad esempio nel caso di interferenza con habitat di interesse comunitario), l'Ente Parco potrà, nulla ostare la realizzazione esterna secondo modalità che non costituiscano limitazione alle condizioni di accessibilità e fruibilità degli spazi pubblici e deturpamento del paesaggio.

Gli scavi per la posa in opera di nuova impiantistica tecnologica interrata (tubazioni gas, acqua, energia elettrica, linee telefoniche, fognature, ecc.), devono osservare distanze e precauzioni tali da non danneggiare le piante arboree e arbustive fatto salvo quanto previsto dalla L.R. 06/2005 ed a meno di interesse pubblico prevalente, che dovrà essere adeguatamente motivato.

Il PdP promuove e favorisce la realizzazione di impianti che utilizzino fonti di energia rinnovabili quali:

- a) Impianti fotovoltaici e solare-termici;
- b) impianti minieolici (per il Piano ed il Regolamento per il termine minieolico si deve fare riferimento alle misure e dimensioni per il microeolico secondo la normativa internazionale IEC 61400-2 e cioè area spazzata < di Mq 2 diametro equivalente m. 1,6 e potenza nominale (kW) 0,5);
- c) impianti a biomasse vegetali; d) impianti geotermici.

Per l'installazione di pannelli fotovoltaici dovranno essere privilegiate soluzioni tecniche finalizzate alla limitazione dell'impatto ambientale e paesaggistico, inserendo, ove possibile, gli impianti accessori al funzionamento dei pannelli, all'interno dei locali e utilizzando tecnologie e materiali tra i più innovativi ed efficienti normalmente disponibili sul mercato (es. tegole fotovoltaiche); ad eccezione delle deroghe indicate nel PdP nel territorio del Parco non sono ammessi impianti fotovoltaici a terra.

FONTANA

Per la realizzazione della fontana si deve fare riferimento alla normativa nazionale e regionale di settore nonché al Regolamento del Parco in particolare per il risparmio della risorsa idrica e per lo scarico in caso di non presenza della fognatura le normative di riferimento sono le seguenti:

- **D.lgs. 152/2006,**
- **PIANO TUTELA DELLE ACQUE della Regione Marche ai sensi dell'art. 121 del D.lgs. 152/06,**
- **REGOLAMENTO DEL PARCO _ 12. RISORSE IDRICHE**
Art. 12.1. Tutela delle risorse idriche di superficie e sotterranee interne
Art. 12.4. Smaltimento delle acque reflue – scarichi sul suolo e nel sottosuolo
Art. 12.5. Risparmio della risorsa acqua

Per lo scarico delle acque derivanti dall'utilizzo della fontana, fermo restando quanto previsto all'art. 103 del d.lgs. 152/2006, l'autorizzazione agli scarichi deve essere rilasciata previo nulla osta del Parco.

PIANO DEL PARCO**QUADERNO 2 NTA****Art. 39. Disciplina dei livelli di tutela** (di cui all' art. 12, L. 394/91) 1

Le Aree Omogenee di cui all'art. 4 comma 2 del qP. 01, individuate dal PdP ai sensi dell'art. 12 comma 2 della L. 394/91, sono articolate in aree di riserva integrale (Ri), aree di riserva orientata (Ro), aree di protezione (P) e aree di promozione socioeconomica (Ps). In relazione ai livelli di tutela di cui sopra Ri, Ro, P e Ps nell'intero territorio del Parco si applicano le seguenti norme specifiche:

.....

c) le aree individuate dai PRG vigenti come **ZTO A, B, C, D** ed **F** del DM 1444/68, ad eccezione delle eventuali zone per le quali le norme del PdP escludono interventi di ampliamento o nuova edificazione, **sono considerate aree omogenee con livello di tutela Ps;**