

COMUNE DI URBINO

Provincia di Pesaro e Urbino

Variante parziale PRG per la definizione di una nuova area di espansione a destinazione produttiva artigianale/industriale nella frazione di Canavaccio loc. Santo Stefano di Gaifa

Valutazione Ambientale Strategica (VAS) Rapporto Ambientale

- Direttiva 2001/42/CE
- D.Lgs. 3 aprile 2006, n° 152 e s.m.i.
- Regione Marche L.R. 12 giugno 2007, n° 6 e s.m.i.
- Regione Marche D.G.R. 23 dicembre 2019, n° 1647 (Linee Guida VAS)
- Regione Marche D.D. Settore Valutazioni n° 13/2020 (Indirizzi VAS 01)
- Regione Marche D.D. Settore Valutazioni n° 198/2021 (Indirizzi VAS 02)
- Regione Marche D.A.L. 13 dicembre 2021, n° 25 (SRSvS 2021)
- Regione Marche D.D. Settore Valutazioni n° 115/2023 (SRSvS 2021 indicatori VAS)

RA07 T01 Sistema della mobilità

Indice

1. Descrizione del sistema della mobilità	1
2. Il sistema viario esterno	1
2.1. Sistema dei percorsi veicolari e intersezioni stradali (mobilità dinamica).....	1
2.2. Parcheggi (mobilità statica).....	1
2.3. Sistema dei percorsi ciclo-pedonali	1
2.4. Il tracciato della SGC E78 Grosseto-Fano.....	1
3. Il sistema viario interno (prime indicazioni)	2
3.1. Sistema dei percorsi veicolari (mobilità dinamica).....	2
3.2. Parcheggi (mobilità statica).....	2
3.3. Sistema dei percorsi ciclo-pedonali	2
4. Conclusioni	2

Progetto: **Studio M&C stp a r.l.**
Dott. Ing. Marconi Antonio Dott. Ing. Marconi Antonio Geom. Clementi Mauro
T. 0722 – 041212
M. 348 2259555 Dott. Ing. Marconi Antonio
M. 348 3426101 Geom. Clementi Mauro
tecnico@studiomarconiclementi.eu
Via Mazzini 32 – 61033 Fermignano (PU)

Consulente redazione Rapporto Ambientale:
Dini Emanuele
Via Santa Maria del Piano 25, Urbania (PU)

Consulente per Compatibilità Geomorfologica ed Idraulica:
Dott. Geol. Feduzi Davide
Via A. Labriola 3, Fermignano (PU)

novembre 2023

Revisioni

data	oggetto
18/11/2023	redazione

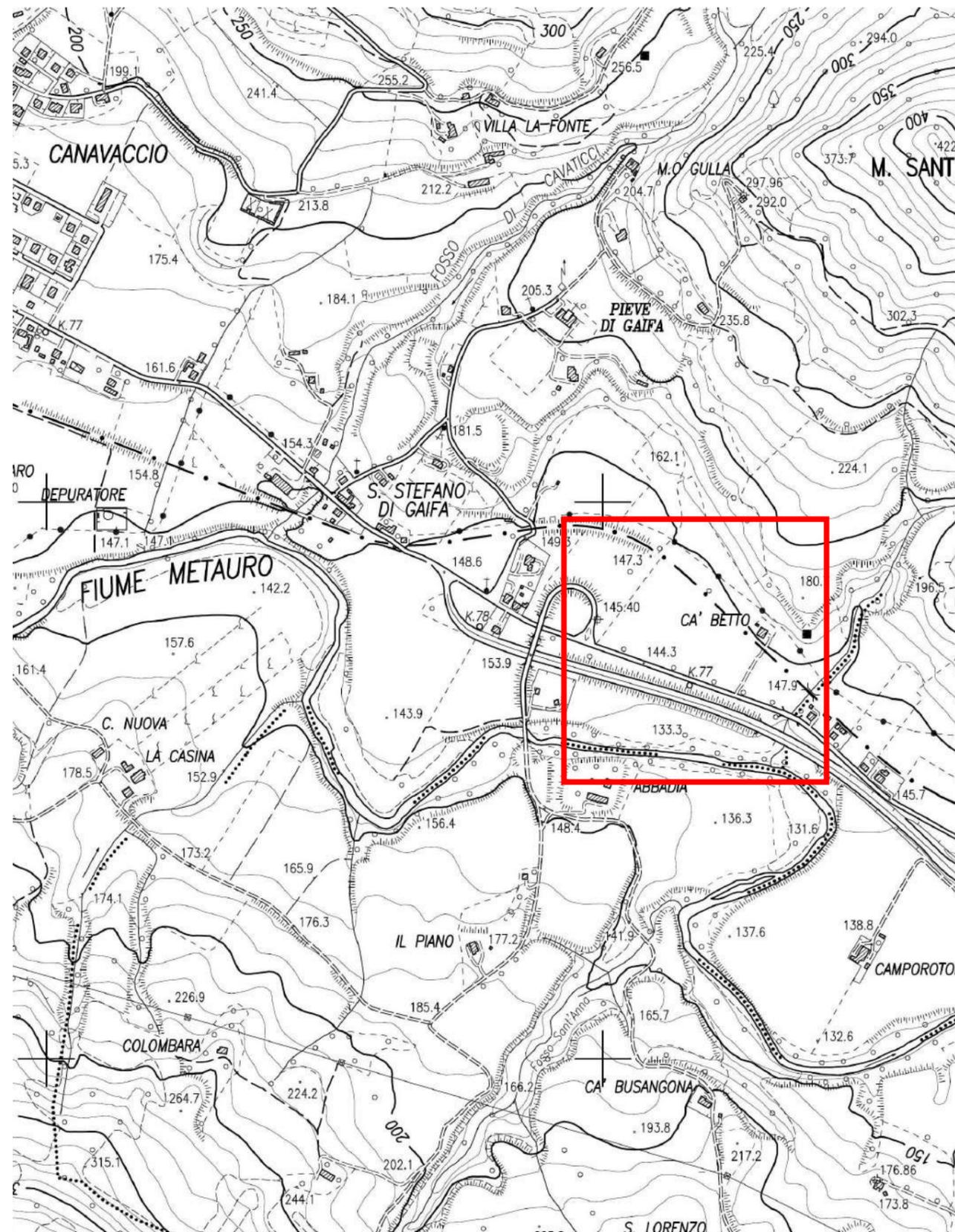


Figura 1
Planimetria dell'area di intervento (estratto Regione Marche CTR 280090, scala 1:10.000).

1. Descrizione del sistema della mobilità

Il sistema della mobilità (dinamica e statica) costituisce il presupposto fondamentale per ogni forma di insediamento antropico, a maggior ragione per un nuovo complesso produttivo che deve disporre di accessi funzionali alla rete viaria esterna per collegamenti rapidi, sicuri ed incrementabili nel tempo.

In termini di sostenibilità ambientale, accanto alla mobilità veicolare (veicoli con motori a combustione, elettrici, ibridi) viene richiesto dalla legislazione vigente (L. 02/2018, art. 6) anche lo studio della mobilità dolce ovvero del sistema dei percorsi ciclo-pedonali e della micromobilità elettrica (hoverboard, segway, monopattini, monowheel, ecc.).

Il sistema della mobilità dell'area proposta in variante (valutato solo sotto forma di infrastrutture e non di volumi di traffico in quanto non sono disponibili i dati statistici ante-post trasformazione) viene suddiviso in sistema viario esterno e in sistema viario interno (prime indicazioni), a loro volta suddivisi nelle componenti della mobilità dinamica (percorsi), mobilità statica (parcheggi) e percorsi ciclo-pedonali.

2. Il sistema viario esterno

L'area della proposta in variante è delimitata dalle seguenti infrastrutture viarie (da Nord verso Sud):

- 1) a Nord la Linea Ferroviaria Fano – Urbino;
- 2) a Nord il corridoio della Ciclovía del Metauro in progettazione;
- 3) a Sud la strada di Via Nazionale (ex S.S. 73);
- 4) a Sud la Strada di Grande Comunicazione SGC E78 (Superstrada Fano – Grosseto);
- 5) ad Ovest lo svincolo stradale "Canavaccio" della SGC E78.

2.1. Sistema dei percorsi veicolari e intersezioni stradali (mobilità dinamica)

L'area proposta in variante avrà l'accesso direttamente dalla strada di Via Nazionale (ex S.S. 73) mediante intersezione secondo le indicazioni tecniche del regolamento di attuazione del Codice della Strada e dell'ente proprietario della strada stessa.

Sulla base di diversi sopralluoghi e di verifiche progettuali, si ritiene che l'accesso del nuovo complesso produttivo più sicuro rispetto alla strada di Via Nazionale sia quello già esistente della strada interpodereale posta nella parte centrale dell'area stessa.

2.2. Parcheggi (mobilità statica)

Nell'area oggetto della variante urbanistica non sono presenti in questo momento parcheggi o aree di sosta visto il suo utilizzo come campo agricolo.

La proposta di variante prevede la realizzazione nella parte quasi centrale di parcheggi pubblici mediante la tecnica del Bosco-parcheggio a servizio sia degli addetti sia degli utilizzatori della strada di Via Nazionale.

2.3. Sistema dei percorsi ciclo-pedonali

Allo stato attuale l'area proposta in variante non risulta essere connessa ad un sistema di percorsi ciclo-pedonali sia urbani sia extra-urbani.

Il progetto di fattibilità tecnico economica della Ciclovía del Fiume Metauro da parte della Unione Montana Alta Valle del Metauro prevede in corrispondenza dell'area proposta in variante di recuperare il sedime della Linea Ferroviaria Fano – Urbino come tracciato della ciclovía.

Anche se Rete Ferroviaria Italiana RFI prevede nei propri programmi il ripristino del tracciato ferroviario come linea ferroviaria commerciale – turistica [si veda il documento : Rete Ferroviaria Italiana RFI, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile MIMS (2022), *Tavolo Tecnico di Ascolto 2022 - R. Regione Marche, Verbale dell'incontro del 18 ottobre 2022*, RFI (ed.)], la proposta di variante prevede comunque un corridoio libero per il tracciato della ciclovía tra il tracciato ferroviario esistente ed il confine settentrionale dell'area.

2.4. Il tracciato della SGC E78 Grosseto-Fano

La progettazione della Strada di Grande Comunicazione E78 Grosseto-Fano (S.G.C. E78 o Superstrada Fano-Grosseto) è iniziata negli anni Sessanta del secolo scorso e dopo un lungo e tormentato procedimento di approvazione e finanziamento sembra giunta una conclusione certa.

Il progetto definitivo ANAS 2010 è stato fatto proprio dall'Amministrazione Comunale di Urbino che lo ha inserito negli elaborati del PRG vigente.

3. Il sistema viario interno (prime indicazioni)

Per motivi di logistica dei trasporti, di layout di produzione, di efficienza del consumo di suolo e di disegno del paesaggio si ritiene che il sistema viario interno del nuovo complesso produttivo debba essere del tipo gerarchico, differenziato per:

- tipo di mobilità (mobilità dinamica – percorsi e mobilità statica – parcheggi);
- tipo di utenza (automobilisti, pedoni, ciclisti, ciclisti con mezzi elettrici, pedoni con dispositivi per la micromobilità elettrica: hoverboard, segway, monopattini, monowheel – vedi Decreto 4 giugno 2019);
- tipo di veicoli motorizzati (automobili, mezzi commerciali, mezzi pesanti, moto e scooter);
- tipo di automobilisti (addetti produzione, impiegati, clienti, operatori, ecc.);
- tipo di funzione (parcheggi privati a servizio dell'attività, parcheggi pubblici a servizio del territorio).

3.1. Sistema dei percorsi veicolari (mobilità dinamica)

La viabilità veicolare interna dovrebbe essere limitata sia per estensione lineare sia per estensione trasversale (carreggiata stradale di dimensioni strettamente necessarie per le manovre veicolari).

La separazione (dove possibile) tra i percorsi dei veicoli leggeri rispetto a quelli dei veicoli pesanti dovrebbe consentire di evitare pericolose intersezioni e sovrapposizioni durante l'uscita dall'orario di lavoro e rischi di incidenti pedoni-veicoli.

3.2. Parcheggi (mobilità statica)

Il disegno delle strade e delle aree di sosta (*streetscape*) dovrebbe consentire alle aree impermeabili, semipermeabili e permeabili di svolgere contemporaneamente più funzioni in modo da ridurre le occupazioni di suolo e permettere lo svolgimento di più attività sulla stessa unità di superficie ma in tempi diversi.

Poiché la stragrande maggioranza dei parcheggi previsti verranno utilizzati da automobili che occupano fisicamente solo lo spazio a terra e per limitati periodi di tempo, si dovrebbe sfruttare lo spazio aereo sovrastante e gli spazi di risulta per finalità ecologiche e paesaggistiche mediante l'impianto di ecosistemi boschivi completi (alberi, arbusti, erbe alte e basse, ecc.) per giungere alla realizzazione di un vero e proprio "bosco-parcheggio".

In questo modo, applicando i principi della stratificazione orizzontale e verticale degli ecosistemi boschivi, si raggiungono i seguenti obiettivi:

- il rispetto degli standard urbanistici richiesti per legge;
- la creazione delle migliori condizioni di comfort ambientale stagionale per gli utilizzatori del bosco-parcheggio;
- la riduzione del rischio di formazione di una isola di calore urbano (UHI Urban Heat Island),
- la verifica dei principi dell'invarianza idraulica così come previsto dalla L.R. 22/2011;
- la riduzione del grado di manomissione dei suoli;
- la creazione di infrastrutture verdi (Green Infrastructure) in sostituzione delle infrastrutture grigie;
- la riduzione del rischio di frammentazione ecologica con conseguente incremento degli elementi di connessione ecosistemica della rete ecologica locale;
- l'incremento dei servizi ecosistemici dell'area di intervento;
- il corretto inserimento paesaggistico degli interventi previsti;
- il miglioramento delle qualità estetico-percettive dei luoghi interessati dagli interventi.

3.3. Sistema dei percorsi ciclo-pedonali

Anche se non esiste una rete urbana ed extraurbana dei percorsi pedonali e ciclabili, l'area proposta in variante dovrebbe essere attraversata da una rete interna funzionale e pratica che consenta di accedere al posto di lavoro anche a piedi, in bicicletta o con i dispositivi per la micromobilità elettrica.

4. Conclusioni

Il sistema viario dell'area proposta in variante non subiscono modifiche per la proposta di Variante.

L'area proposta in variante è delimitata dalle seguenti infrastrutture viarie (da Nord verso Sud):

- 1) a Nord la Linea Ferroviaria Fano – Urbino;
- 2) a Nord il corridoio della Ciclovia del Metauro in progettazione;
- 3) a Sud la strada di Via Nazionale (ex S.S. 73);
- 4) a Sud la Strada di Grande Comunicazione SGC E78 (Superstrada Fano – Grosseto);
- 5) ad Ovest lo svincolo stradale "Canavaccio" della SGC E78.

Sulla base di diversi sopralluoghi e di verifiche progettuali, si ritiene che l'accesso del nuovo complesso produttivo più sicuro rispetto alla strada di Via Nazionale sia quello già esistente della strada interpodereale posta nella parte centrale dell'area stessa.

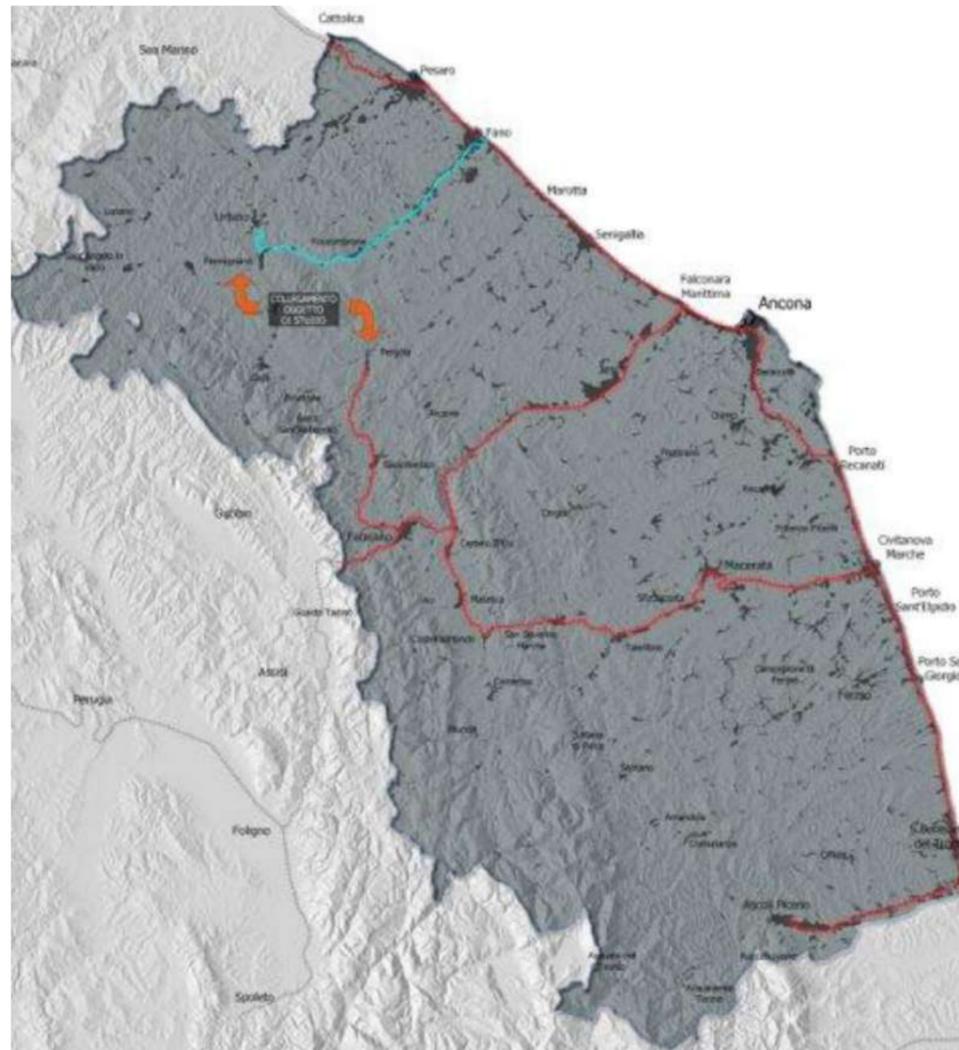
Per motivi di logistica dei trasporti, di layout di produzione, di efficienza del consumo di suolo e di disegno del paesaggio si ritiene che il sistema viario interno del nuovo complesso produttivo debba essere del tipo gerarchico differenziato.

La separazione (dove possibile) tra i percorsi dei veicoli leggeri rispetto a quelli dei veicoli pesanti dovrebbe consentire di evitare pericolose intersezioni e sovrapposizioni durante l'uscita dall'orario di lavoro e rischi di incidenti pedoni-veicoli.

Poiché la stragrande maggioranza dei parcheggi previsti verranno utilizzati da automobili che occupano fisicamente solo lo spazio a terra e per limitati periodi di tempo, si dovrebbe sfruttare lo spazio aereo sovrastante e gli spazi di risulta per finalità ecologiche e paesaggistiche mediante l'impianto di ecosistemi boschivi completi (alberi, arbusti, erbe alte e basse, ecc.) per giungere alla realizzazione di un vero e proprio "bosco-parcheggio".

Anche se Rete Ferroviaria Italiana RFI prevede nei propri programmi il ripristino del tracciato ferroviario come linea ferroviaria commerciale – turistica [si veda il documento : Rete Ferroviaria Italiana RFI, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile MIMS (2022), *Tavolo Tecnico di Ascolto 2022 - R. Regione Marche, Verbale dell'incontro del 18 ottobre 2022*, RFI (ed.)], la proposta di variante prevede comunque un corridoio libero per il tracciato della ciclovia tra il tracciato ferroviario esistente ed il confine settentrionale dell'area.

Anche se non esiste una rete urbana ed extraurbana dei percorsi pedonali e ciclabili, l'area proposta in variante dovrebbe essere attraversata da una rete interna funzionale e pratica che consenta di accedere al posto di lavoro anche a piedi, in bicicletta o con i dispositivi per la micromobilità elettrica.



Linea Ferroviaria Fano - Urbino

Nella Regione Marche, la società Rete Ferroviaria Italiana RFI prevede la riapertura ad uso commerciale, valutata in ottica sistematica, delle tratte Pergola-Fermignano e Fano-Urbino (noto anche come anello ferroviario delle Marche), in modo da offrire servizi integrati con la Linea Adriatica e le linee Civitanova Marche-Albacina e Orte-Falconara.

In particolare sono studiati due tratte differenti:

- 1) la Linea Pergola – Fermignano (Subappennina Italic non in esercizio) attraverso un Progetto di fattibilità tecnico economica finalizzato alla realizzazione di una nuova tratta elettrificata con modello di esercizio pari a quattro coppie/giorno con frequenza di servizi per ogni senso di marcia di circa 2 ore;
- 2) la Linea Fano-Urbino (inserita nell'elenco Legge 128/2017, dismessa nel 1987) per cui è in fase di redazione lo studio di fattibilità avviato per la sua riattivazione ed elettrificazione sia ad uso turistico sia ad uso commerciale, con lo stesso modello di esercizio della precedente linea.

[Fonte: Rete Ferroviaria Italiana RFI, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile MIMS (2022), *Tavolo Tecnico di Ascolto 2022 - R. Regione Marche, Verbale dell'incontro del 18 ottobre 2022*, RFI (ed.)]

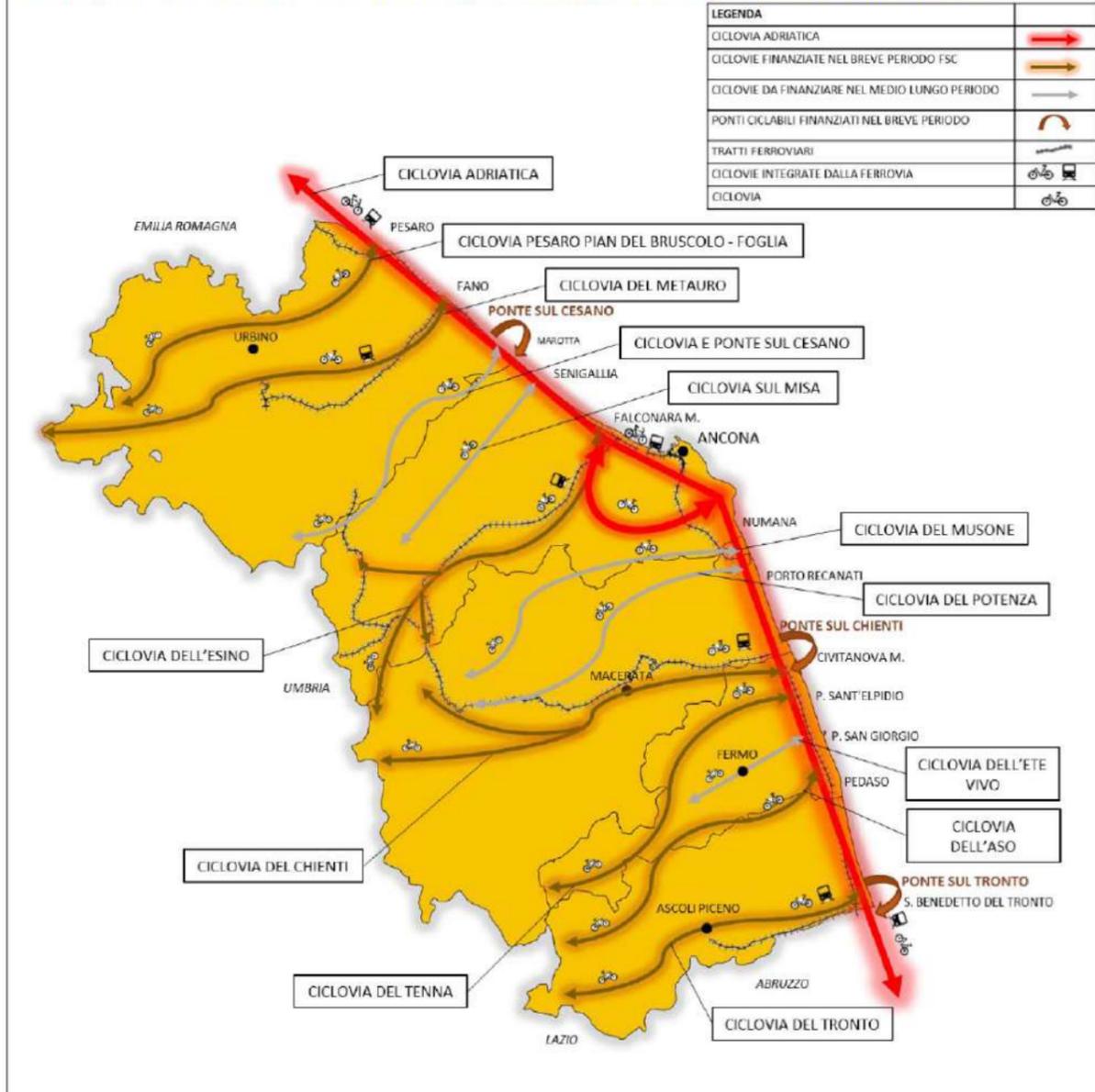
 ANAS S.p.A. <small>Direzione Centrale Programmazione, Progettazione Compartimento della Viabilità per le Marche</small>	
 PROVINCIA DI PESARO E URBINO	
S.G.C. E78 GROSSETO – FANO TRONCO SELCI LAMA – S. STEFANO DI GAIFA LOTTI 5-6-7-8-9-10	
PROGETTO DEFINITIVO	
PROGETTO N. _____ DEL _____	
LOTTO 10 PLANIMETRIA SU FOTOMOSAICO	
SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE:	
	
B SETTEMBRE 04 ADEGUAMENTO DEC/VA/385 DEL 20/06/2003 A NOVEMBRE 01 PRIMA EMISSIONE	
Rev. Data Motivazione Redattori Approvato	
PROGETTISTA: PROVINCIA DI PESARO E URBINO Il Direttore dell'Area Lavori Pubblici Progettista • Responsabile dell'integrazione delle prestazioni specialistiche Responsabile organizzativo	
ANAS S.p.A. IL GEOLOGO COMPARTIMENTALE Dott. Francesco MATALONI	
VISTO: IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO PROGETTAZIONE Dott. Ing. Antonio VALENTE	
CODICE PROGETTO: L07021 D 0401 CODICE FILE: TO0_EG00_TRA_P008_B CODICE ELAB.: TO0EG00TRAPO08	
REVISIONE: B FOLIO: 01 di 01 SCALA: 1:5000	
B ADEGUAMENTO DEC/VA/385 DEL 20/06/2003 SET. 2004 Ing. Cimino Ing. Orsini Ing. Morandi	
REV. DESCRIZIONE DATA VERIFICATO RESP. TECNICO CONTROLLATO RESP. D'IMPRESA APPROVATO RESP. DI SETTORE	



**S.G.C. E78 Grosseto-Fano Lotto 10 Planimetria
 Comune di Urbino, frazione Canavaccio, svinco-
 lo Canavaccio**

Estratto planimetrico del progetto definitivo così come autoriz-
 zato con Valutazione di Impatto Ambientale positiva in corri-
 spondenza dell'area proposta in variante.

SCHEMA "A PETTINE": IL SISTEMA PRIMARIO DELLA RETE REGIONALE



LEGENDA	
CICLOVIA ADRIATICA	
CICLOVIE FINANZIATE NEL BREVE PERIODO FSC	
CICLOVIE DA FINANZIARE NEL MEDIO LUNGO PERIODO	
PONTI CICLABILI FINANZIATI NEL BREVE PERIODO	
TRATTI FERROVIARI	
CICLOVIE INTEGRATE DALLA FERROVIA	
CICLOVIA	

OBIETTIVO:

Realizzare una **RETE CICLABILE REGIONALE**, interconnessa ed **integrata con il "sistema di Trasporto Pubblico Locale ferroviario ed automobilistico"** e con **circuiti ed infrastrutture al servizio dei ciclisti**, (parcheggi dedicati, nodi di scambio intermodale, velostazioni, bike officine, velodromi, punti informazione cicloturistica e punti ristoro). Favorire lo **sviluppo di tutto il territorio marchigiano**, identificato nelle tante località regionali, ricche di valore ambientale, paesaggistico e culturale.

LO SCHEMA "A PETTINE"

La **RETE CICLABILE REGIONALE** risulta essere caratterizzata da un **SISTEMA DI CICLOVIE**, costituito da un asse costiero (nord-sud), che percorre la fascia adriatica e si connette con le direttrici trasversali (est-ovest), disposte lungo le principali vallate fluviali. Questo primario impianto "a pettine", attestato lungo la fascia costiera, consentirà il collegamento delle aree interne, caratterizzate dalle vallate fluviali che si configurano come percorrenze "naturali", sia dal punto di vista morfologico che dal punto di vista storico-turistico (è lungo le vallate che storicamente si sono sviluppate tutte le attività umane), con la litoranea adriatica, caratterizzata attualmente dalla maggiore urbanizzazione residenziale e produttiva.

IL SISTEMA PRIMARIO

il "sistema primario" della Rete Ciclabile Regionale, è costituito dalle principali 13 Ciclovie che sono le **principali direttrici di sviluppo**

	CICLOVIA	ITINERARIO: Origine / Fine
1	Ciclovie ADRIATICA	Gabicce Mare-San Benedetto del Tronto-Sentina
2	Ciclovie del FOGLIA	Pesaro – Pian del Bruscolo Belforte all'Isauro
3	Ciclovie del METAURO	Fano – Borgo Pace
4	Ciclovie del CESANO	Cesano di Senigallia – Serra Sant'Abbondio
5	Ciclovie del MISA	Senigallia - Arcevia
6	Ciclovie dell'ESINO	Falconara – Sassoferrato – Fabriano - Esanatoglia
7	Ciclovie del MUSONE	Numana - Gagliole
8	Ciclovie del POTENZA	Porto Recanati – Fiuminata
9	Ciclovie del CHIEN TI	Civitanova - Urbisaglia - Serravalle
10	Ciclovie del TENNA	Porto San Giorgio – Montefortino
11	Ciclovie dell'ETE VIVO	Porto San Giorgio - S.Vittoria in Matenano
12	Ciclovie dell'ASO	Altidona - Montemonaco
13	Ciclovie del TRONTO	San Benedetto – Arquata del Tronto

Ciclovie del Metauro. Sistema delle ciclovie della Regione Marche (2018)

La Rete Ciclabile Regionale è stata definita dalla Regione Marche sulla base delle indicazioni della L. 2/2018 e copre l'intero territorio di competenza. Il sistema è costituito da tredici ciclovie che si sviluppano lungo il fondovalle dei tredici principali corsi d'acqua regionali, collegandosi ad est con costa e con la CicloAdriatica (direttice Venezia – Santa Maria di Leuca in Puglia), mentre a ovest si connette con l'Appennino Bike Tour (ciclovie che percorre per intero la dorsale appenninica da Nord a sud). (Fonte: Regione Marche, *Ciclovie delle Marche per lo sviluppo della mobilità ciclistica*, documento del 21 settembre 2018)

CICLOVIA DEL METAURO

FONTE FINANZIAMENTO:
FSC 2014-2020
 Addendum 1 Del. CIPE n. 98/2017 (G.U. n. 132 del 9.6.2018)

IMPORTO FINANZIAMENTO:
€ 4.500.000

ITINERARIO FINANZIABILE:
Km 25 (stima)

INQUADRAMENTO GENERALE



LOCALIZZAZIONE:

Comuni della vallata del Metauro

DESCRIZIONE SINTETICA:

L'intervento proposto è parte del Programma regionale di sviluppo della mobilità ciclistica finalizzato alla costituzione di una rete ciclopeditonale caratterizzata dall'asse costiero lungo la costa adriatica a sua volta interconnesso con le direttrici trasversali, lungo i principali fondovalle. Il progetto prevede la realizzazione della ciclovia, circa 25 Km, lungo la linea ferroviaria dismessa "Fano-Fermignano-Urbino". Sono previste anche opere accessorie strettamente connesse all'intervento infrastrutturale, quali aree di sosta attrezzate in prossimità di nodi di scambio o in luoghi di particolare interesse paesaggistico.

RISULTATI ATTESI:

Il principale obiettivo è valorizzare l'itinerario cicloturistico attraverso interventi di integrazione e completamento dei percorsi esistenti al fine di realizzare una rete regionale di percorsi ciclabili fruibili dai turisti e dai cittadini. La realizzazione dei singoli interventi contribuirà a favorire una mobilità sostenibile, al rilancio di città più salubri e vivibili, ad una migliore fruizione del territorio alla scoperta di luoghi e paesaggi sconosciuti e nascosti, ad incentivare lo sviluppo delle attività turistiche, e a promuovere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali.

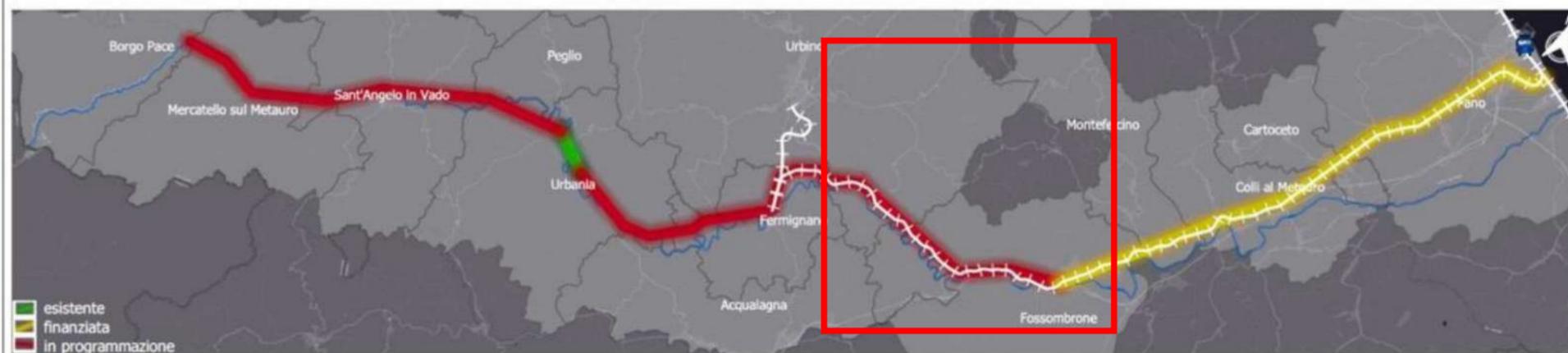
ITINERARIO E PARAMETRI TIPOLOGICI:

Il tracciato si svilupperà, per quanto possibile, lungo la direttrice ferroviaria, con materiali idonei al contesto ambientale e paesaggistico.

PARAMETRI DIMENSIONALI (stimati):

ESTENSIONE TOTALE: 73 KM, GIÀ REALIZZATI: 2 KM, DA REALIZZARE: 71 KM DI CUI FINANZIATI 25 KM (STIMATI)

AREA OGGETTO DI INTERVENTO



Ciclovia del Metauro. Sistema delle ciclovie della Regione Marche (2018)

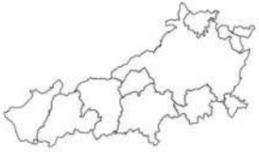
La Ciclovia del Metauro collega il Mare Adriatico nei pressi della città di Fano con gli Appennini in corrispondenza del Passo di Bocca Trabaria e quindi lo sbocco con la Regione Umbria e Toscana.

Una delle maggiori difficoltà nel disegno del tracciato di tale ciclovia, così come per le altre ciclovie marchigiane, è la mancanza di uno o più corridoi liberi a lato del fiume a causa dell'urbanizzazione diffusa che ha ricoperto gran parte del fondovalle.

(Fonte: Regione Marche, *Ciclovie delle Marche per lo sviluppo della mobilità ciclistica*, documento del 21 settembre 2018)

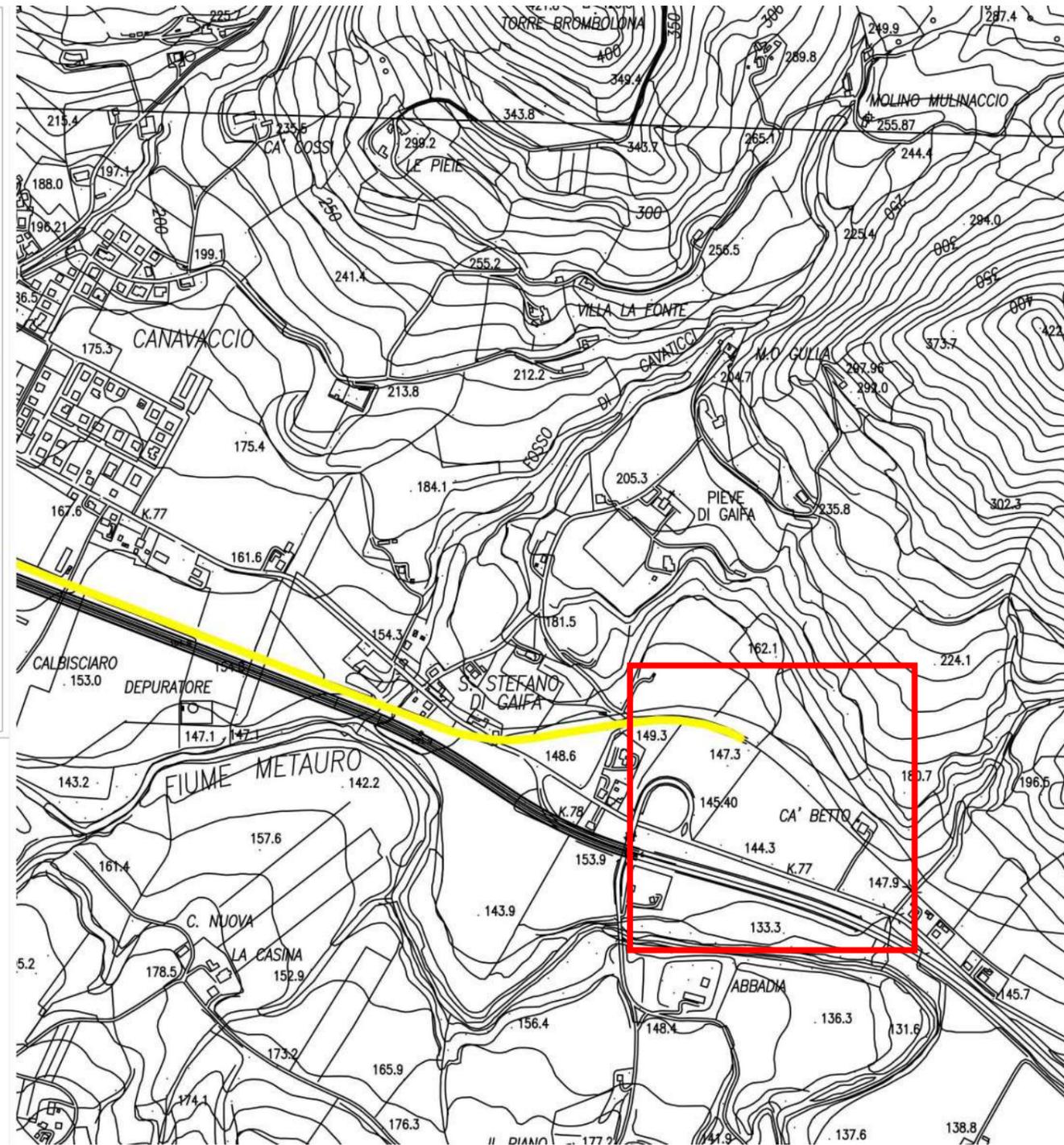


ALTA
VALLE
DEL
METAURO
UNIONE
MONTANA



**STUDIO DI FATTIBILITA'
PER REALIZZAZIONE PISTA
CICLO/PEDONALE**

OGGETTO		TAVOLA
PLANIMETRIA CON UBICAZIONE TRACCIATO		2.4
SCALA	DATA DI ELABORAZIONE	AGGIORNAMENTO
1:10 000	Febbraio 2022	
GRUPPO DI PROGETTAZIONE		
Dott. Agr. Nadia Sabatini Ing. Carmen Spallaccia Dott. For. Barbara Tognani Dott. Agr. Tommaso Camilloni		
RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO		
Dott. Agr. Nadia Sabatini Responsabile Servizio Agricoltura Forestazione Ambiente e Demanio		



LEGENDA

- Pista ciclo/pedonale da realizzare
- Pista ciclo/pedonale su strada
- Pista ciclo/pedonale esistente
- Pista ciclo/pedonale Fermignano - Canavaccio
- Pista ciclo/pedonale Fermignano - Urbino
- Pista ciclo/pedonale altra ipotesi

Ciclovia del Metauro. Progetto di Fattibilità Unione Montana Alta Valle del Metauro (2022)

L'Unione Montana dell'Alto e Medio Metauro nel 2022 ha predisposto il progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di una Infrastruttura per il Cicloturismo che si snoderà lungo la vallata del Fiume Metauro, partendo da Bocca Trabaria fino ad arrivare al Bivio Borzaga in Comune di Fermignano e da qui proseguire lungo i due rami di cui uno arriva a Canavaccio sito nel Comune di Urbino e l'altro arriva alla zona della ex stazione ferroviaria di Urbino, valutando le diverse soluzioni possibili in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire.

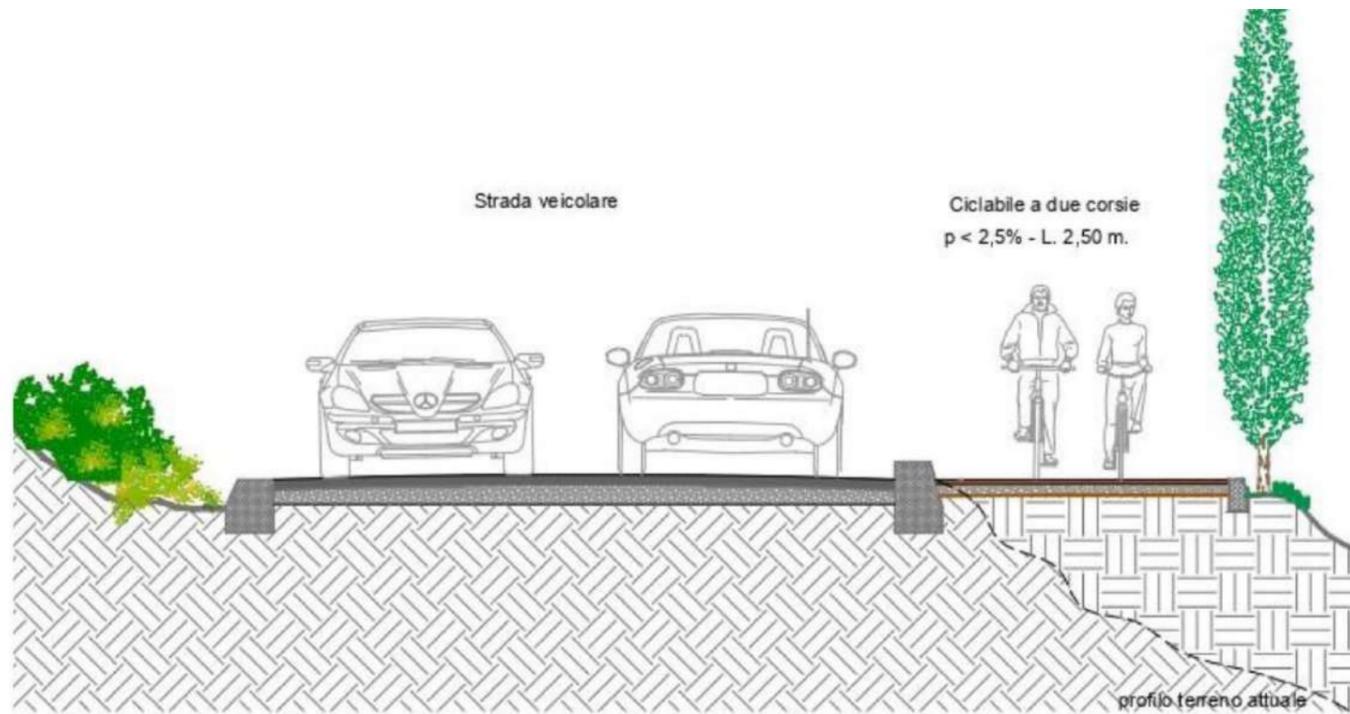
L'iniziativa si propone di realizzare una pista ciclabile con infrastrutture a servizio del ciclista, per incentivare l'uso della bicicletta, tra l'altro già ampiamente diffuso nel territorio dell'Unione Montana dell'Alto e Medio Metauro, quale mezzo di trasporto alternativo ai mezzi motorizzati, per agevolare il traffico ciclistico, per sviluppare il cicloturismo e favorire la pratica sportiva del ciclismo su strada.

La lunghezza complessiva dell'opera è prevista di 60.365 metri, lo Studio di Fattibilità ha come oggetto l'analisi della fattibilità di una progettazione definitivo ed esecutiva relativa alla ciclabile delle aree interne marchigiane nel tratto dell'Alto e Medio Metauro. Il percorso individuato da una prima analisi vede il suo svilupparsi nei comuni di riferimento: Urbino, Urbania, Borgo Pace, Fermignano, Mercatello sul Metauro.

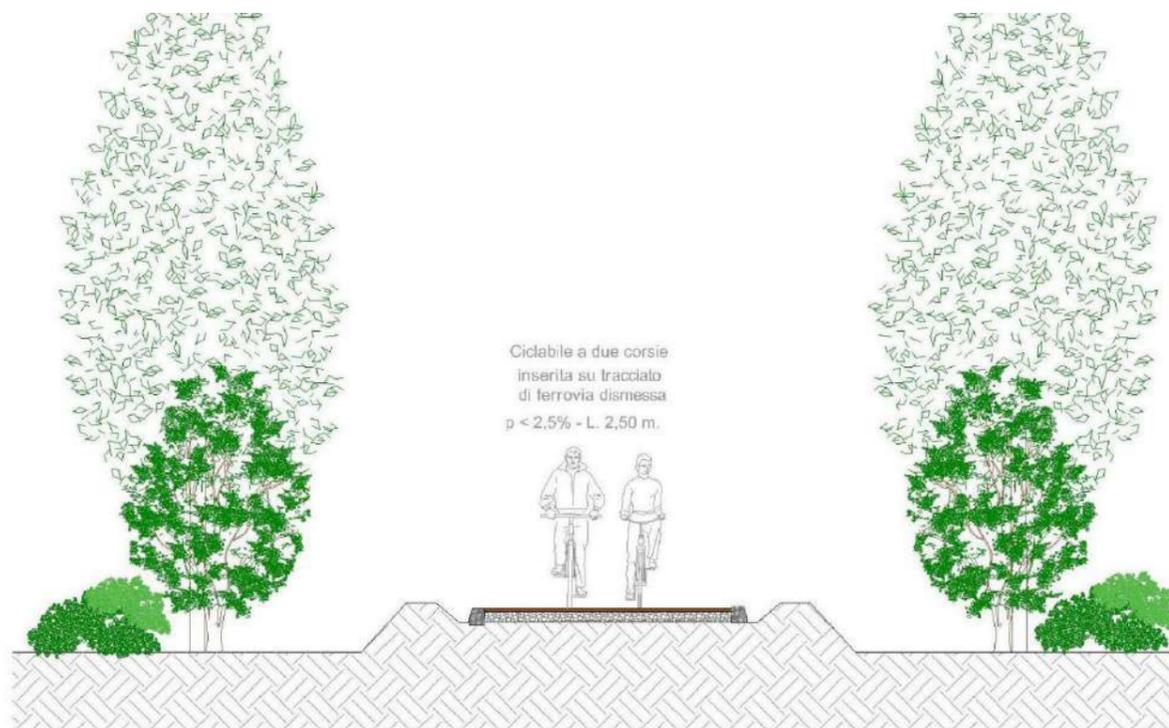
Lo studio della ciclabile ha come obiettivo quello di definire gli aspetti generali del progetto, cioè l'articolazione progettuale dell'intervento sia sotto l'aspetto contestuale organizzativo che di sviluppo turistico locale che sotto l'aspetto del progetto della ciclabile stessa la quale si compone dei seguenti elementi quali:

- l'analisi del contesto ambientale dove la ciclabile si dovrà inserire sia a livello urbanistico che paesaggistico e di sicurezza;
- l'analisi del contesto culturale della domanda turistica e locale legata a queste attività
- lo studio del percorso lungo i vari tratti stradali, dei punti di sosta dei Comuni e della segnaletica informativa per la sicurezza del tracciato;
- l'individuazione di un network informativo;
- la definizione dei capitoli di spesa dell'opera nel suo complesso;
- la definizione di un cronoprogramma per la realizzazione dell'opera.

Ciclovia del Metauro. Progetto di Fattibilità Unione Montana Alta Valle del Metauro (2022)



Sezione tipo con tracciato affiancato alla sede stradale



Sezione tipo con tracciato sul sedime della Linea Ferroviaria Fano - Urbino