



# **Città di Vallefoglia**



Relazione tecnica e illustrativa:

## **Analisi della viabilità della Città di Vallefoglia per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale 2017-2027**

A cura di:

*Arch. Brandi Teo  
Ing. Filippini Andrea  
Geol. Marcolini Alessia*

*Giugno - Dicembre 2017*



## INDICE ARGOMENTI

INDICE ARGOMENTI .....	2
ELENCO FIGURE .....	3
<b>PREMESSA .....</b>	<b>4</b>
<b>CAPITOLO 1: LA VIABILITA' NEL COMUNE DI VALLEFOGLIA.....</b>	<b>6</b>
1.1 IL CONTESTO TERRITORIALE.....	6
1.2 METODOLOGIA DEL LAVORO DI ANALISI .....	7
1.3 OBIETTIVI PROGETTUALI.....	7
<b>CAPITOLO 2: STUDI, PIANI, PROGETTI E RIFERIMENTI TECNICO-NORMATIVI .....</b>	<b>8</b>
2.1 PRINCIPALI STUDI, PIANI E NORME DI RIFERIMENTO .....	8
2.2 PREVISIONI PROGETTUALI DEL PTC (PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE) .....	9
2.3 PREVISIONI PROGETTUALI DEL PTVE (PIANO DEL TRAFFICO PER LA VIABILITÀ EXTRAURBANA) .....	10
2.4 IL PROGETTO DELLA "CITTÀ FUTURA" .....	12
2.5 INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA SP 423 "URBINATE" IN LOCALITÀ BOTTEGA.....	14
<b>CAPITOLO 3: ANALISI DELLA VIABILITA' COMUNALE E SOVRACOMUNALE ESISTENTE .....</b>	<b>15</b>
3.1 VIABILITÀ CARRABILE ESISTENTE: LIVELLO SOVRACOMUNALE .....	15
3.2 VIABILITÀ CARRABILE ESISTENTE: LIVELLO COMUNALE .....	16
<b>CAPITOLO 4: PROPOSTA PROGETTUALE .....</b>	<b>17</b>
4.1 INTERVENTI DI PROGETTO.....	17
4.2 CRITICITÀ NELLE IPOTESI NON ADOTTATE .....	27
<b>CAPITOLO 5: PERCORSI CICLOPEDONALI E MOBILITA' DOLCE .....</b>	<b>28</b>
5.1 PERCORSI A CARATTERE PREVALENTEMENTE NATURALISTICO E DI SVAGO .....	30
5.2 PERCORSI DI SPOSTAMENTO FUNZIONALE .....	30
5.3 MAPPA DEI PRINCIPALI ITINERARI CICLOPEDONALI DI VALLEFOGLIA .....	32



## ELENCO FIGURE

<i>Figura 1 – Stralcio della Tav.9A del PTC “Progetto matrice insediativa-infrastrutturale”</i> .....	9
<i>Figura 2 – Soluzioni progettuali per la viabilità principale e secondaria</i> .....	12
<i>Figura 3 – Principali proposte di intervento del progetto “Città Futura”</i> .....	13
<i>Figura 4 – Planimetria generale dell’intervento e sezioni tipologiche</i> .....	14
<i>Figura 5 – Schema delle arterie dei flussi principali</i> .....	15
<i>Figura 6 - Schema delle arterie dei flussi principali e secondari</i> .....	16
<i>Figura 7 – Principali interventi a livello comunale e sovracomunale</i> .....	17
<i>Figura 8 – Ipotesi di innesto del by-pass lato Urbino</i> .....	18
<i>Figura 9 – Inserimento dell’intervento su ortofoto</i> .....	18
<i>Figura 10 – Ipotesi di innesto del by-pass lato “Montelabbatese”</i> .....	19
<i>Figura 11 – Inserimento dell’intervento su ortofoto</i> .....	20
<i>Figura 12 – Sezione trasversale di una Strada Extraurbana Secondaria tipo C1</i> .....	20
<i>Figura 13 – Ipotesi di sezione trasversale per il by-pass della Piana di Talacchio</i> .....	21
<i>Figura 14 – Ipotesi di intervento del by-pass della Piana di Talacchio</i> .....	22
<i>Figura 15 – Inserimento dell’intervento su ortofoto</i> .....	22
<i>Figura 16 – Collegamento tra il Comune di Vallefoglia e la Romagna</i> .....	23
<i>Figura 17 – Inserimento dell’intervento su ortofoto</i> .....	24
<i>Figura 18 – Seconda ipotesi di collegamento verso la Romagna</i> .....	25
<i>Figura 19 – Inserimento dell’intervento su ortofoto</i> .....	26
<i>Figura 20 – Classificazione tipologica dei percorsi ciclopedonali</i> .....	28
<i>Figura 21 – Percorsi ciclopedonali e principali emergenze architettoniche</i> .....	29
<i>Figura 22 – Percorsi nei pressi dei due centri abitati</i> .....	31
<i>Figura 23 – Percorsi nei pressi del nuovo Polo della Salute e dell’Abadia di San Tommaso</i> .....	32
<i>Figura 24 – Percorsi di connessione nei pressi dell’Istituto Scolastico di Bottega</i> .....	33



## PREMESSA

L'istituzione del nuovo Comune di Vallefoglia, mediante la fusione dei Comuni di Colbordolo e Sant'Angelo in Lizzola, è stata ratificata con la Legge Regionale n. 47 del 13/12/2013. L'unificazione dei due ex Comuni di Colbordolo e Sant'Angelo in Lizzola ha portato alla formazione di un unico Comune di oltre 15.000 abitanti (il terzo della Provincia di Pesaro e Urbino per popolazione dopo quelli di Pesaro e Fano).

Da tale fusione è nata però anche la necessità di riorganizzare le previsioni urbanistiche riguardanti i suddetti ex Comuni, dove i rispettivi precedenti PRG (Piani Regolatori Generali) miravano a soddisfare specifiche esigenze all'interno del singolo territorio comunale, operando pertanto senza una visione d'insieme.

Dalla sua nascita, il nuovo Comune di Vallefoglia si è avvalso delle norme transitorie della Legge Regionale n. 47/2013 che lo istituiva; infatti, il comma 6 dell'art. 5 della stessa Legge recita: *"Fino alla data di entrata in vigore degli strumenti urbanistici approvati dal Comune di nuova istituzione, restano in vigore gli strumenti urbanistici dei Comuni di Colbordolo e Sant'Angelo in Lizzola con riferimento agli ambiti territoriali d'origine dei Comuni che li hanno approvati"*.

Da questi presupposti nasce la volontà da parte dell'amministrazione comunale di dotarsi di un nuovo strumento di pianificazione e gestione del proprio territorio, con l'obiettivo di armonizzare le attuali previsioni urbanistico-edilizie con conseguente miglioramento nell'organizzazione urbana e dei servizi in genere. Tale operazione comporterà un ulteriore vantaggio volto ad una più semplice e razionale gestione tecnica dei due strumenti urbanistici che tuttora si basano su parametri e normative differenti.

In questa direzione un primo passo è già stato compiuto. Infatti, il Consiglio Comunale di Vallefoglia con delibera n. 52 del 9/11/2017 ha approvato il *"Piano Regolatore della Città di Vallefoglia derivante dall'omogeneizzazione ed unificazione normativa e cartografica dei PRG vigenti di ex Colbordolo ed ex Sant'Angelo in Lizzola"*.

Inoltre, già dai primi mesi di questo 2017, l'amministrazione di Vallefoglia ha avviato iniziative finalizzate alla redazione di una variante generale delle attuali previsioni urbanistiche anche attraverso un percorso partecipativo, aperto al confronto con le realtà locali, con l'intento di pervenire ad una proposta concreta di pianificazione per lo sviluppo del proprio territorio comunale partendo dall'analisi delle sue criticità.



In questo contesto si inserisce l'elaborazione del presente documento che si prefigge l'obiettivo di produrre una proposta tecnica progettuale dell'assetto viario (carrabile e ciclopedonale) del nuovo Comune che passa attraverso l'analisi delle trasformazioni infrastrutturali recenti e passate e dei relativi studi e progetti che ne hanno permesso la loro realizzazione.

Vale inoltre la pena ricordare che questo documento viene redatto in conformità con quanto espressamente richiesto dal comma 6) dell'art. 16 "Elaborati del Piano Regolatore Generale", della Legge Regionale 34/1992, che espressamente indica come *"I comuni con popolazione superiore a 10.000 abitanti prevedono nei propri strumenti urbanistici generali o attuativi sedi unicamente destinate al traffico ciclistico, in modo da realizzare particolarmente all'interno dei centri abitati, una rete di percorsi ciclabili"*.



## CAPITOLO 1: LA VIABILITA' NEL COMUNE DI VALLEFOGLIA

### 1.1 Il contesto territoriale

Nel rispetto dei termini contenuti nella premessa del presente documento, l'analisi della **viabilità** comunale e sovracomunale mediante un processo integrato tra l'assetto del territorio ed il sistema dei trasporti riveste un ruolo di fondamentale importanza.

La necessità di tale analisi è dettata dal fatto che la vallata rappresenta un'area dove, dalla seconda metà degli anni '60, si è assistito ad un intenso processo di urbanizzazione che ha portato ad un notevole incremento insediativo legato allo sviluppo del settore industriale, divenuto prevalente rispetto a quello agricolo.

Tutto ciò ha comportato, nel tempo, l'adozione di una serie di scelte condizionate dalla necessità di assicurare una buona accessibilità agli insediamenti esistenti che si sono trasformati in veri e propri poli di attrazione. Questa dinamica è derivata da volontà di pianificazione territoriale intercomunale suggerite dal primo *PRGI* (Piano Regolatore Generale Intercomunale, 1969); l'idea generale fu quella di alleggerire l'agglomerato urbano della Città di Pesaro dalle attività del settore secondario, spingendo lo sviluppo residenziale e industriale nei limitrofi Comuni di Tavullia, Montelabbate, Sant'Angelo in Lizzola e Colbordolo.

Tuttavia i principali collegamenti viabilistici, sia a livello intercomunale che sovracomunale, si sono dimostrati a più riprese insufficienti e inadeguati sia per numero che per entità, limitando notevolmente la possibilità di muovere velocemente uomini e merci come richiesto in un sistema economico moderno e manifestando tutti i problemi legati al traffico veicolare, con evidenti conseguenze sulla qualità della vita, sulle attività economiche e sulla tutela dell'ambiente.

Le linee ispiratrici della nuova pianificazione pongono quindi attenzione allo studio delle principali reti viarie carrabili e ciclopedonali, che rappresentano, ad oggi, le uniche tipologie di infrastrutture di mobilità presente nel territorio, valutandone lo stato di fatto e la loro capacità di sostenere l'attuale intensità di traffico, con la possibilità di implementarle e/o potenziarle.



## 1.2 Metodologia del lavoro di analisi

A partire dagli studi esistenti e dai dati scrittografici messi a disposizione dall'amministrazione comunale e dai tecnici coinvolti nella redazione della variante generale del vigente PRG, si è effettuata un'analisi delle criticità relative alla viabilità comunale e sovracomunale, suggerendo alcune soluzioni di intervento ritenute idonee a soddisfare le carenze in termini di mobilità e accessibilità.

L'analisi sistematica dello stato di fatto ha seguito metodologicamente la logica qui di seguito descritta nei suoi punti salienti:

- partendo dalle "arterie principali", come per qualsiasi sistema circolatorio, si è poi passati ad analizzare la rete viabilistica secondaria fino a spingersi, riducendo l'area di studio, ad interventi di entità locale volti a risolvere specifiche situazioni critiche di mobilità (da soluzioni globali a soluzioni locali);
- separazione netta, ove possibile, delle problematiche e delle soluzioni di intervento relative al traffico carrabile/viabile e al traffico ciclopeditone (mobilità "dolce");
- proposta di azioni con differenti scale temporali: interventi nel breve, medio, lungo periodo.

## 1.3 Obbiettivi progettuali

Con la presente relazione si riportano le soluzioni di intervento legate alle criticità analizzate in termini di mobilità. L'obbiettivo è quello di descrivere in maniera chiara e univoca, nonché in accordo con gli strumenti urbanistici e le normative vigenti, le scelte effettuate e gli accorgimenti da adottare nello sviluppo della viabilità carrabile e ciclopeditone della Città di Vallefoglia, al fine di garantire una crescita armoniosa delle attività socio-economiche del territorio e in generale della qualità della vita al suo interno.



## CAPITOLO 2: STUDI, PIANI, PROGETTI E RIFERIMENTI TECNICO-NORMATIVI

### 2.1 Principali studi, piani e norme di riferimento

Durante le fasi di analisi e di diagnosi che hanno permesso di evidenziare le criticità degli interventi sovracomunali previsti dal vigente *PRG* e dai piani urbanisti territoriali sovraordinati, si è fatto riferimento ai seguenti documenti:

- *PTC* (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- *PRG* del Comune di Vallefoglia (approvato con delibera n. 52 del 9/11/2017);
- *PTVE* (Piano Traffico Viabilità Extraurbana - luglio 2001) riguardante l'area della bassa Val Foglia, redatto a cura della Dott.ssa Claudia Paci (ex Dirigente del Servizio Trasporti e Mobilità della Provincia di Pesaro e Urbino).

Quest'ultimo, in particolare, avalla anche quanto proposto dal documento *"Intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della SP 423 "Urbinate" in località Bottega"*, redatto dall'Ing. Lorenzo Gai e dal Geom. Maria Giorgini con la collaborazione dell'Arch. Maurizio Gili. Tale studio di fattibilità nasce come sviluppo ed approfondimento di un precedente studio approvato con delibera della Giunta Comunale n.141 del 2006 in merito alla possibilità di inserimento di marciapiedi lungo la SP 423 "Urbinate".

Altri documenti utili alle valutazioni effettuate sia per il traffico carrabile che ciclopedonale sono quelli relativi al *"Progetto Città Futura"*, redatto attraverso la collaborazione tra la Provincia di Pesaro e Urbino, l'Unione dei Comuni del Pian del Bruscolo e il Consorzio *"CAIRE Urbanistica"*.

Per le valutazioni riguardanti le piste ciclopedonali si sono utilizzati il *"Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale"* (agosto 2002) adottato dalla Regione Lombardia e le *"Linee guida per la progettazione delle reti ciclabili"* (aprile 2006) realizzato grazie alla collaborazione tra la Provincia di Milano e la società *"Polinomia s.r.l."*. Nonostante tali documenti riguardino, come facilmente intuibile, la Regione Lombarda ed in particolare la Città di Milano si ritengono comunque più che idonei a fornire indicazioni utili e soluzioni valide anche per lo studio del territorio in esame.

Naturalmente gli elaborati progettuali che di seguito illustrati successivamente ed allegati alla presente relazione sono redatti in conformità alle indicazioni contenute nel Nuovo Codice della Strada (D.L. n.285 30/04/1992 e successive modificazioni).

Per la redazione degli elaborati grafici di progetto si sono utilizzate le cartografie tecniche aerofotogrammetriche messe a disposizione dall'ufficio tecnico comunale di Vallefoglia.

## 2.2 Previsioni progettuali del PTC (Piano Territoriale di Coordinamento provinciale)

Date le tradizionali competenze della Provincia in materia di pianificazione sovracomunale si evidenziano le ipotesi progettuali formulate dal PTC relativamente ai collegamenti viari che interessano il territorio comunale di Vallefoglia ed il contesto territoriale limitrofo nel quale vi sono ricadute significative.

Per quanto riguarda il collegamento tra Pesaro e Urbino, il PTC prevede alcuni interventi volti a migliorare e alleggerire l'esistente strada SP 423 "Urbinate".

Nel dettaglio, è prevista innanzitutto (anche se fuori dal contesto comunale nel quale si intende operare) la realizzazione di una bretella di collegamento tra la "Urbinate" e la "Montelabbatese" in prossimità del casello autostradale della A 14 di Pesaro.

Conseguentemente, si ritiene inoltre necessario intervenire sulla stessa "Montelabbatese" (che, in coerenza con le previsioni del PIT delle Marche, è considerata di importanza regionale) raddoppiando l'attuale numero di corsie nel tratto Morciola-Pesaro e riducendo il numero di punti di conflitto con la viabilità locale.

Infine, al fine di evitare l'attraversamento delle popolose frazioni di Morciola, Cappone e Capponello, il PTC propone la realizzazione del prolungamento della SP 30 "Montelabbatese" che andrà a ricollegarsi con l'esistente tracciato che by-passa l'abitato di Gallo di Petriano.

**TAVOLA 9A - PROGETTO MATRICE INSEDIATIVA - INFRASTRUTTURALE**

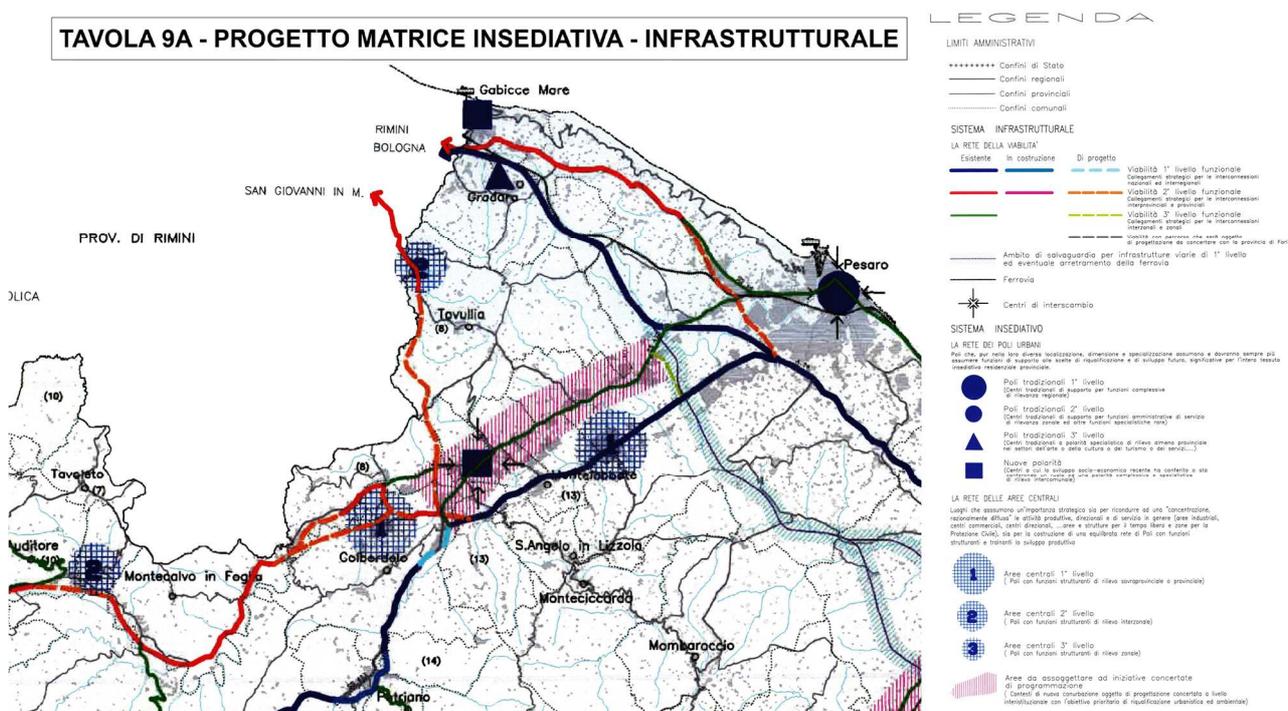


Figura 1 – Stralcio della Tav.9A del PTC "Progetto matrice insediativa-infrastrutturale"



Relativamente alla SP 3 “Fogliense”, il *PTC* segnala la necessità di realizzare opere volte a migliorare la sua percorrenza. Tra gli interventi che si ritiene necessario realizzare per ottimizzare il livello di servizio di questa arteria è previsto un adeguato collegamento con la “Montelabbatese” all’altezza della Piana di Talacchio (ad oggi già parzialmente realizzato).

Un’altra previsione strategica contenuta nel *PTC* è data dal collegamento tra la “Fogliense” e la Romagna: partendo dalla località di Pian del Bruscolo (sita nel territorio del Comune di Tavullia) è previsto un nuovo collegamento tra la “Fogliense” e Morciano di Romagna, passando per Tavullia. Questa ipotesi è giudicata dallo stesso *PTC* come la più credibile per portare una maggiore integrazione fra il sistema socio-produttivo romagnolo e quello del nostro entroterra.

### 2.3 Previsioni progettuali del PTVE (Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana)

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (*PTVE*) è uno strumento tecnico che affronta il problema della viabilità e della mobilità e che consente, a partire dall’analisi dello stato di fatto del sistema circolatorio esistente, di simulare e valutare attraverso opportune modellazioni gli effetti di ipotetici interventi sullo stesso.

Per effettuare l’analisi dello stato di fatto è necessario conoscere da un lato l’offerta di trasporto e dall’altro la domanda di mobilità: la prima si ottiene attraverso la costruzione del grafo della rete stradale, il conteggio dei flussi veicolari mediante campagna di misurazioni e l’incidentalità; la seconda si definisce mediante la costruzione della matrice origine/destinazione (O/D) degli spostamenti veicolari.

Nel caso specifico, quest’ultima è stata ottenuta attraverso informazioni più precise nei confronti delle origini, mentre per quanto riguarda le destinazioni è stato possibile definire nell’immediato solo il Comune di arrivo e non la sezione sub-comunale. A tali carenze si è sopperito mediante modelli matematici basati sulle misurazioni di traffico effettuate dal 12 al 30 luglio 1999, che hanno inoltre permesso di includere nella matrice la parte di mobilità non sistematica (cioè non legata a fenomeni di pendolarismo per ragioni lavorative o scolastiche).

La valutazione della domanda di mobilità ha evidenziato le forti interazioni dell’area di studio con tutti i Comuni della Provincia ed in particolare con i Comuni di Pesaro e Urbino, sia in entrata che in uscita, nonché uno spiccato fenomeno di pendolarismo tra l’entroterra e la costa. All’aumentare del numero di spostamenti, inoltre, si nota la progressiva scomparsa delle relazioni con Urbino, mentre rimangono rilevanti le interazioni con Pesaro e quelle interne all’area di studio.



D'altra parte tale indagine mette in evidenza anche i lunghi tempi di percorrenza necessari a connettere il capoluogo urbinato con la Città di Pesaro. L'analisi di questi dati evidenzia quindi la necessità di potenziare questo collegamento che avrà anche ripercussioni positive sul raggiungimento della Strada di Grande Comunicazione "Fano-Grosseto".

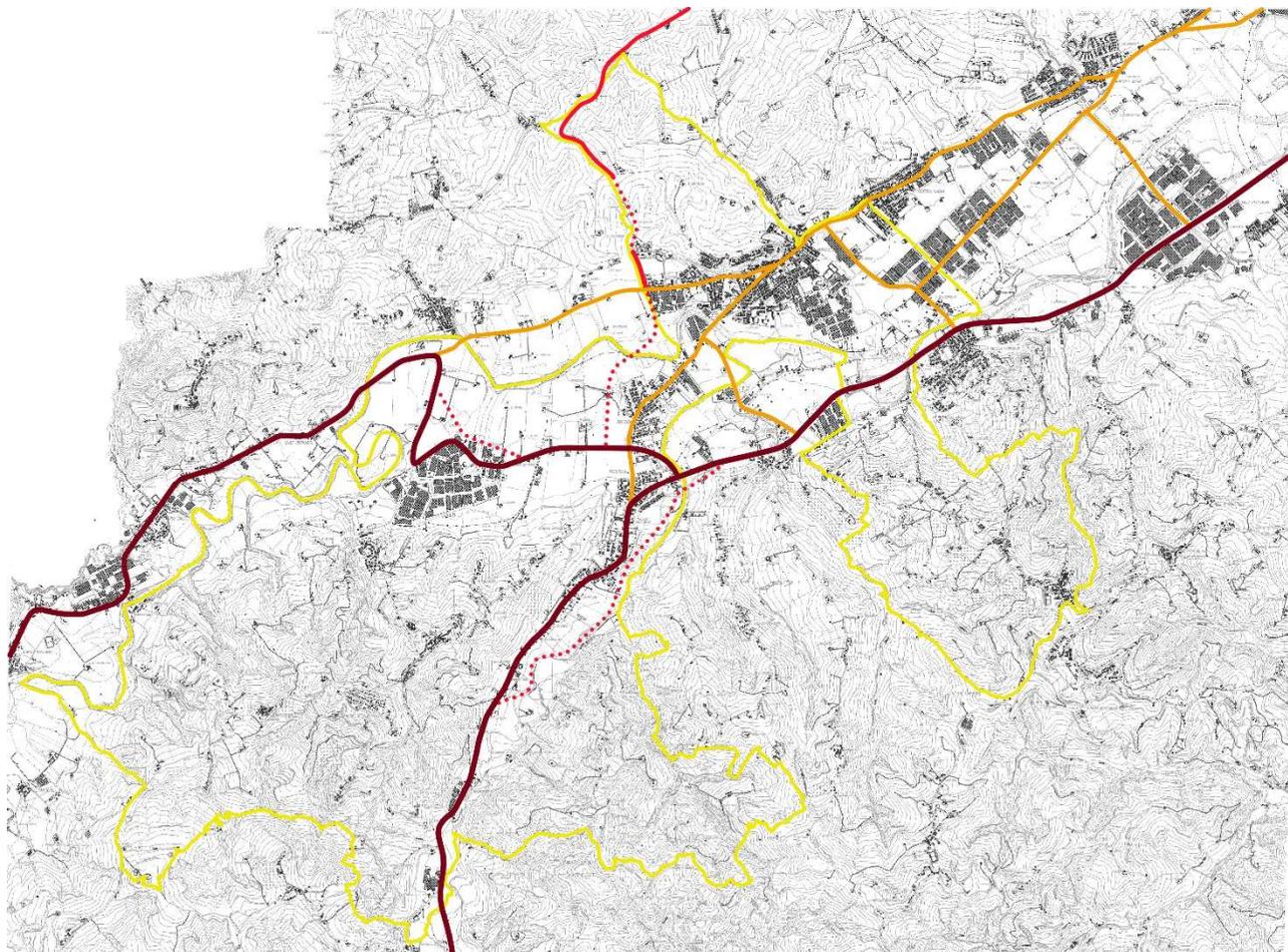
Le informazioni quantitative ottenute nella matrice finale, aggiornata in seguito all'ausilio di modelli matematici "ad aliquote parziali", rappresentano l'input per le simulazioni di traffico sulla rete stradale sia nelle condizioni attuali che progettuali, da valutare secondo le ipotesi di intervento proposte.

Tali simulazioni di scenari a breve, medio e lungo termine hanno portato alle seguenti conclusioni:

- proposta progettuale "*Pacchetto grande*" (breve termine), consistente in due bretelle di collegamento trasversale rispetto ai sistemi longitudinali vallivi della "Montelabbatese" e della "Urbinate", rispettivamente in corrispondenza del casello autostradale di Pesaro e di Montecchio. Il primo collegamento dovrebbe essere realizzato nell'abito degli interventi di compensazione relativi all'ampliamento della terza corsia dell'autostrada A 14;
- proposta progettuale "*Pacchetto area industriale*" (breve termine), consistente nella riqualificazione dell'area produttiva di via Pantanelli e di via Brodolini, nonché il collegamento dell'area stessa con la "Urbinate";
- proposta progettuale "*Pacchetto viabilità strategica*" (medio termine), consistente nel bypassare i centri urbani di Morciola, Cappone e Capponello mediante circonvallazione, i quali si vedrebbero scaricati quasi nella totalità dai flussi di valenza non urbana grazie anche all'arco di raccordo tra la "Montelabbatese" e la "Urbinate" nei pressi della Cantina Sociale di Morciola;
- proposta progettuale "*Pacchetto raddoppio Strada Provinciale n.30*" (lungo termine), con maggiori capacità drenanti dell'attuale tracciato della "Montelabbatese" conseguente al raddoppio del numero di corsie per senso di marcia, all'eliminazione degli accessi carrabili e alla regolamentazione delle intersezioni.

In definitiva, gli interventi progettuali previsti dal *PTVE* relativi alla viabilità carrabile principale dell'area di analisi confermano la bontà delle scelte operate dal *PTC* provinciale e ne suggeriscono altre, promuovendo con vigore l'attuazione delle proposte a breve-medio termine e auspicando l'adozione di quelle a lungo termine.

Le indicazioni progettuali per la risoluzione delle criticità di natura sovracomunale precedentemente evidenziate, sono qui di seguito riportate sinteticamente:



*Figura 2 – Soluzioni progettuali per la viabilità principale e secondaria*

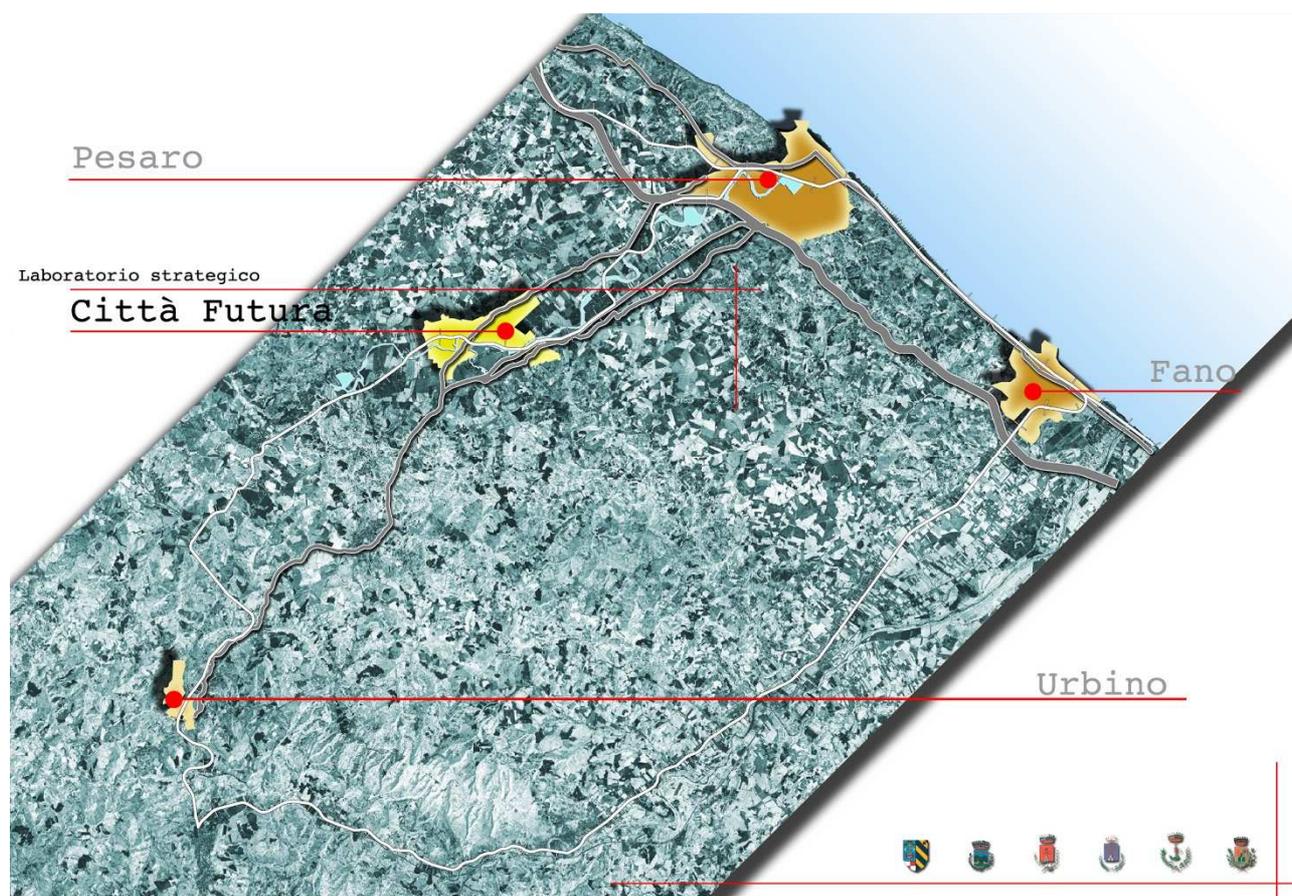
## 2.4 Il progetto della “Città Futura”

Il PTC relativo alla Bassa Val del Foglia precedentemente descritto, approvato con delibera n. 109 del 20/07/2000, ha proposto di sviluppare quanto prima una “pianificazione e progettazione concertata a livello inter-istituzionale, con l’obbiettivo prioritario della riqualificazione urbanistica ed ambientale”.

In adempimento a tale indirizzo l’amministrazione provinciale, in collaborazione con l’Unione Pian del Bruscolo e le amministrazioni comunali di Colbordolo, Montelabbate, Monteciccardo Sant’Angelo in Lizzola e Tavullia, ha attivato politiche ed azioni finalizzate alla definizione di programmi e progetti di riqualificazione a livello urbanistico, ambientale ed infrastrutturale dell’area. Sono stati così elaborati e definiti programmi e documenti condivisi che stabiliscono obiettivi, strategie e azioni operative a supporto di tale fine.

Tutto ciò, di fatto, è stato ufficializzato con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa, firmato al "Conventino" di Monteciccardo il 28 maggio del 2003 dai sindaci dei Comuni dell'Unione e dal Presidente della Provincia di Pesaro e Urbino.

Successivamente è stato formato un gruppo di lavoro di giovani professionisti coordinato dall' Ing. Arch. Federico Paci, dall'Arch. Giacomo Perlini e dal Dott. Roberto Renziper, al fine di elaborare approfondimenti ed analisi sulla città futura della Bassa Val del Foglia, una volta definite le linee guida e gli indirizzi operativi. Tale esperienza, iniziata ad ottobre del 2006 presso il "Laboratorio Strategico della Città Futura del Pian del Bruscolo", si è conclusa nel giugno del 2007 con la presentazione di alcune "suggerzioni progettuali" per la costituzione della Città Futura.



*Figura 3 – Principali proposte di intervento del progetto "Città Futura"*

Le tematiche indagate e sviluppate all'interno di questo laboratorio si sono focalizzate su quattro punti principali: il risanamento e la riqualificazione del fiume, la riqualificazione delle zone industriali, la mobilità-viabilità e il turismo.

Questi temi sono stati posti alla base del ragionamento che ha condotto alla "visione" della nuova Città che si sarebbe formata con la fusione dei cinque Comuni, offrendo opportunità utili al territorio e alla cittadinanza per uno sviluppo coerente con le richieste emerse dalla fase di studio.

La ricerca, le suggestioni e le conclusioni derivate dall'esperienza del Laboratorio Città Futura sono state tenute in considerazione in fase di progettazione non solo per quel che riguarda il territorio comunale, ma anche, ove possibile, tentando di allinearsi a quell'idea di macro-territorio che è emersa dallo studio, al fine di indirizzare le attuali proposte ad una dimensione che identifichi il territorio comunale come parte di un sistema paesistico complesso e vario.

## 2.5 Intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della SP 423 "Urbinate" in località Bottega

Lo studio di fattibilità "*Intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della SP 423 "Urbinate" in località Bottega*" valuta la possibilità di realizzare elementi propri della tecnica di moderazione del traffico, nonché di inserire marciapiedi, lungo il tratto della SP 423 "Urbinate" analizzato. Le finalità dell'intervento sono quelle di ridurre le criticità legate a situazioni di conflitto tra gli utenti della strada, aumentando il livello di sicurezza soprattutto delle "utenze deboli", e di inserire elementi di arredo funzionale per la riqualificazione ambientale e urbana della frazione di Bottega.

In esso vengono individuate delle "porte di accesso" con lo scopo di evidenziare la transizione tra zone aventi caratteristiche circolatorie diverse: ingresso nel centro abitato (Porta 1) e accesso a zone con particolari vincoli a protezione dei pedoni e dell'ambiente, come zone residenziali, zone 30, ecc. (Porta 2).

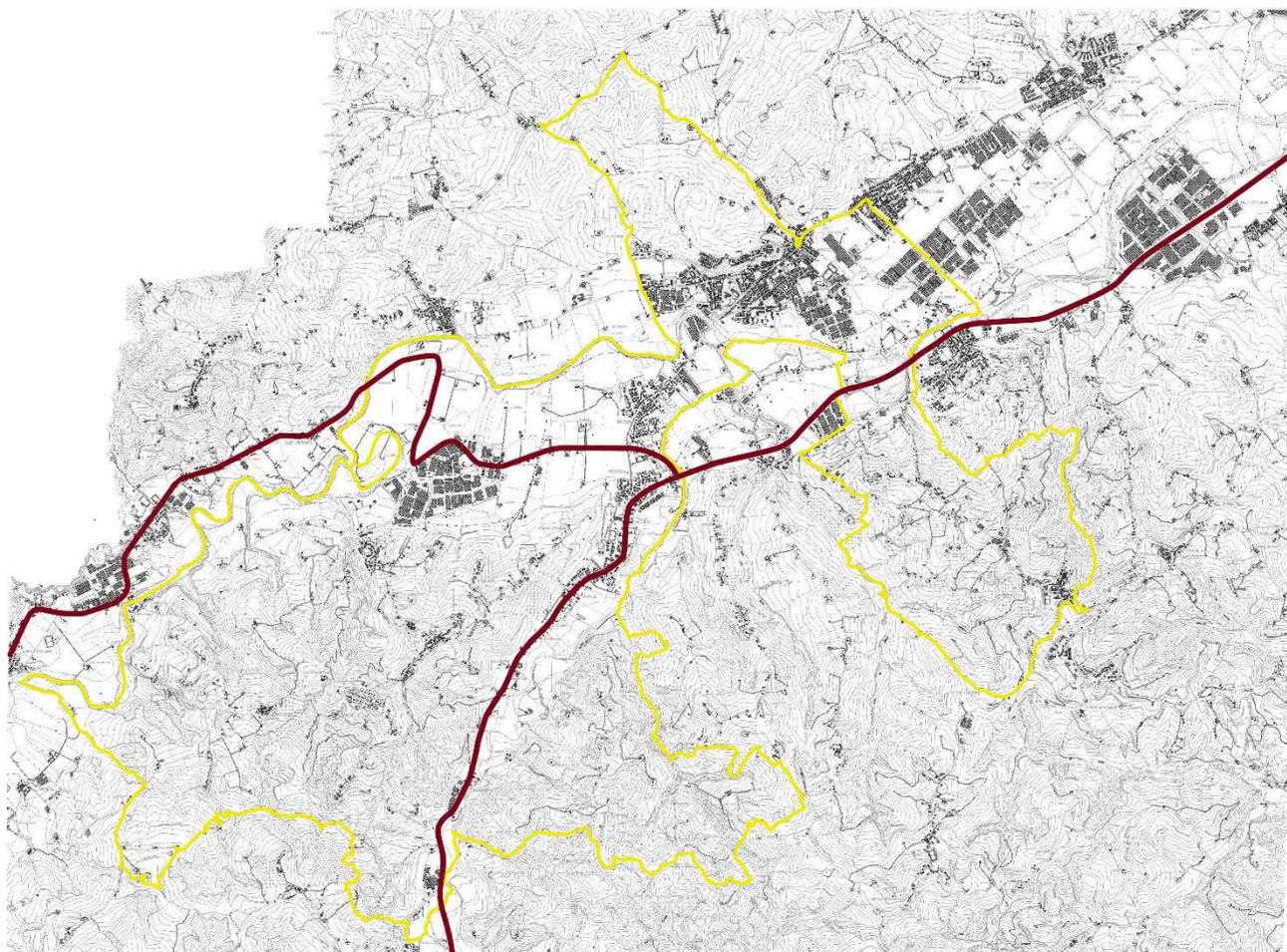


Figura 4 – Planimetria generale dell'intervento e sezioni tipologiche

## CAPITOLO 3: ANALISI DELLA VIABILITA' COMUNALE E SOVRACOMUNALE ESISTENTE

### 3.1 Viabilità carrabile esistente: livello sovracomunale

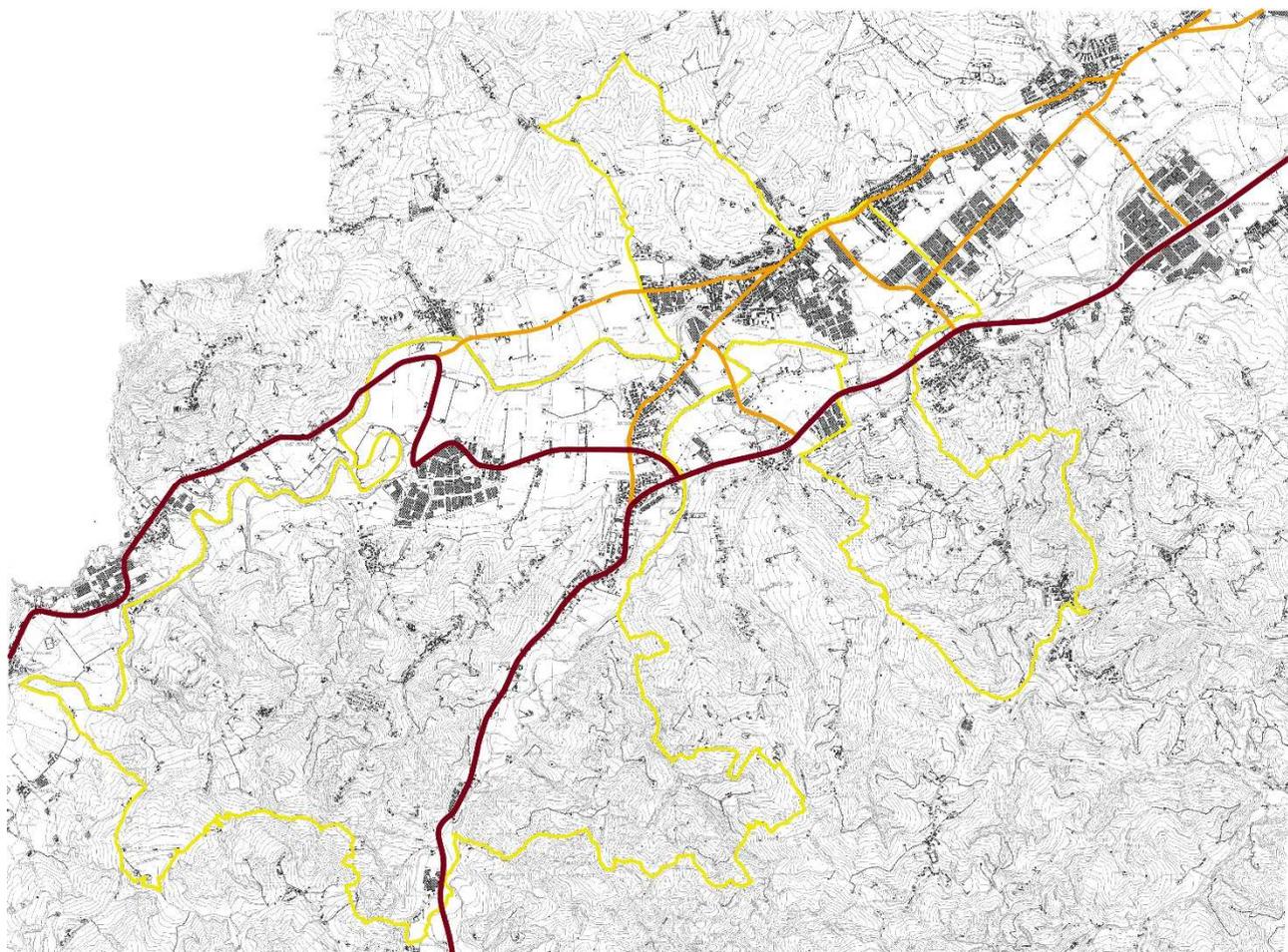
L'analisi della viabilità sovracomunale ha riguardato tre grandi arterie direttrici di flusso: la SP 30 "Montelabbatese" (nota anche come "Strada delle Regioni") che rappresenta il principale asse di collegamento veloce tra la costa e l'entroterra, il tratto della SP 423 "Urbinate" che dai centri abitati di Morciola, Cappone e Capponello si collega all'anello "Fano-Pesaro-Urbino-Fermignano" e al futuro tratto di strada a scorrimento veloce "Fano-Grosseto", la SP 3 "Fogliense" che collega la vallata alla zona di Carpegna e andrà a riconnettersi anch'essa con la "Fano-Grosseto" attraverso la galleria della Guinza, con la finalità di migliorare il collegamento tra la costa adriatica e quella tirrenica ed in particolare con la capitale.



*Figura 5 – Schema delle arterie dei flussi principali*

### 3.2 Viabilità carrabile esistente: livello comunale

Con il medesimo grado di importanza, ma con carattere più “locale”, assumono particolare rilevanza, all’interno del territorio comunale di Vallefoglia, il tratto della “Urbinate” che dal casello autostradale della A 14 di Pesaro attraversa tutto il territorio comunale di Vallefoglia (passando per i centri abitati di Montecchio, Bottega, Morciola e Cappone), la traversa di via Fornaci (SP 14), via Pantanelli e la Strada del Foglia che servono le due principali zone industriali della vallata di Montelabbate e della Chiusa di Ginestreto, la strada che dal quartiere “Grotte” di Montecchio (coincidente con la SP 3 “Fogliense”) attraversa il territorio comunale di Tavullia passando per il Pian del Bruscolo e Padiglione e si collega alla “Fogliense”, la traversa di via Arena (che parte dal Cimitero degli Inglesi) che collega la frazione di Montecchio con la “Montelabbatese” attraverso il ponte di Montelabbate.



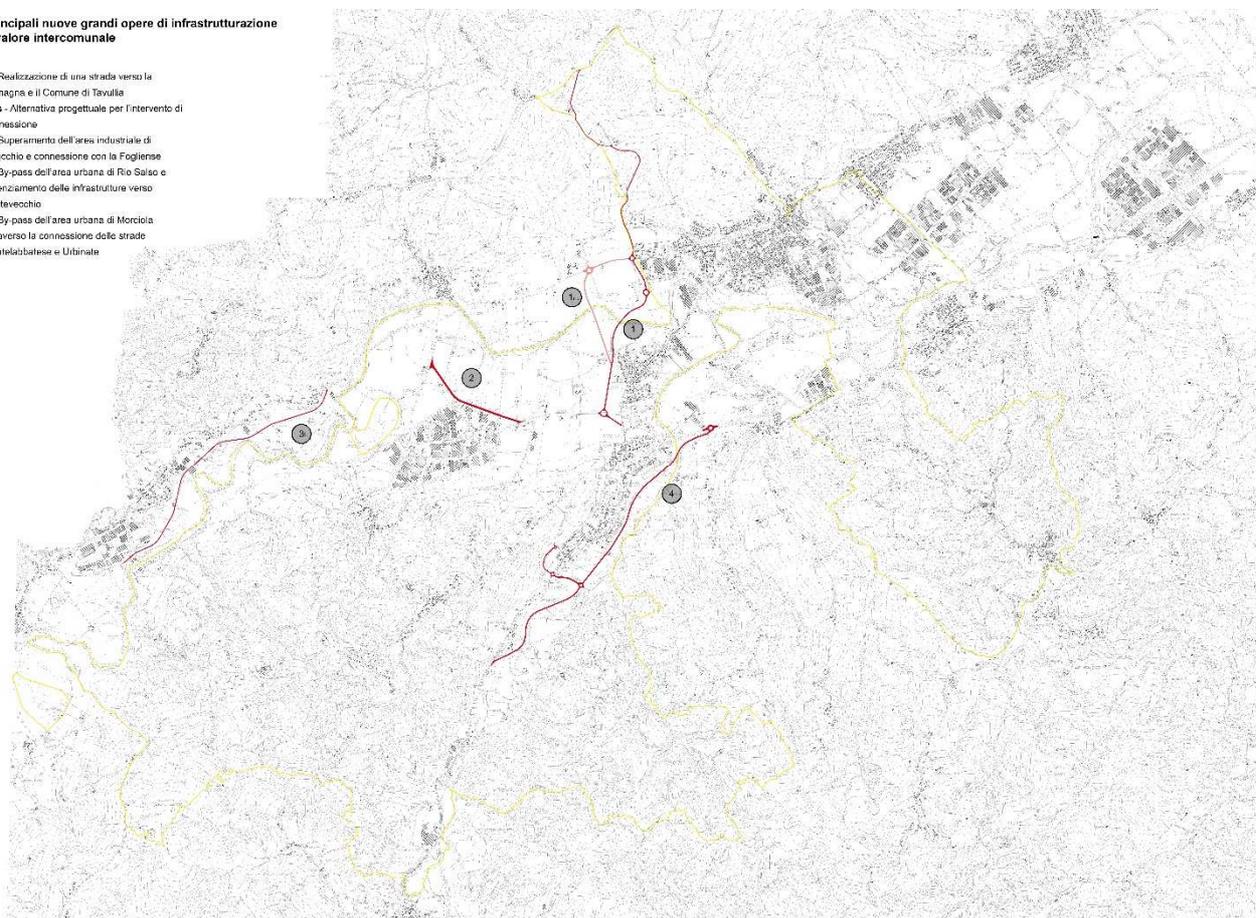
*Figura 6 – Schema delle arterie dei flussi principali e secondari*

## CAPITOLO 4: PROPOSTA PROGETTUALE

Si riporta sinteticamente una panoramica generale dei principali interventi relativi alla viabilità comunale (o locale) e sovracomunale, successivamente descritti in dettaglio.

Principali nuove grandi opere di infrastrutturazione a valore intercomunale

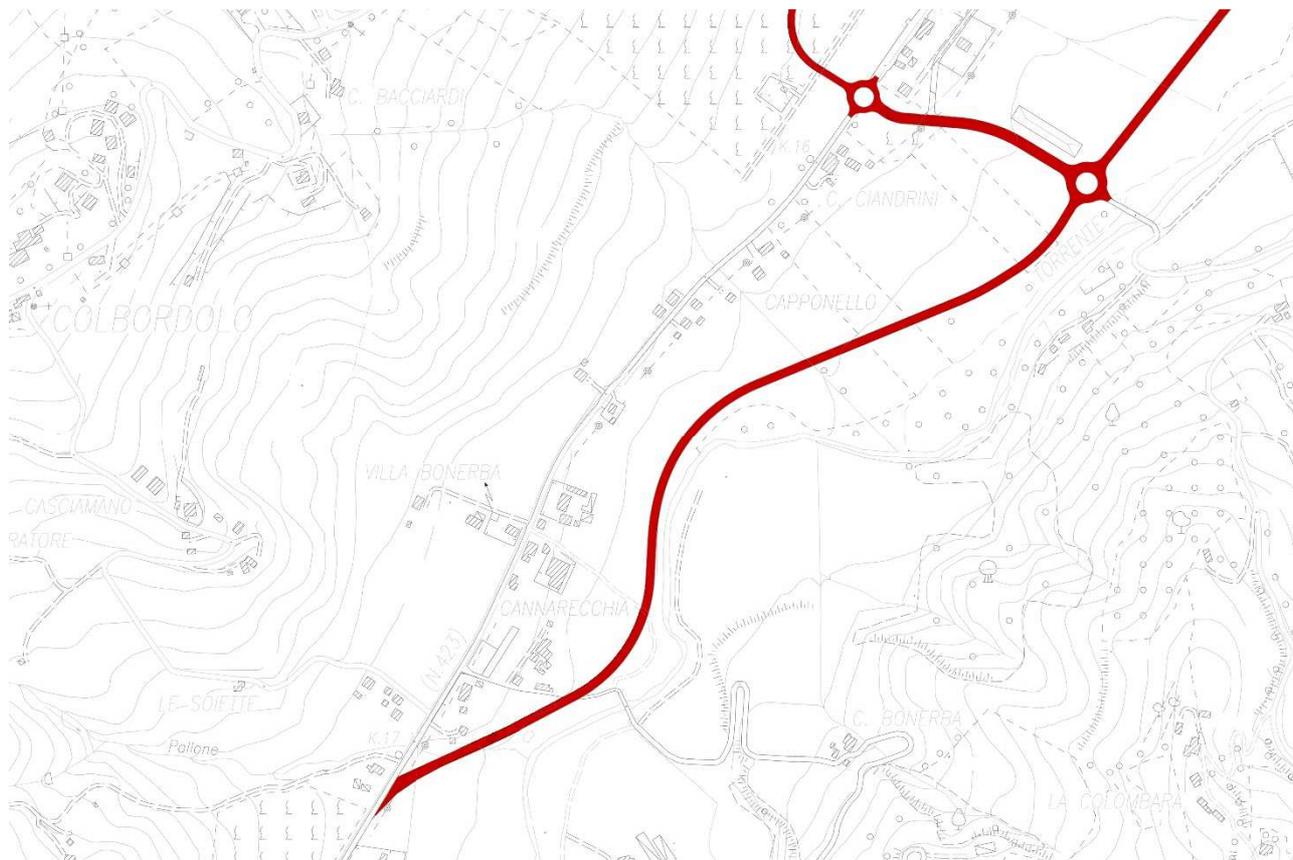
- 1 - Realizzazione di una strada verso la Romagna e il Comune di Tavullia
- 1bis - Alternativa progettuale per l'intervento di connessione
- 2 - Superamento dell'area industriale di Talecchio e connessione con la Fogiense
- 3 - By-pass dell'area urbana di Rio Salso e potenziamento delle infrastrutture verso Pontevecchio
- 4 - By pass dell'area urbana di Morciola attraverso la connessione delle strade Montelabbatese e Urbinate



*Figura 7 – Principali interventi a livello comunale e sovracomunale*

### 4.1 Interventi di progetto

Per quanto concerne il by-pass delle frazioni di Morciola, Cappone e Capponello mediante circonvallazione, si premette che viene ritenuto tuttora idoneo il tracciato previsto dal *PTC* precedentemente descritto. Nel dettaglio e a scopo di ulteriore chiarezza, si ricorda che tale tratto collega la “Montelabbatese” alla “Urbinate” inserendosi tra il centro abitato di Morciola e la sponda occidentale del fiume Apsa, con innesti alle strade esistenti rispettivamente nei pressi del Vecchio Molino Ruggeri a Morciola e alle pendici del Monte di Colbordolo. Quest’ultimo tratto, in particolare, prevede la realizzazione di svincoli mediante rotatoria che permettono anche la realizzazione del tracciato step-by-step, limitandosi in prima fase al superamento del centro abitato di Cappone e successivamente a quello di Capponello. In entrambi i casi, gli attacchi alle strade esistenti già ipotizzati dal *PTC* si ritengono, come detto, idonei.



*Figura 8 – Ipotesi di innesto del by-pass lato Urbino*



*Figura 9 – Inserimento dell'intervento su ortofoto*





Figura 11 – Inserimento dell'intervento su ortofoto

Dato il carattere fortemente extraurbano ed il ruolo assunto nel contesto territoriale in cui il tracciato descritto va ad inserirsi (strada di scorrimento con presenza di una rilevante aliquota di traffico di mezzi pesanti/commerciali) si ritiene opportuno adottare, in termini di sezione stradale trasversale, le prescrizioni inerenti ad una Strada Extraurbana Secondaria (tipo C) e, in particolare, di tipo C1 qualora fossero previsti (come auspicabile) itinerari di trasporto pubblico locale.

Le caratteristiche geometriche principali della sezione stradale ipotizzata sono di seguito riportate:

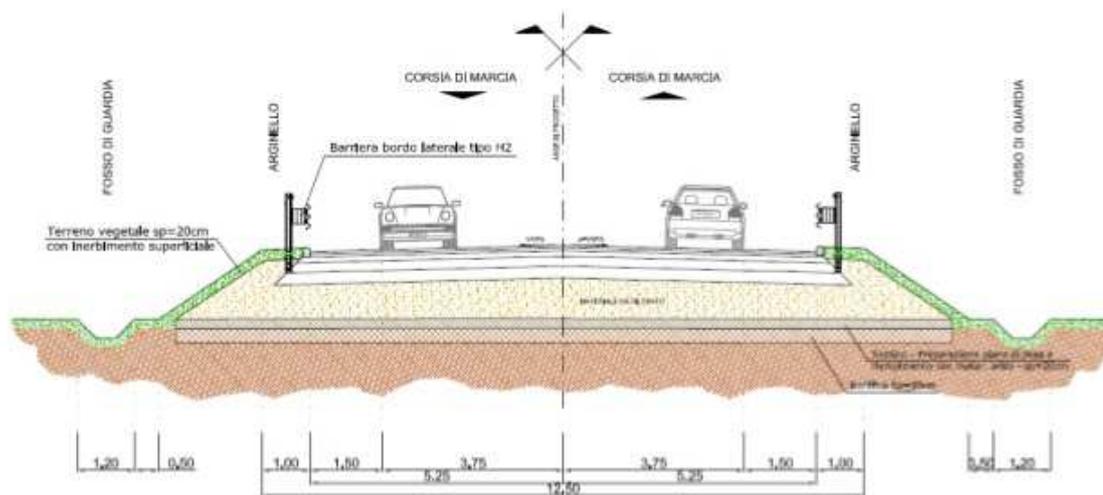
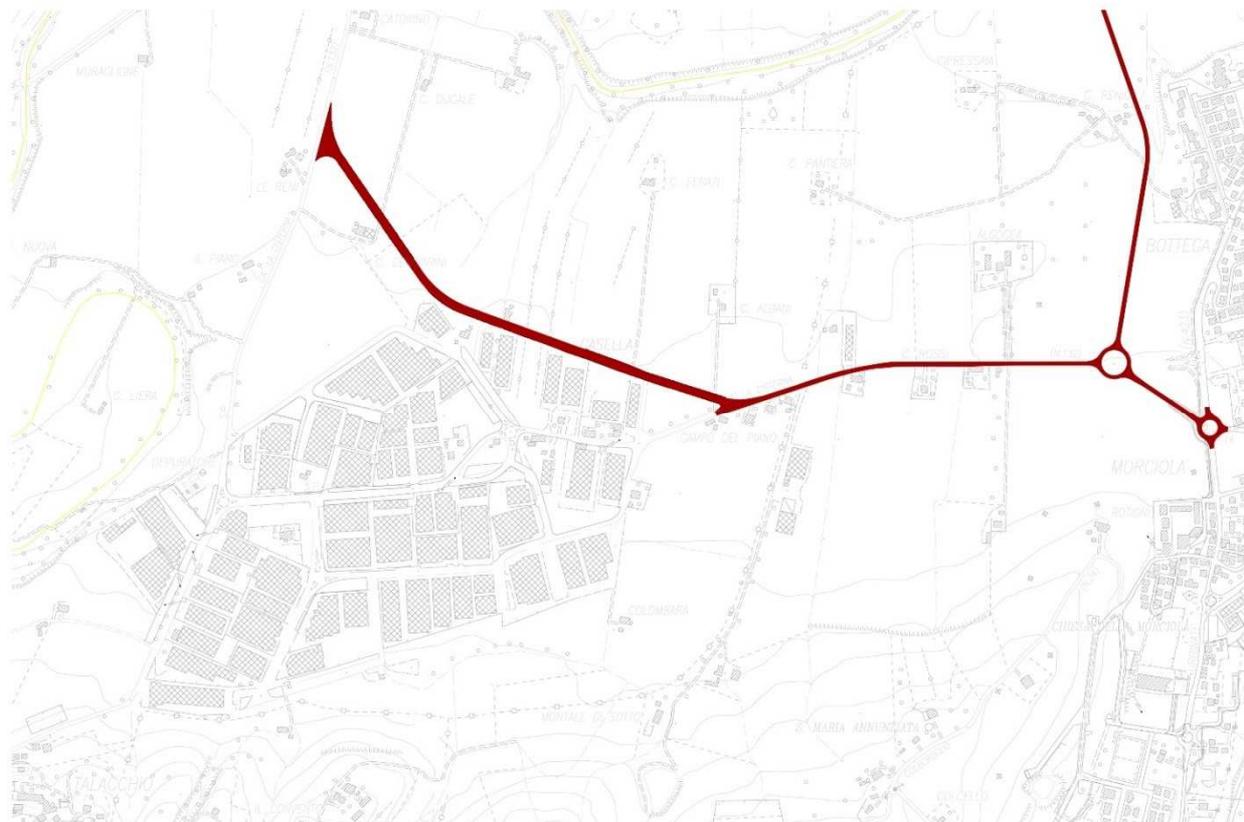


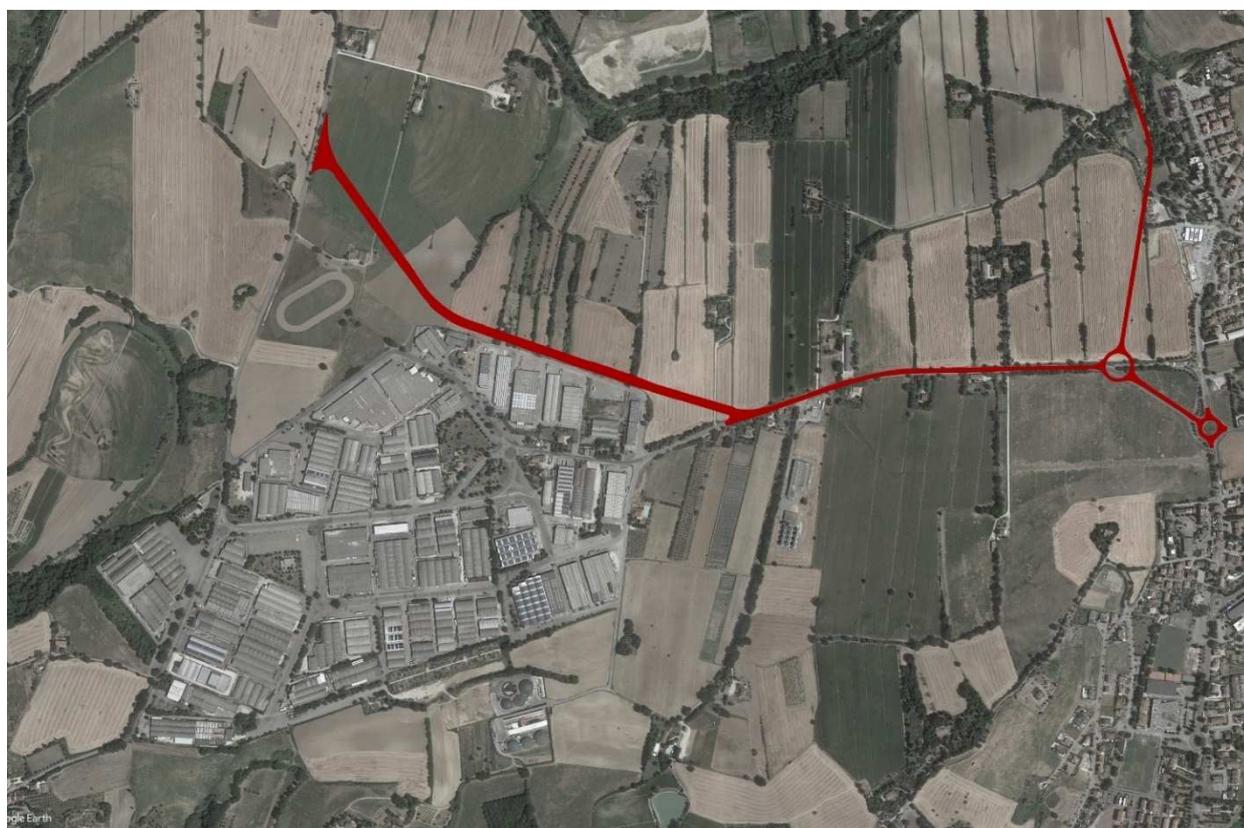
Figura 12 – Sezione trasversale di una Strada Extraurbana Secondaria tipo C1



I dettagli degli attacchi relativi all'intervento in esame sono qui di seguito riportati:



*Figura 14 – Ipotesi di intervento del by-pass della Piana di Talacchio*



*Figura 15 – Inserimento dell'intervento su ortofoto*

Tra gli interventi ipotizzati, tutti a valenza sovracomunale, quello con il maggiore e più evidente impatto all'interno del contesto territoriale del Comune di Vallefoglia è il collegamento che dal primo tratto della Piana di Talacchio si innesta sulla "Fogliense" nei pressi del confine comunale di Tavullia e Vallefoglia (all'inizio della zona del Pian del Bruscolo), per poi proseguire verso la Romagna attraverso l'allaccio alla SP 64.

Analizzando la soluzione adottata, si evidenzia come tale intervento possa rappresentare non solo una valida alternativa alle già esistenti vie di accesso alla Romagna, ma anche un mezzo di "cucitura" tra due porzioni del territorio comunale che finora risultavano in qualche modo disconnesse; il vecchio ponte



*Figura 16 – Collegamento tra il Comune di Vallefoglia e la Romagna*

sul fiume Foglia, anch'esso da riqualificare sia a livello strutturale che carrabile, rappresenta infatti ad oggi l'unico elemento di collegamento tra Montecchio e le frazioni comunali situate ad ovest di Bottega.

Nel dettaglio, il tracciato del collegamento con la Romagna ipotizzato consiste in un primo tratto che, fiancheggiando il centro abitato di Bottega, attraversa il fiume Foglia mediante un viadotto nella sezione riportata in figura e, inserendosi nel territorio comunale di Tavullia, si innesta in una prima rotatoria a raso localizzata nella parte Sud della zona industriale del quartiere "Grotte" di Montecchio.

Da qui un secondo tratto corre, in direzione Nord, lungo la fascia di rispetto relativa alla nuova lottizzazione prevista dal Comune di Tavullia, per poi confluire in una seconda rotatoria a raso, da realizzare proprio in prossimità del confine tra i due Comuni, in particolare in corrispondenza dell'intersezione tra la "Fogliense" e "Strada Re dei Gatti".

Quest'ultima, una volta adeguata alle caratteristiche della precedente porzione di tracciato già descritta, rappresenterà la parte iniziale del terzo ed ultimo tratto dell'ipotesi progettuale che, inglobando anche parte di Via Belvedere, terminerà con l'allaccio alla SP 64 o "Strada Marrone" nel segmento tra le località di Trebbio di Montegridolfo e Tavullia.

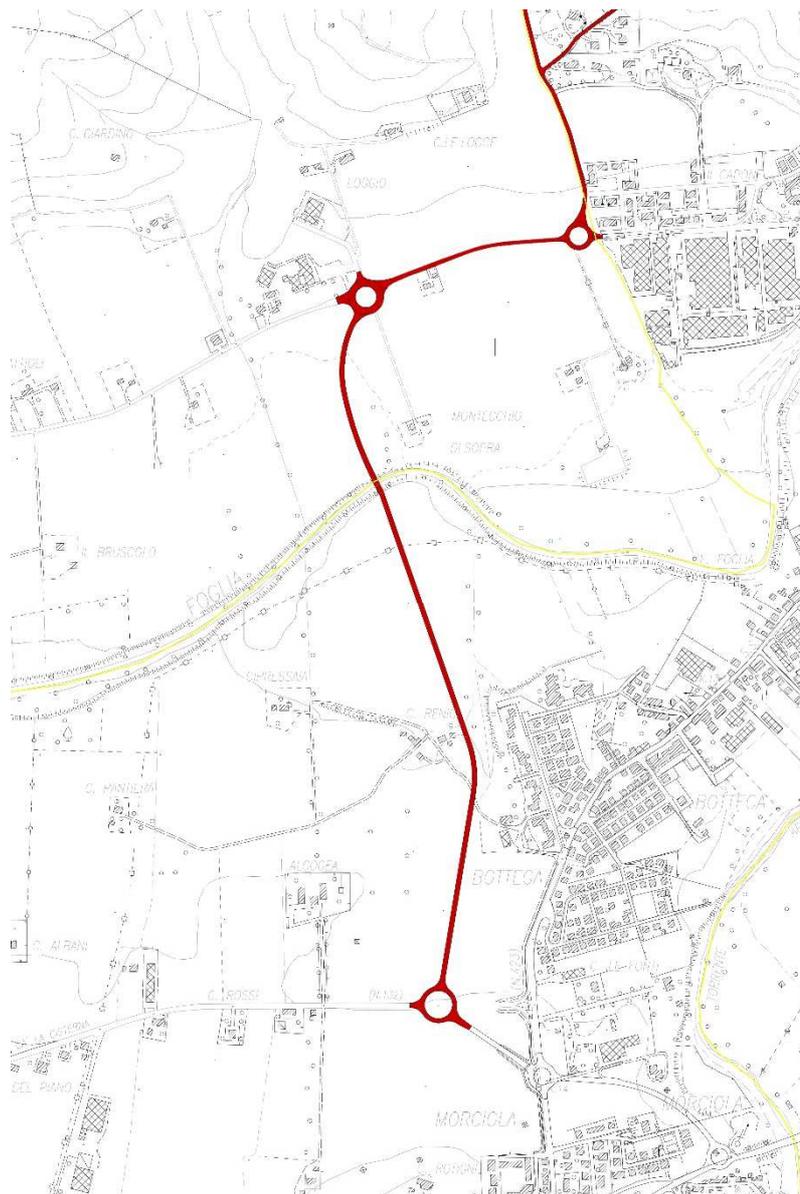


*Figura 17 – Inserimento dell'intervento su ortofoto*

La soluzione adottata, tuttavia, mostra delle criticità sia in termini ambientali che economici, i quali hanno suggerito la valutazione di una seconda ipotesi progettuale. Tra gli aspetti negativi spiccano la presenza di un fosso di raccolta delle acque situato lungo il confine comunale di Tavullia e Vallefoglia e la necessità di realizzare un sottopasso in corrispondenza del viadotto sul fiume Foglia per permettere la continuità della pista ciclopedonale di carattere paesaggistico che costeggia il corso d'acqua stesso, in modo da garantire un attraversamento della strada oggetto di valutazione in totale sicurezza. Quest'ultimo, in particolare, comporta un onere economico notevole, nonché la penalizzazione del percorso ciclopedonale esistente che, a causa di rampe in pendenza legate alla quota del sottopasso suddetto, perderà l'andamento planare che ora lo caratterizza.

Pertanto, come detto, è stata valutata una seconda ipotesi progettuale di tracciato, che consiste in due segmenti stradali uniti tra loro da un lembo esistente. Quest'ultimo elemento, di pertinenza dell'amministrazione comunale di Tavullia, appartiene alla "Fogliense" e comprende, in particolare, il tratto stradale tra il confine comunale e l'Istituto Comprensivo Statale "Pian del Bruscolo", nell'omonima zona.

Il primo segmento del tracciato ipotizzato, riportato in figura, attraversa il fiume Foglia mediante un viadotto posto adiacentemente al ponte di legno della pista ciclopeditonale esistente, per poi innestarsi sulla strada del Pian del Bruscolo, anche in questo caso mediante rotatoria a raso.

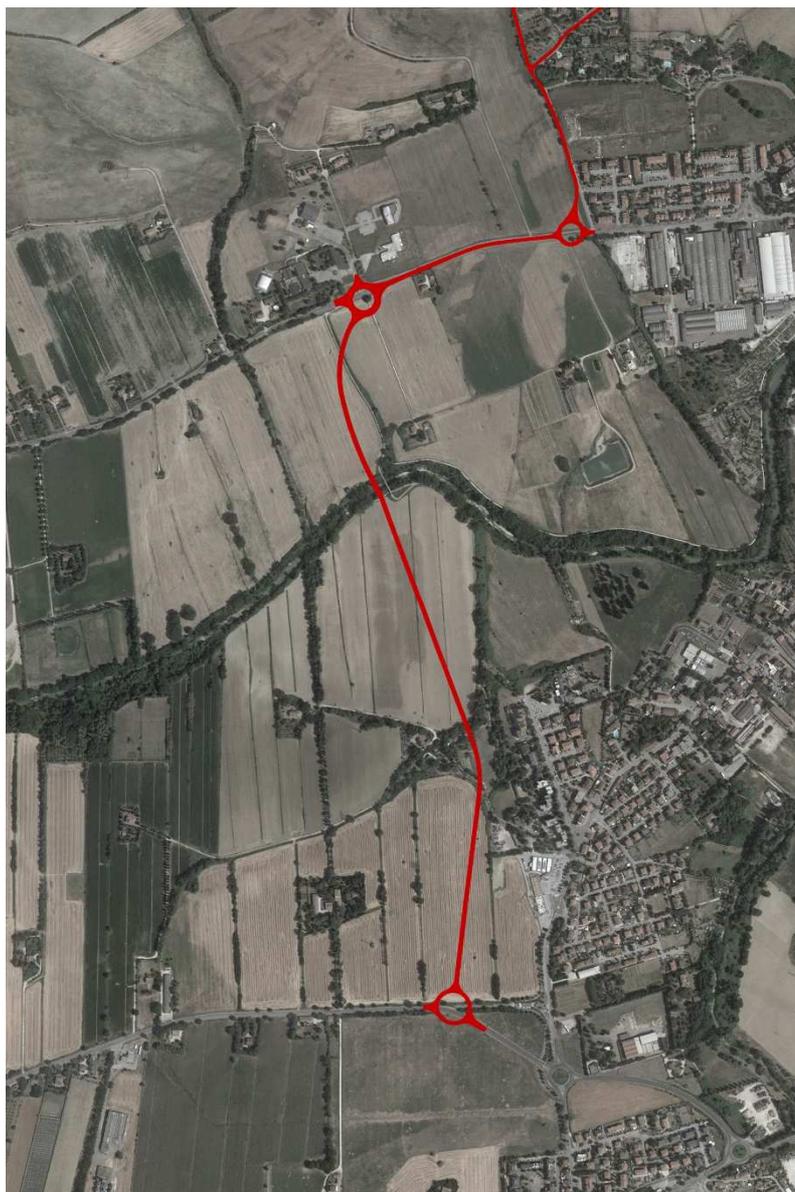


*Figura 18 – Seconda ipotesi di collegamento verso la Romagna*

Allo stesso tempo, per realizzare il secondo segmento stradale sarà necessario adeguare "Strada Re dei Gatti" alle caratteristiche della precedente porzione di tracciato già descritta e innestarla sulla strada esistente mediante rotatoria a raso. Essa, come detto, fungerà da primo tratto di collegamento con la SP 64 o "Strada Marrone" che porta alla Romagna.

Anche in questo caso, come per gli interventi precedentemente descritti, per entrambe le soluzioni proposte si ritiene idoneo adottare, sia per le strade di nuova realizzazione che per le strade esistenti da adeguare, le prescrizioni in termini di sezione trasversale relative ad una Strada Extraurbana Secondaria di tipo C1, dato il livello e la tipologia di traffico previsti. Questa tipologia stradale, inoltre, permette una più agevole circolazione di eventuali linee di trasporto pubblico.

A conclusione della descrizione dell'intervento si sottolinea come, nonostante la grande rilevanza che tale opera infrastrutturale assumerebbe all'interno del territorio comunale e in termini di collegamento sovracomunale, la presenza di un'orografia variabile e di un tracciato esistente estremamente sinuoso fanno sì che il tratto che da "Strada Re dei Gatti" connette l'intero itinerario ipotizzato alla SP 64 (previsto nelle medesime modalità in entrambe le ipotesi presentate) potrebbe non essere di facile realizzazione e/o adeguamento e, pertanto, anche oneroso in termini economici.



*Figura 19 – Inserimento dell'intervento su ortofoto*



## 4.2 Criticità nelle ipotesi non adottate

Tra i vari interventi ipotizzati, si è valutata la possibilità di realizzare una bretella di collegamento tra la zona industriale della Piana di Talacchio e la frazione di Pontevecchio. Tale necessità sorge dalla volontà di rendere più facilmente accessibile il piccolo paese all'interno del territorio comunale di Vallefoglia, il quale presenta alcuni beni di carattere storico-culturale di notevole interesse, quali il ponte romano sul fiume Foglia (da cui prende il nome) e un mulino che potrebbe essere adibito a museo con tema agricolo. La volontà era pertanto quella di mettere in maggiore evidenza, grazie ad una migliore fruibilità, queste bellezze che caratterizzano in maniera così prominente la frazione di Pontevecchio.

Alcune criticità sorte in fase di ipotesi e valutazione hanno però fatto sì che tale intervento fosse ritenuto non così strettamente necessario e pertanto non riportato come soluzione progettuale adottata.

Tra le principali motivazioni si evidenzia il fatto che, proprio per le ridotte dimensioni della frazione da raggiungere, un collegamento di questo tipo comporta oneri economici che non sono supportati dalla necessità di intervento. L'infrastruttura si collocherebbe infatti all'interno di una vasta area pianeggiante costeggiante il fiume Foglia, il quale andrebbe attraversato almeno una volta mediante un viadotto. Questo aspetto ha ripercussioni non solo in termini economici, ma anche di carattere ambientale.

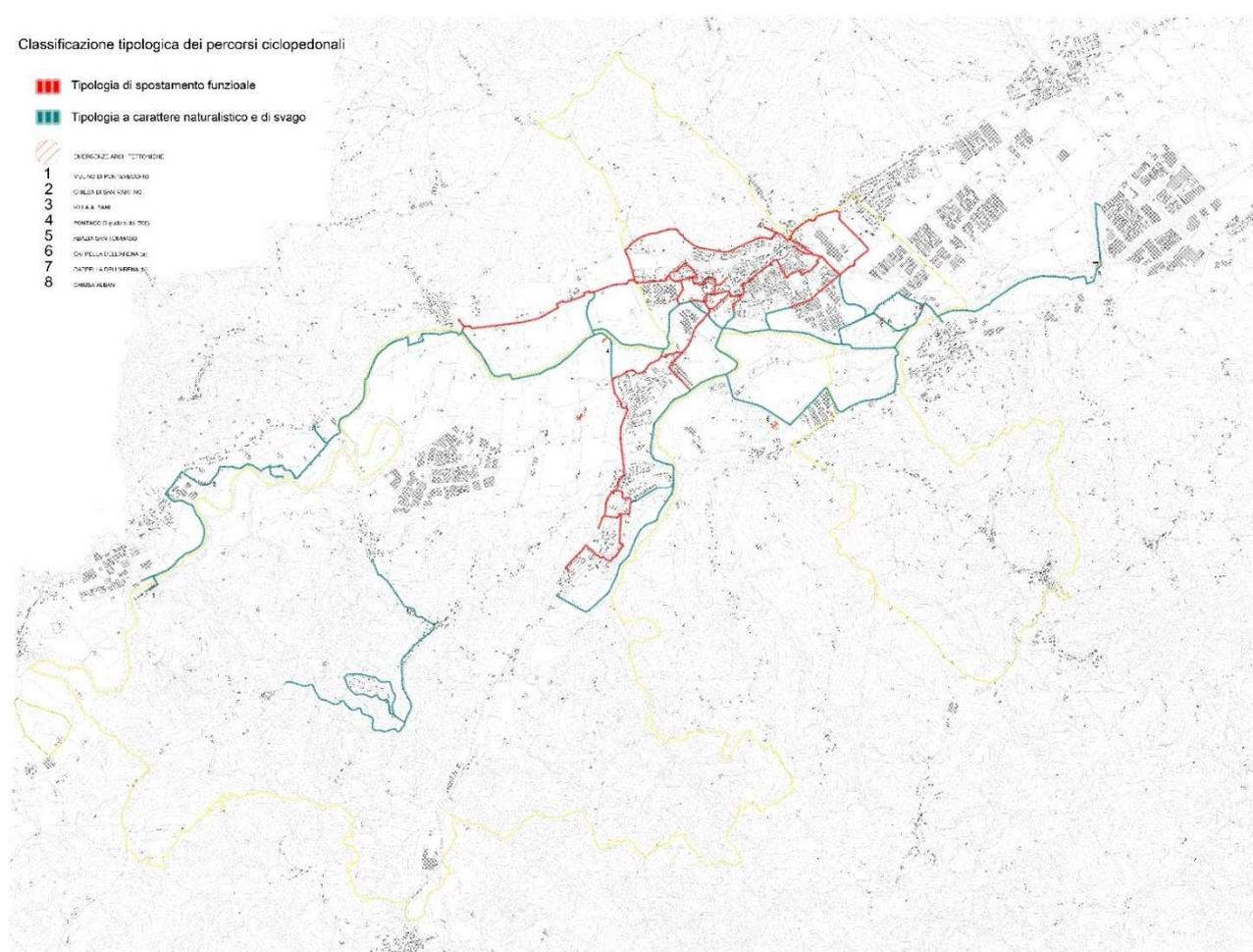
Infine, data la presenza di un'ipotesi di intervento presente nel PRG di Tavullia, che nella fattispecie by-passa la frazione di Rio Salso collocandosi tra il paese stesso e il fiume Foglia terminando proprio nei pressi della frazione di Pontevecchio, ha fatto sì che fosse ritenuto più che sufficiente quest'ultimo collegamento a fornire maggiore accessibilità al paese stesso.

## CAPITOLO 5: PERCORSI CICLOPEDONALI E MOBILITA' DOLCE

Nella futura Città di Vallefoglia i percorsi ciclopedonali e i circuiti per la mobilità dolce rivestiranno un ruolo importante nel tentativo di creare un tessuto cittadino più attivo ed interagente.

La particolare orografia del territorio, che varia da aree pianeggianti (nei pressi della sede del fiume Foglia) a colline e pendii di valore naturalistico indiscusso, ha indirizzato la progettazione verso una suddivisione di tali collegamenti attraverso due categorie distinguibili ma, allo stesso tempo, complementari:

- *percorsi naturalistici o di svago;*
- *percorsi di spostamento funzionale.*



*Figura 20 – Classificazione tipologica dei percorsi ciclopedonali*

Tale classificazione è stata adottata nel tentativo di identificare la duplice tipologia degli interventi, in relazione alla finalità del percorso ciclopedonale stesso: a carattere prevalentemente ricreativo o, nel caso di “spostamento funzionale”, a sostituzione dell’uso dei mezzi motorizzati nella normale routine quotidiana, specialmente nei movimenti pendolari come casa-lavoro e/o casa-scuola.

Attraverso un riesame di quanto già previsto nei PRG dei precedenti comuni costituenti Vallefoglia, si è passati per una classificazione dei tratti esistenti, di quelli previsti e, infine, di quelle porzioni di tracciato che, seppur effettivamente realizzate, necessitano di lavori di adeguamento per poter essere utilizzate dalla cittadinanza al fine preposto.

È stato quindi prodotto un chiaro elaborato con le soluzioni progettuali previste, affiancate a quelle esistenti o da adeguare, al fine di rendere immediatamente riconoscibile la volontà di mettere a sistema dei circuiti che abbiano la loro “riason d’etre” nel condurre i cittadini attraverso i luoghi della città, garantendo così una visione generale che ne giustifichi la realizzazione e/o il completamento.

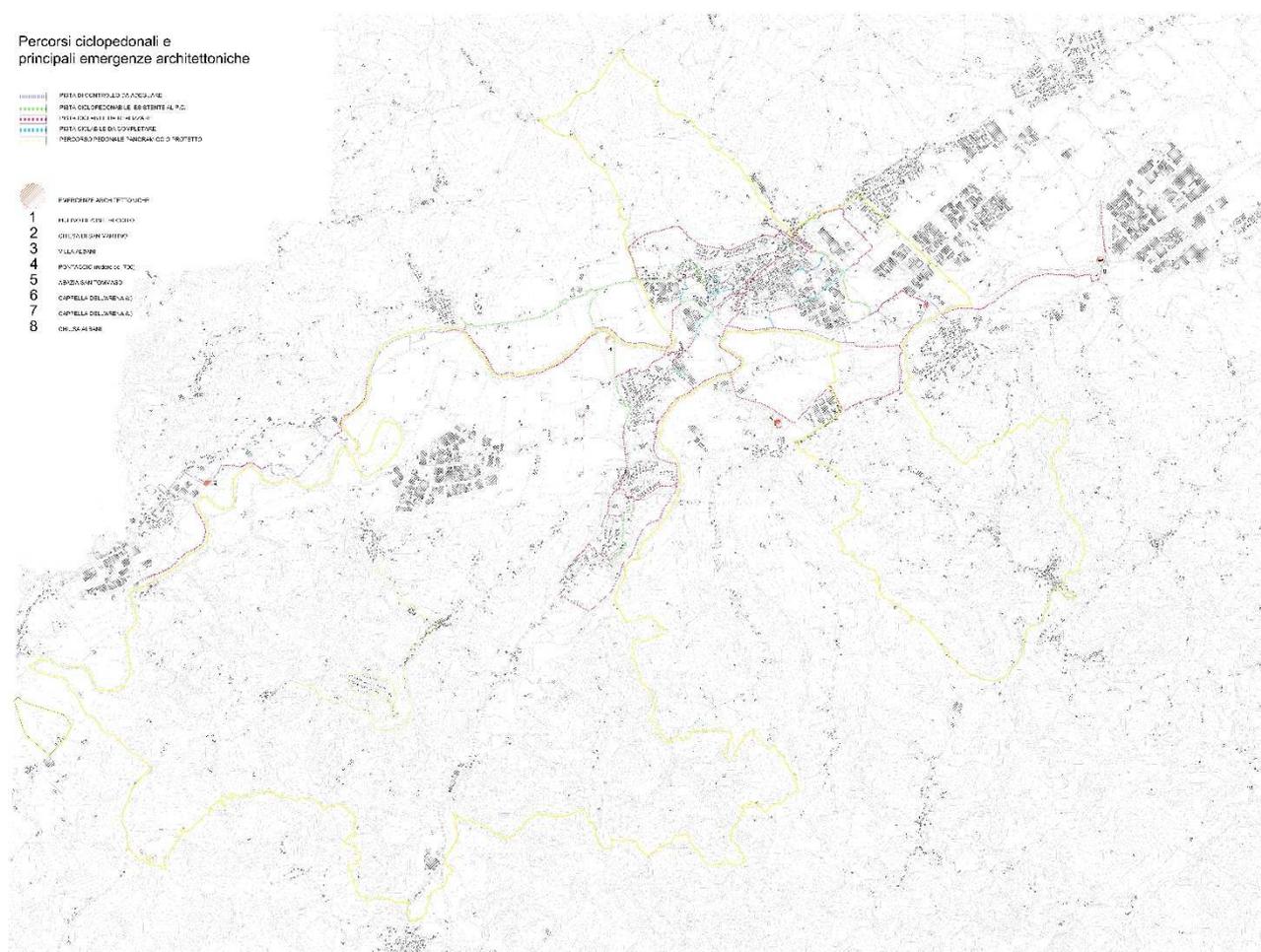


Figura 21 – Percorsi ciclopedonali e principali emergenze architettoniche



## 5.1 Percorsi a carattere prevalentemente naturalistico e di svago

La volontà di valorizzare gli splendidi paesaggi della vallata non può non tener conto dell'elemento naturale che dà il nome al Comune stesso: il fiume Foglia. Il processo di valorizzazione di questo sistema fluviale, in coerenza con le moderne sperimentazioni di tipo paesaggistico, punta a riportare i cittadini a contatto con questo bacino troppo spesso ignorato o dimenticato, sfruttando il suo percorso sinuoso per offrire passeggiate e itinerari a contatto con la natura.

La situazione attuale vede la presenza di alcuni tratti percorribili nei pressi del fiume, piste di controllo realizzate o previste grazie anche allo stanziamento di fondi europei. Continuando ad investire in questa direzione, è previsto un potenziamento di tali sentieri ed un prolungamento del loro raggio di influenza fino a proiettarsi al di fuori del territorio comunale, in un'ottica che garantisce al tempo stesso controllo e risistemazione degli argini del fiume, nonché la creazione di una direttrice privilegiata per lunghe escursioni attraverso la vallata del fiume Foglia. In questi interventi sono inoltre presenti semplici elementi di riconoscibilità come aree di sosta e di arredo urbano, la scelta di una segnaletica strutturata e ben visibile, elementi di illuminazione e trattamento del manto stradale che garantiranno un senso identitario che inviterà e invoglierà la cittadinanza all'utilizzo.

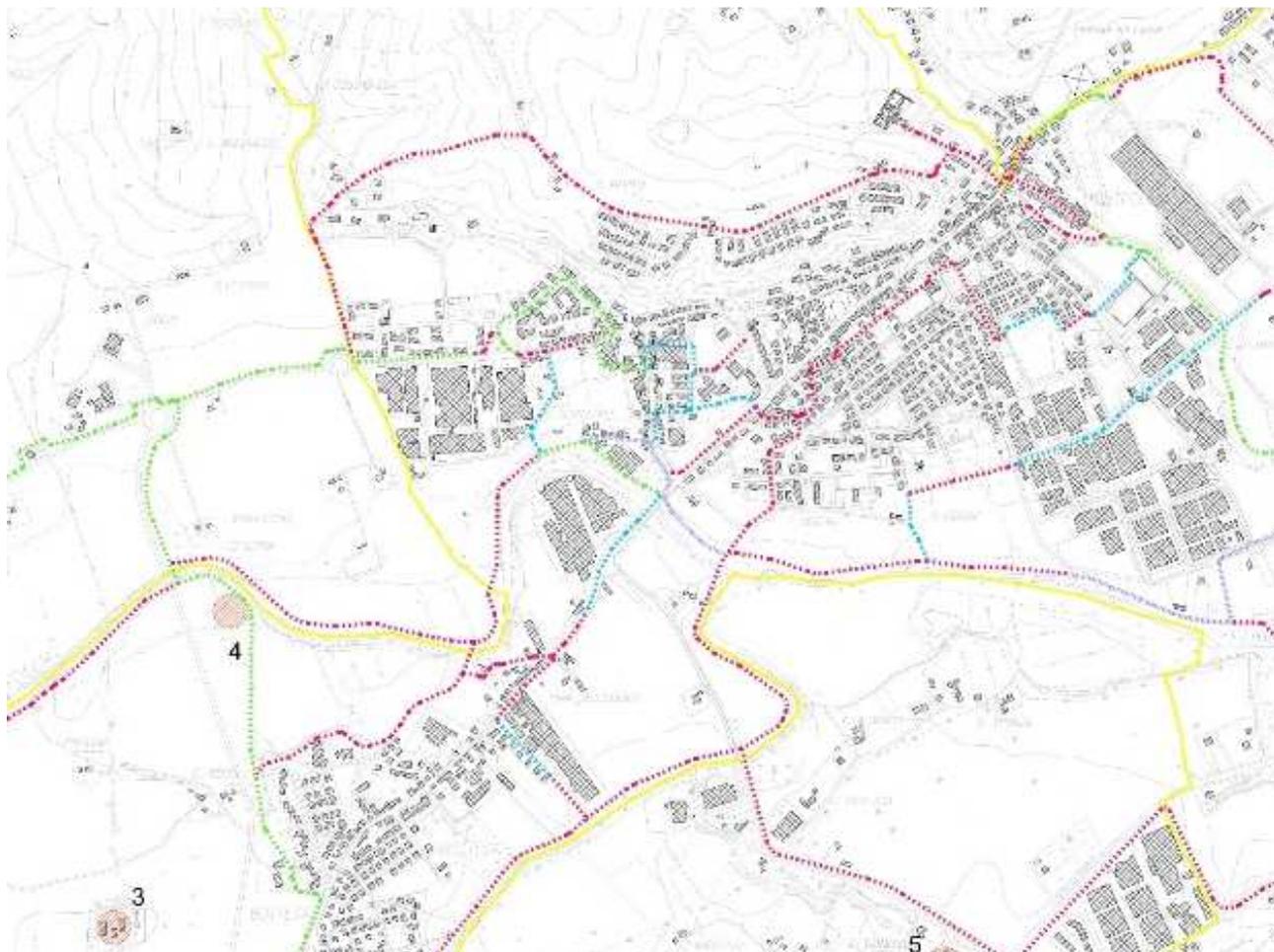
Non da ultimo, nel valutare le sistemazioni dei percorsi si è tenuto in considerazione la presenza dei principali beni architettonici della zona, in maniera da renderli accessibili non solo con mezzi motorizzati ed auspicandone una graduale riscoperta da parte dei cittadini di Vallefoglia.

## 5.2 Percorsi di spostamento funzionale

Per ciò che concerne la categoria definita "funzionale", facendo riferimento a tutti gli spostamenti di natura più pratica che ricreativa, la progettazione è stata guidata dall'idea di creare dei circuiti per la mobilità dolce che permettano ed incentivino l'uso della bicicletta in sostituzione dei mezzi privati motorizzati, concentrandosi soprattutto sulla connessione dei due maggiori centri: Montecchio e Bottega. Proprio qui, in effetti, si concentrano i principali servizi della Città di Vallefoglia, ma si registra anche una sostanziale carenza di vie di connessione. Attraverso una sistematica registrazione dei pochi tratti ciclopedonali esistenti, si è dunque cercato di connetterli tra loro, al fine di creare una serie di itinerari che generino un sistema di mobilità strutturato, in luogo di tanti piccoli segmenti non comunicanti.

Mediante una progettazione appropriata, i percorsi passeranno nei pressi delle funzioni e dei servizi della Città, evitando ai cittadini di doversi mettere alla guida.

Particolarmente interessante è lo studio dell'attraversamento del fiume nell'area di giunzione tra Bottega e Montecchio, attualmente punto di criticità della mobilità veicolare a causa dell'insufficiente portata di traffico di un ormai obsoleto ponte.



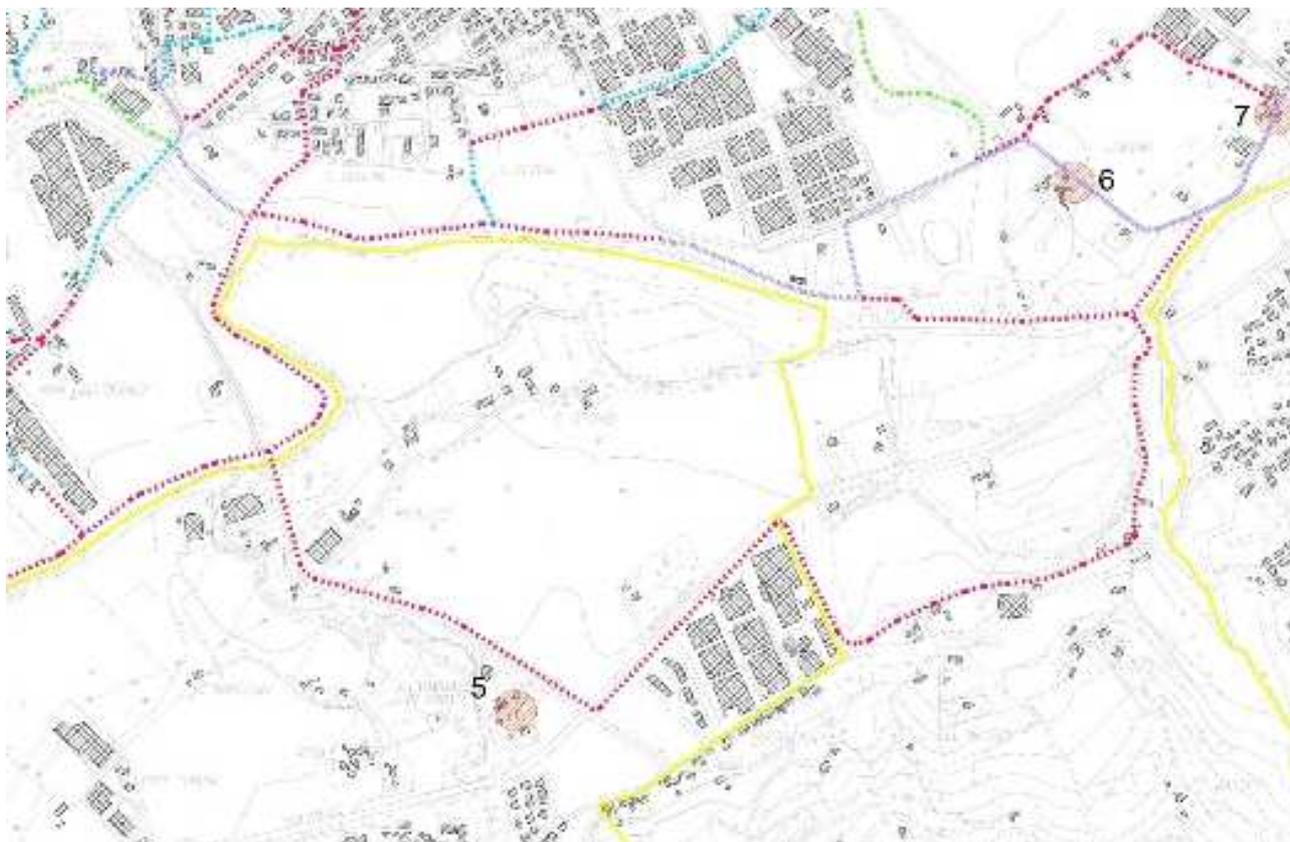
*Figura 22 – Percorsi nei pressi dei due centri abitati*

Trattandosi di una zona parzialmente inedificata, ma di probabile saturazione vista la sua posizione baricentrica, il progetto prevede non solo un percorso in affiancamento al ponte esistente, ma anche due attraversamenti sul fiume che permettano una rapida connessione dei due centri, discostandosi dalla “Urbinate”.

Questi nuovi tracciati andranno a connettersi non solo ai percorsi di distribuzione capillare interna, ma anche a quegli itinerari a valenza prevalentemente paesaggistica precedentemente descritti, creando un luogo di intersezione e di scambio tra le due categorie di percorsi in un'area strategica per il Comune.

### 5.3 Mappa dei principali itinerari ciclopedonali di Vallefoglia

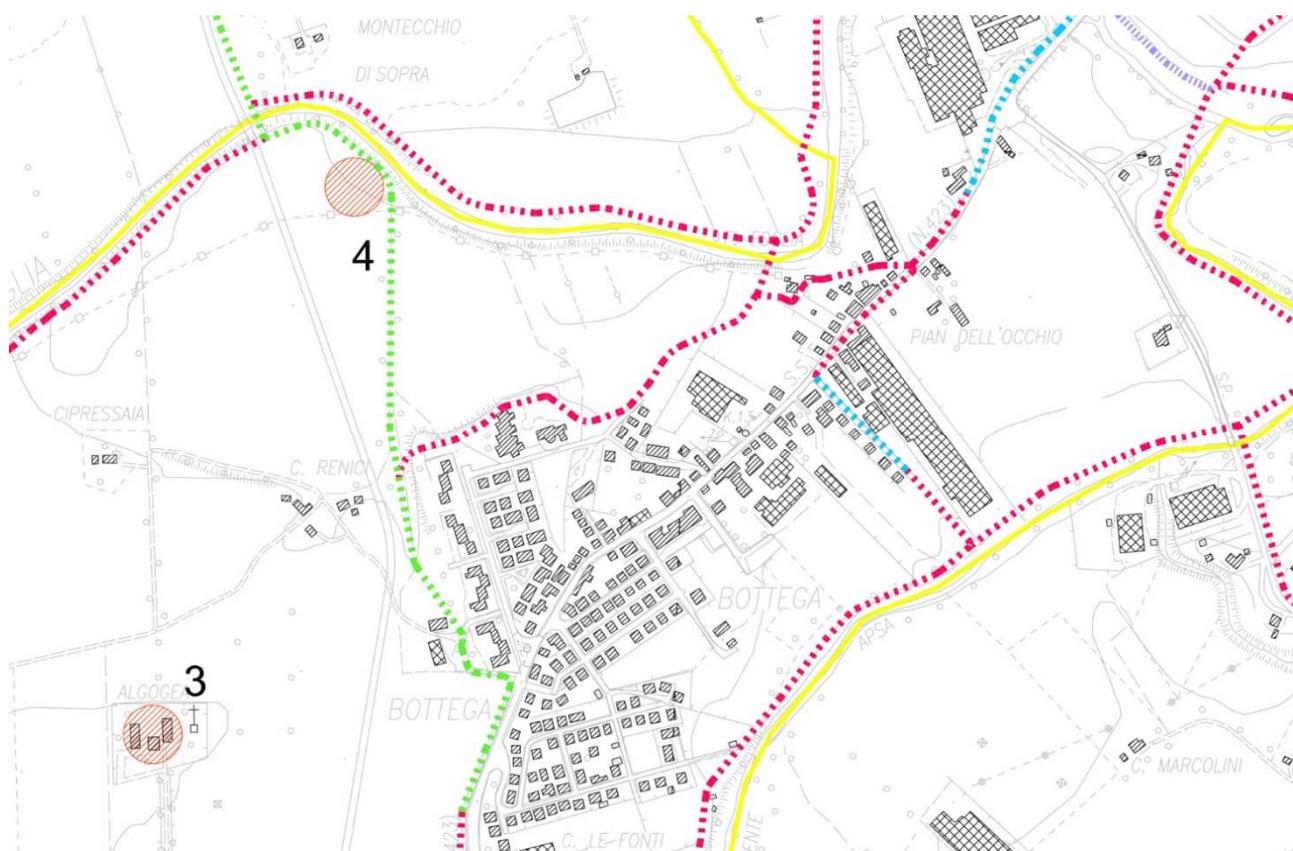
Con la realizzazione del nuovo Polo della Salute (anche “dei Non Autosufficienti”) nella strada di collegamento tra Montelabbate e Apsella, si rende necessario il collegamento ad esso mediante una pista ciclopedonale che possa convogliare in un’unica infrastruttura l’aspetto funzionale e paesaggistico. Ciò permette anche di implementare le piste già presenti nella zona industriale di Montecchio, cercando di collegare tratti di queste ultime ad oggi “chiusi” con il nuovo centro. La proposta, riportata nella figura seguente, consiste nel prolungare la pista esistente nella zona industriale di Montecchio fino al fiume Foglia, che viene seguito per parte del suo corso naturale, attraversato mediante un ponte in legno, per poi proseguire fino alla “Montelabbatese”. Qui sarà necessario realizzare, per evidenti motivi di sicurezza, un sottopassaggio che porti alle pendici collinari di Montelabbate, per poi terminare appunto al nuovo Polo.



*Figura 23 – Percorsi nei pressi del nuovo Polo della Salute e dell’Abbadia di San Tommaso*

Il percorso potrà essere prolungato, immediatamente o successivamente, costeggiando la parte esterna della zona industriale di Apsella, svincolandosi però dalla “Montelabbatese” mediante appositi ritegni di sicurezza. Sarà poi possibile, mediante vari attraversamenti, superare la rotatoria della Abbadia di San Tommaso, proseguendo lungo tale traversa fino al ponte esistente.

Un altro importante intervento si trova nei pressi dell'Istituto Scolastico di Bottega. Qui l'importanza di un percorso ciclabile è sottolineata proprio dalla presenza della scuola e permetterà ai ragazzi di recarsi presso l'edificio in maniera sicura. Sfruttando un tracciato già esistente, che accostando sul lato Ovest il complesso residenziale della frazione arriva fino al ponte in legno sul Foglia, si è pensato di aggiungere un percorso che passa proprio a ridosso dell'Istituto, attestandosi su quello che ora appare come il limite costruito di Bottega. In questo modo si garantirà un percorso distaccato dalla strada carrabile e immerso nel verde, adatto ad essere percorso dunque anche da bambini e ragazzi.



*Figura 24 – Percorsi di connessione nei pressi dell'Istituto Scolastico di Bottega*

L'idea per questo percorso è inoltre quella di connettersi alla città di Montecchio attraverso un primo attraversamento sul fiume che conduca alla parte in cui oggi si trovano gli orti di alcuni residenti, e/o riallacciandosi al percorso già parzialmente previsto in affiancamento alla "Urbinate", attraversando il Foglia mediante un ponte ciclopedonale a lato del percorso carrabile. In tal modo l'efficacia di questa pista ciclabile sarebbe garantita non solo dalle motivazioni fin qui esplicitate, ma anche dal fatto che diventerebbe un'arteria di collegamento per i due centri urbani rivolto alla mobilità dolce, con diverse strade percorribili più o meno distaccate dal traffico veicolare.