



Comune di Fano

CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT DI FANO



DIP - Documento di Indirizzi alla Progettazione

Dicembre 2020

Sommario

Premessa.....	3
1.Inquadramento e contesti.....	4
<i>La rappresentazione sistemica del territorio</i>	4
<i>Il Piano Strategico</i>	8
<i>Le Direttive urbanistiche per il nuovo PRG</i>	11
2.Motivazioni, finalità ed esiti attesi del Concorso internazionale.....	12
<i>Le ragioni del Concorso</i>	12
<i>Gli obiettivi strategici</i>	13
<i>Gli esiti attesi</i>	16
3.Gli ambiti di analisi e gli zoom di progettazione.....	17
<i>Gli ambiti di interesse del concorso</i>	17
<i>Gli zoom di progettazione del concorso</i>	20
4.Gli elaborati da presentare.....	23
5.Gli elementi costituenti lo scenario alla proposta.....	23
<i>Elementi invarianti in corso di attuazione</i>	24
<i>Strumenti di pianificazione sovraordinati</i>	32
<i>Strumenti di pianificazione comunali</i>	32

Premessa

Il Comune di Fano bandisce il presente Concorso in un momento in cui essere una città storica, turistica e produttiva sulla costa, rappresenta una sfida improrogabile. La presenza del mare, la bellezza dei paesaggi, la ricchezza storico-artistica sono grandi dotazioni patrimoniali la cui tutela e valorizzazione sono opportune e doverose per una prospettiva futura sostenibile e competitiva.

Durante il processo partecipativo di preparazione alla redazione del Piano Strategico, tali temi sono stati largamente evidenziati e trattati, fino alla individuazione dei tre scenari si sviluppo: *la Città abitabile, la Città dell'innovazione aperta, la Città del riuso e della riattivazione delle risorse.*

Fano costituisce nelle Marche un polo caratterizzato da una consolidata identità storico-artistica, turistica e produttiva; il suo futuro in chiave competitiva è legato alla capacità attrattiva che saprà esercitare, attraverso logiche di sviluppo innovative e durature. Nell'attuale fase di urbanizzazione, sulle città e reti di città si concentrano infatti le aspettative più elevate e qualificanti per il futuro dei territori e dei suoi fruitori.

L'Amministrazione comunale ha deciso di intraprendere politiche e investire risorse non solo volte alla riqualificazione, ma ad un radicale ripensamento dell'intero sistema della costa e dei suoi legami con la città e la rete territoriale. Sulla base di questi presupposti si intraprende il presente Concorso, in quanto ritenuto uno strumento efficace per favorire i fenomeni urbani in atto, attraverso il grande arricchimento che solo un flusso di nuove ed eterogenee progettualità qualificate potrà apportare; in altre parole si tratta di dover percepire dalla città, dai suoi abitanti e frequentatori, nuove esigenze ed aspettative, saper cogliere nuove sfide e proporre innovazioni, seppure nel solco delle percezioni locali e nel rispetto dei valori umani, storico-culturali, ecologici e paesaggistici dei luoghi, da tramandare alle generazioni umane ed ambientali che verranno.

Il presente documento è suddiviso in cinque sezioni.

Nella prima viene sinteticamente riportato un breve inquadramento illustrativo dei contesti e dell'ambito oggetto del concorso di idee, al fine di agevolare le complesse e imprescindibili fasi della conoscenza e degli approfondimenti preliminari alle progettualità.

La seconda parte è centrata sulle motivazioni e le finalità, sugli obiettivi e gli intendimenti del concorso, in aderenza alle spontanee e profonde aspettative della collettività.

La terza sezione riguarda gli ambiti interessati dal progetto per un inquadramento illustrativo e per offrire alcuni spunti comuni ai necessari approfondimenti preliminari alla progettazione che sarà a cura del/dei vincitore/i.

Nella quarta parte vengono illustrati gli elaborati richiesti al fine di descrivere il lavoro ricognitivo e progettuale del candidato.

La quinta sezione, infine, raccoglie gli elementi "invarianti" e gli strumenti di pianificazione sia di competenza regionale che comunale con cui la proposta progettuale si dovrà confrontare.

1. Inquadramento e contesti

La rappresentazione sistemica del territorio

La metodologia per la conoscenza dei territori finalizzata alla redazione dei piani urbanistici in corso di revisione si basa su un approccio che, letti i caratteri fisici, propone l'osservazione del funzionamento della città articolandola per sistemi.

I sistemi proposti riguardano:

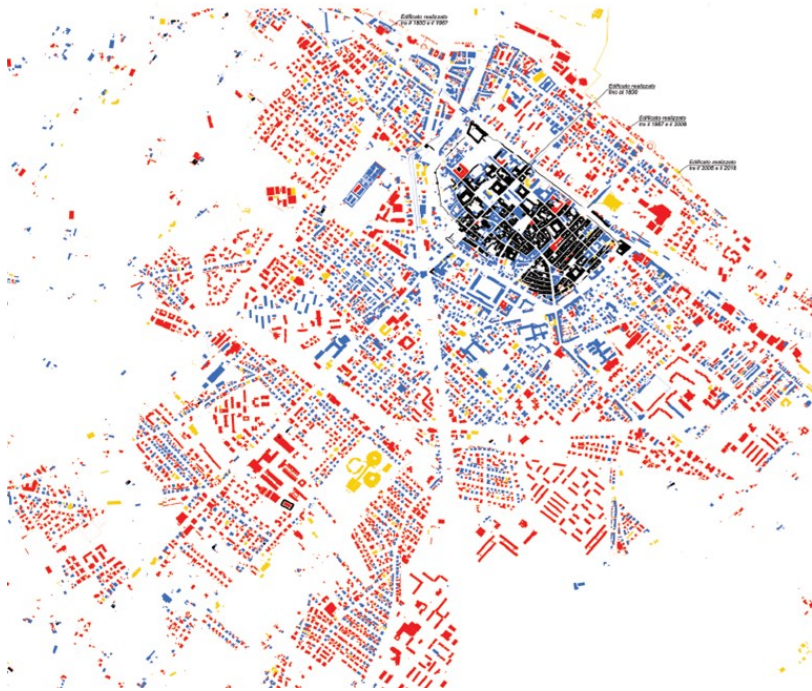
- la residenzialità: (sistema insediativo e insediativo storico) intesa come insieme di “spazi dell’abitare” comprensivi di tutto ciò che nella città attuale accompagna tale funzione e che è compresa nei tessuti residenziali (servizi primari, esercizi commerciali, ecc.);
- le attività economiche: (sistema produttivo) considerate secondo le diverse articolazioni (produttivo, commerciale, artigianale, direzionale, turistico-ricettivo, ecc.);
- i servizi e l’ambiente: (sistema del verde urbano e sistema paesaggistico-ambientale) comprendono spazi e attrezzature collettive di rango generale ed elementi a sostegno della struttura ambientale, che insieme costituiscono l’ossatura della parte pubblica della città e del territorio;
- la mobilità: (sistema delle infrastrutture) rappresenta l’insieme delle infrastrutture che consentono gli spostamenti e le accessibilità.

In particolare il sistema insediativo a carattere residenziale è costituito dalle seguenti parti:

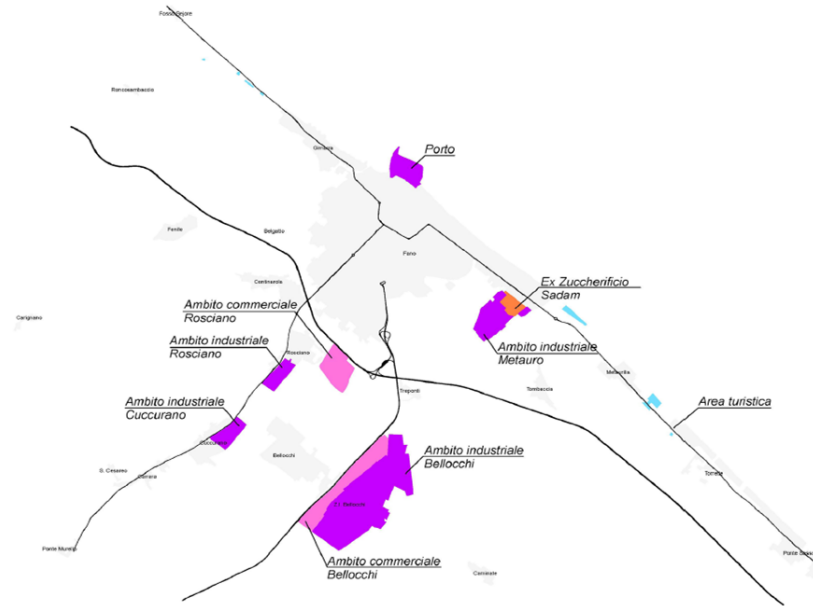
- *Città storica* - Il nucleo compreso tra le mura malatestiane;
 - *Città compatta* – Il tessuto intorno alla città storica costituita, a sua volta, di parti differenti, ossia:
 - Nuclei di valle* - Nella piana del Metauro si sono addensate, attorno a nuclei storici minori, diverse frazioni, spesso accompagnate da piccole zone industriali/artigianali a testimonianza della vocazione della Piana in tal senso;
 - Edificazione costiera* - Si tratta dell’edificazione lineare presente a ridosso della fascia infrastrutturale della SS Adriatica e della Ferrovia; *Edificazione sparsa*
- Le parti di pianura del territorio, sia nella parte sud che nella valle del Metauro, presentano filamenti di edificazione lungo strada. La consistenza e numerosità di tali insediamenti fanno sì che questi rappresentino un’ulteriore, specifica, modalità di abitare il territorio fanese.

Complessivamente il sistema residenziale si caratterizza per le diverse forme riconosciute, ognuna delle quali presenta delle criticità di funzionamento soprattutto rispetto agli aspetti della mobilità e ai rapporti con le parti industriali. Le progettualità insistenti sul territorio devono operare per:

- garantire le connessioni e l'accessibilità tra le parti e soprattutto tra queste e il centro, favorendo modalità di mobilità dolce e sostenibile;
- verificare le criticità interne di ogni situazione insediativa residenziale o industriale (Centro storico, frazioni, città compatta, edificazione costiera, ecc.).



Il sistema insediativo storico



Il sistema produttivo

La natura produttiva di Fano si basa sul ruolo industriale che la Città ha assunto nella Piana del Metauro, riconoscibile per la numerosità delle aree destinate ad attività economiche nel territorio. Oltre alla grande Area del Metauro, originata dal PRG del 1963 (adozione del Piano Piccinato) ed attuata soprattutto nei decenni successivi, sul territorio sono riconoscibili altre aree minori distribuite in corrispondenza di nuclei residenziali (frazioni) che sono via via cresciuti anche in funzione della presenza delle attività. Il sistema delle attività economiche è costituito inoltre dalle attrezzature turistico-ricettive e dà più recenti ambiti del commercio, marginali rispetto alle aree produttive, ma che comunque possono usufruire della buona accessibilità delle stesse.

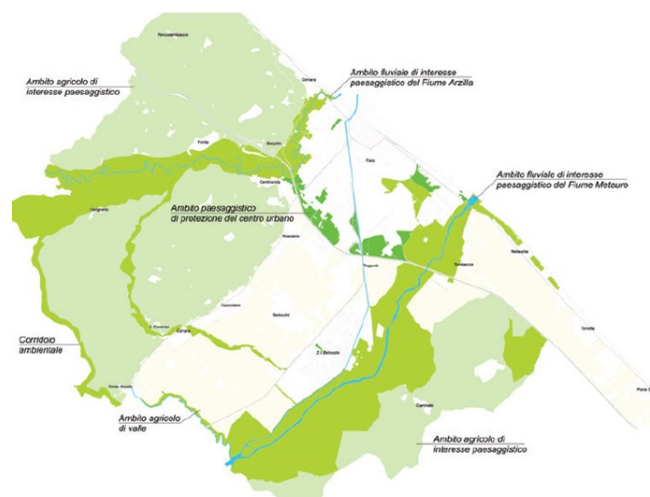
La parte turistica si compone di aree per lo svolgimento dell'attività balneare e di attrezzature turistico-ricettive. Queste ultime risultano localizzate in maniera sparsa sul territorio, soprattutto in vicinanza ai luoghi della balneazione nella parte sud della costa. L'articolazione del sistema secondo le diverse vocazioni significative (produttiva, turistica, agricola) necessita di sinergie e valorizzazioni in grado di far fronte alle diverse crisi di settore.

Il riconoscimento del funzionamento della mobilità del territorio di Fano mette in evidenza la sua duplice natura di: *territorio costiero* e *sistema di valle*. Entrambi questi aspetti presentano uno specifico disegno degli spostamenti. La fascia costiera è caratterizzata dalla presenza di assi infrastrutturali (Statale Adriatica e Ferrovia Bologna-Bari) che, in parallelo, separano il fronte del mare dall'entroterra. Questi due assi sono solo parzialmente deviati in corrispondenza del centro storico che separa la linea ferroviaria (ad est) dalla strada statale (ad ovest). A questa coppia si è aggiunta, nel recente passato e più distaccata dal mare, l'asse autostradale Adriatico. È questo un sistema che presenta le criticità tipiche delle situazioni di attraversamento degli insediamenti urbani, incrementate dalla presenza di un fronte mare con forte valenza turistica. Un secondo disegno è quello che proviene dall'entroterra e che, ancor più storicamente, si appoggia alla strada consolare Flaminia che connette la penisola in direzione est/ovest. Anche in questo caso a tale asse si è affiancata la linea ferroviaria Fano-Urbino attualmente dismessa e, a sud, un più recente asse viario di connessione territoriale (SS73 – cd Flaminia bis). Un altro importante elemento riguarda la viabilità di distribuzione locale denominata "*strada Interquartieri*" che attraversa e connette, secondo la direzione nord-sud, le diverse parti della città compatta. Il completamento di tale strada, così come la parallela "*complanare*" (ad ovest), è inserito all'interno delle previsioni del PRG parimenti al nuovo casello autostradale nord di Fano. Nel PRG vigente è necessario inoltre evidenziare altre previsioni viabilistiche che, nelle parti nord e sud della città compatta, integrano la riorganizzazione della viabilità; particolare attenzione merita il miglioramento del collegamento con Pesaro, prevedendo un sistema di by-pass dell'Adriatica e di collegamento con il nuovo casello. Altri importanti

elementi sono quelli della stazione ferroviaria tra centro storico e mare e la stazione degli autobus del trasporto pubblico locale su gomma unico servizio che garantisce i collegamenti anche con l'entroterra della vallata.



La rete infrastrutturale



Il sistema ambientale e del verde

Gli elementi significativi del territorio di Fano, rispetto al sistema ambientale, fanno riferimento ai due principali corsi d'acqua e ai sistemi vallivi e vegetazionali di competenza. Metauro e Arzilla rappresentano due importanti *corridoi ecologici* che attraversano da ovest ad est l'intero territorio e aprono, nello sbocco a mare, due altrettanto significativi varchi nei tessuti esistenti. I fiumi sono collegati in direzione nord-sud da due sistemi secondari che completano la rete ecologica di area vasta. Oltre alle caratteristiche ecologiche specifiche di ognuno di questi ambiti, essi disegnano complessivamente un sistema che "abbraccia" il centro abitato di Fano, costituendone i bordi nord e sud.

Al sistema ambientale è riconducibile, parallelamente, anche l'insieme delle aree per servizi ed attrezzature collettive che risultano distribuite entro il tessuto urbano secondo logiche localizzative legate soprattutto alla natura (anche proprietaria) dei luoghi. La presenza di aree e di corridoi verdi all'interno dei tessuti edilizi favorisce, oltre agli aspetti positivi prodotti dalla presenza della vegetazione nei contesti urbani (relativi al microclima, all'inquinamento, ecc.), l'incremento di biodiversità e quindi un più elevato livello ecologico della città stessa. Tali fenomeni potranno diventare uno sfondo strategico che accompagna la scelta delle aree di trasformazione anche per la costruzione di reti ecologiche e di collegamento tra i diversi luoghi dei servizi: la logica è quella di considerare come luoghi di valore ambientale anche le aree verdi (parchi, giardini, viali alberati). Tale infrastruttura potrà innervare e connettere le aree pubbliche (servizi ed attrezzature collettive) al fine di metterle a sistema e potenziarne le possibilità d'uso.

Il Piano Strategico

Con Delibera n.26 del 31/01/2019 la Giunta Comunale ha preso atto del Piano Strategico della Città denominato “*#Orizzonte Fano 2030*”, una nuova visione progettuale per immaginare e pianificare il futuro del territorio e della città, secondo la seguente struttura:

“... ”

Il piano strategico #OrizzonteFano2030 è stato costruito attorno a sette cantieri progettuali. Essi discendono da una interpretazione dell'immagine al futuro della città, per come si è definita grazie all'interazione con la comunità locale. In particolare, dal Foro Urbano di marzo 2017 è emersa l'immagine di una città che punta alla qualità diffusa (del centro storico e della zona mare, dei quartieri e delle frazioni, delle aree industriali e della valle del Metauro), all'innovazione (con la richiesta di affrontare il nodo del riuso dei grandi contenitori dismessi, di valorizzare lo straordinario patrimonio culturale e paesaggistico mettendolo al centro di una politica di sviluppo turistico) e al rilancio della sua economia dal secondario al terziario avanzato, dall'agricoltura alle economie del mare.

Ne è discesa una visione che legge la Fano del 2030 come una città dove lavorare, fare impresa e abitare sarà più agevole e sostenibile: Fano, la Sostenibile Leggerezza del Benessere. Le politiche pubbliche saranno infatti diventate abilitanti, sostenendo le aziende nello sviluppo del loro business e accompagnando i cittadini nei loro piani di vita. Infatti, i tre scenari di futuro saranno: Fano città abitabile, Fano città dell'innovazione aperta e Fano città del riuso e della riattivazione delle risorse.

Questo nucleo di visioni prospettiche, emerso già dalla prima fase del piano, è stato messo alla prova dei cantieri progettuali, permettendo così di identificare un certo numero di azioni. Per azioni, intendiamo delle progettualità integrate, che si collocano all'incrocio di più settori di policy (di sviluppo locale, ambientale, del paesaggio, urbanistico, del welfare). Tali progettualità sono state costruite in occasione delle interazioni che abbiamo avuto con gli attori nei workshop, nei focus group, durante le passeggiate, le esplorazioni urbane, i seminari. Sono in tutto diciannove azioni. Tra queste ve ne sono sette (una per cantiere), che ci paiono essere quelle più rilevanti e che abbiamo definito "progetti-bandiera": riteniamo siano particolarmente esemplificativi della logica integrata e multidimensionale del piano, rappresentino delle iniziative che possono partire sin da subito. Possono dunque funzionare da elemento aggregante dell'interesse degli attori attorno al piano strategico, e permettere di sperimentare nuove prospettive di intervento, essere perciò generativi. Le varie azioni e i progetti-bandiera hanno inoltre la caratteristica di intercettare i seguenti obiettivi:

- Favorire il dialogo e il confronto tra Pubblica Amministrazione, imprese e cittadini, nell'ottica di garantire un processo condiviso, partecipato e inclusivo.*
- Sostenere lo sviluppo e aumentare l'attrattività del territorio attraverso la valorizzazione e/o la rigenerazione delle risorse esistenti.*
- Accompagnare e consolidare l'innovazione e la coesione sociale favorendo percorsi di capacitazione della comunità locale e valorizzando le energie sociali attive sul territorio.*
- Incrementare la qualità dell'ambiente e dello spazio pubblico attraverso azioni che mettano al centro la qualità della vita e la fruibilità delle risorse del territorio.*

Vi sono poi altri tipi di azioni, che abbiamo definito "proposte": sono spesso richieste di intervento che la comunità locale pone alle politiche pubbliche. Come si può immaginare, sono potenzialmente numerosissime. Ne sono state selezionate nove, tra quelle giudicate più rilevanti. Completano la struttura del piano strategico, tre azioni trasversali, che fanno riferimento a dimensioni di governance e richiamano l'obiettivo fondamentale di garantire una efficace implementazione del piano strategico" ... (<https://orizzontefano.com/>).

OrizzonteFano 2030 | Una città dove lavorare, fare impresa e abitare sarà più agevole e sostenibile

scenari

1. Fano città abitabile

2. Fano città dell'innovazione aperta

3. Fano città del riuso e della riattivazione delle risorse

cantieri progettuali

- #1**
Aree industriali, aree artigianali e mix di usi
- #2**
Economie del mare
- #3**
Innovazione sociale e rigenerazione urbana
- #4**
Housing sociale e servizi all'abitare
- #5**
Fano Sud: centralità e spazi pubblici
- #6**
Nuove forme di narrazione del centro storico
- #7**
La bassa valle del Metauro
- #...**

azioni e progetti bandiera

- 1.1** Attivazione tavolo di confronto imprese - PA
- 1.2** Semplificazione dei cambi di destinazione d'uso produttivo/artigianale
- 2.1** Attivazione tavolo di confronto sulle economie del mare
- 2.2** Recupero di spazi dismessi nel porto
- 3.1** Avvio di sperimentazioni per la fruizione degli spazi aperti
- 3.2** Individuazione e mappatura dei beni comuni
- 3.3** Iniziative a favore del riuso temporaneo di spazi e immobili pubblici
- 3.4** Informazione e comunicazione del regolamento dei beni comuni
- 3.5** Costituzione di un ufficio per l'attuazione del regolamento dei beni comuni
- 4.1** Programmazione di un convegno sul tema della gestione sociale
- 4.2** Creazione di un laboratorio sull'housing sociale
- 4.3** Riuso del patrimonio esistente con finalità abitative sociali
- 5.1** Creazione di una rete di community hub
- 5.2** Istituzione di tavoli di co-progettazione
- 5.3** Riduzione della statale Adriatica nel tratto di attraversamento dei centri urbani
- 6.1** Attivazione di un percorso di condivisione MI-S. Arcangelo
- 6.2** Costituzione di un Laboratorio permanente sul centro storico
- 6.3** Riqualificazione degli spazi e dei percorsi nel centro storico
- 7.1** Progetto di sottobadino bassa valle del Metauro e Arzillo

proposte

- 1.3** > Adeguamento delle reti a sostegno delle imprese
- 1.4** > Riverniciatura delle mobilità
- 1.5** > Cura e manutenzione delle aree industriali e artigianali
- 2.3** > Dragaggio del porto e approfondimenti sulle cause dell'insabbiamento
- 2.4** > Strada delle barche
- 5.4** > Pedonalizzazione del lungomare
- 6.4** > Riqualificazione dell'orrido e valorizzazione della Fano Romana
- 7.2** > Riappropriazione del fiume e delle sue foce
- 7.3** > Connessione "Riamino Fiume"

azioni trasversali

- a.** Costituzione della struttura di governo del Piano
- b.** Strutturazione di un Urban Center
- c.** Comunicazione, gestione della community, disseminazione

O biettivi

Favorire il dialogo e il confronto tra PA - imprese - cittadini

Sostenere lo sviluppo, aumentare l'attrattività del territorio

Accompagnare e consolidare l'innovazione e coesione sociale

Incrementare la qualità dell'ambiente e dello spazio pubblico

Garantire una efficace implementazione del piano strategico

Le Direttive urbanistiche per il nuovo PRG

Nello scenario di pianificazione della città in cui si inserisce il presente Concorso fa da sfondo la progettazione del nuovo Piano regolatore ad oggi in itinere.

In questa fase preliminare è stato prodotto il Documento delle Direttive che riporta le strategie e gli indirizzi per il progetto del nuovo strumento urbanistico. Le direttive individuate muovono dal processo sinora svolto di analisi e di interpretazione per declinare i nuovi temi progettuali del Piano. La progettualità è suddivisa per sistemi e aree strategiche, cioè aree opportunità. L'indirizzo generale metodologico muove dal concetto che lo sviluppo territoriale deve essere sostenibile, ripensando un PRG costruito con una logica espansionistica pre-crisi; ciò significa costruire e impostare un nuovo strumento urbanistico generale che sia orientato alla riduzione del consumo di suolo, che determini la riqualificazione del patrimonio edilizio anche in termini di sostenibilità ambientale, e sia capace di porsi in relazione alle problematiche (o opportunità) di sviluppo economico e occupazionale, secondo i seguenti indirizzi:

- a. tutela del paesaggio e degli ecosistemi;
- b. pianificazione della città pubblica;
- c. creazione di condizioni per un'efficace gestione e sviluppo territoriale;
- d. tutela di salute e sicurezza;
- e. promozione della mobilità sostenibile;
- f. incentivo al riuso;
- g. realizzazione di interconnessioni tra le diverse parti della città e del territorio;
- h. promozione della partecipazione.

In questa cornice, il cardine dell'immagine del Piano e del suo disegno (forma, regole, strumenti) è l'individuazione della città pubblica e di conseguenza l'esplicitazione degli obiettivi pubblici della pianificazione, il "progetto di suolo". Disegnata la città pubblica, l'intervento privato collaborerà in sinergia con l'Amministrazione Comunale alla sua realizzazione.

Il progetto di suolo è anche la direttiva strategica da cui muoverà l'Amministrazione per la programmazione e la realizzazione delle opere pubbliche, degli spazi aperti e della città sotto-suolo.

Il documento e il progetto di città si articola in sistemi territoriali, schemi direttori e luoghi del progetto. Tale struttura e tale disegno possono essere telaio di riferimento per la nuova progettazione e allo stesso tempo metodologia di riferimento per la valorizzazione della qualità urbana nonché della transcalarità dei progetti.

Con Delibera di Consiglio comunale n° 64 del 19/05/2020 è stato approvato il “PERCORSO PROGETTUALE SVOLTO PER LA REDAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE E APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO “POLITICHE URBANISTICHE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE” consultabile al seguente indirizzo: <https://www.comune.fano.pu.it/pianificazione-urbanistica/prg-di-domani>.

2. Motivazioni, finalità ed esiti attesi del Concorso internazionale

Le ragioni del Concorso

L'assunzione dell'idea di spessore dinamico della costa, inteso nelle sue relazioni con il retro-costa, sia in termini di connessioni ecologiche che di tessuti urbani è centrale per mettere a fuoco i temi posti al progetto.

Da un lato, la sfida è quella di immaginare un nuovo affaccio della città sul mare che, nel porsi in relazione con un bene ambientale e paesaggistico di elevato valore quale è lo spazio costiero, tenga conto del sistema delle tutele paesaggistiche sulla fascia costiera, potenziando e connettendo i lembi residui di naturalità e proponendo la rinaturalizzazione di quelli degradati, intervenendo con 'ricomposizioni selettive' dei tessuti esistenti e definendo di fatto nuovi tessuti urbani che dovranno essere connotati da un alto livello di 'urbanità', per garantire effetti di rigenerazione sui tessuti esistenti.

Dall'altro, un'idea di waterfront che tenga insieme le diverse nature dei luoghi, che risponda alle attese degli abitanti nelle aree di prossimità, ma anche a quelle della città e dell'intero territorio, grazie ad una adeguata dotazione di servizi a supporto del tempo libero; una parte di città che si ponga come ambito relazionale in cui valorizzare i caratteri geomorfologici, ambientali, storici del territorio.

Gli obiettivi strategici

La definizione di una rigenerazione urbana, la messa in rete fisica e funzionale del territorio e dei suoi luoghi nonché la creazione di un'immagine o brand per gli spazi di waterfront sono gli oggetti di questo Concorso, oltre alle reciproche relazioni fra questi ed il territorio circostante.

Questi temi sono molto rilevanti per le molteplici ragioni di carattere ambientale, sociale, d'uso e di prospettiva futura; ragioni che hanno indotto l'Amministrazione Comunale a sollecitare il meglio delle capacità progettuali disponibili, conferendo alle stesse massima libertà con un solo limite: il Concorso chiede una risposta tecnicamente matura, realistica, attenta alle cose, alle dinamiche socio-economiche e culturali e allo spirito della città, in grado di produrre effetti concreti di rigenerazione urbana e ambientale, esteticamente qualificata.

Si definiscono i seguenti riferimenti di carattere generale che costituiscono gli assi del concorso di progettazione:

- a. *Attrattività della città;*
- b. *Benessere e qualità del vivere;*
- c. *Tutela, valorizzazione e uso sostenibile dei patrimoni.*

La proposta progettuale dovrà perseguire i seguenti obiettivi generali:

- Conservare/ valorizzare le risorse naturali e potenziare i servizi ecosistemici alla scala urbana e territoriale mediante il contrasto al consumo di suolo, l'infrastrutturazione verde dell'ambiente costruito e il rafforzamento della rete ecologica, promuovendo la rinaturalizzazione secondo un principio di bilanciamento;
- migliorare la salubrità dell'ambiente urbano e contribuire al contrasto ai cambiamenti climatici mediante l'utilizzo efficiente della città costruita e delle infrastrutture, ricorrendo anche ad eventuali azioni di sottrazione e sostituzione;
- migliorare la qualità dell'abitare, e qualificare e ampliare gli spazi di relazione, per la vita attiva, per la promozione di forme di espressione creativa e di produzione materiale e immateriale;

- tutelare e valorizzare il paesaggio e il patrimonio identitario;
- promuovere l'attrattività della città mediante la valorizzazione attiva del patrimonio storico urbano, del rapporto con il mare e la creazione di nuovi spazi e architetture di qualità, contribuendo a rafforzare il rapporto di continuità tra la città ed il mare;
- favorire l'integrazione delle funzioni urbane di interesse territoriale mediante il miglioramento del sistema della mobilità e delle dotazioni territoriali, il coordinamento delle strutture di comunicazione, delle reti di servizi e delle infrastrutture;
- coinvolgere i cittadini, le associazioni, le categorie economiche e professionali, le diverse componenti sociali nell'attuazione della Proposta progettuale per le aree oggetto di Concorso;
- dialogo dell'opera con le strutture ricettive della città in funzione dei servizi al turista
- dialogo dell'opera con le strutture balneari della città in funzione del turismo balneare
- collegamento dell'opera con il centro storico in funzione della fruibilità del patrimonio storico culturale
- raggiungibilità del lungomare da parte dei turisti, sia che essi si rechino nelle strutture ricettive (parcheggi ad hoc), sia che essi si rechino presso gli stabilimenti balneari, in auto o tramite percorsi di mobilità sostenibile
- Valorizzazione della città in chiave turistica soprattutto nel rispetto di quanto previsto nel Piano Strategico di marketing e comunicazione post crisi per la ripresa e lo sviluppo 2020-2024;
- Presenza di servizi utili al turista come informazione digitale, accessibilità.

Più nel dettaglio, la proposta dovrà:

- Assicurare la continuità degli elementi urbani e naturali;
- Potenziare i lembi residui di naturalità della fascia costiera e rinaturalizzare quelli depauperati;
- Tutelare e valorizzare le tracce del reticolo idrografico esistente e, in particolare con riferimento all'Arzilla e al Metauro;

- Progettare un parco lineare a carattere urbano e turistico inclusivo, accessibile, attrattivo, sicuro;
- Migliorare la connessione tra costa e retro-costa;
- Prevedere una revisione complessiva della rete viaria esistente e dal suo utilizzo; indicando una diversa distribuzione degli spazi favorendo la mobilità pedonale, ciclabile ed elettrica. Con particolare attenzione alla ottimizzazione della sosta e dei flussi veicolari;
- Assumere la processualità come elemento fondante l'attuazione del progetto;
- Garantire la tenuta del progetto nel tempo ("durabilità" come forma di sostenibilità);
- Consentire flessibilità e adattabilità delle previsioni nel medio e lungo periodo;
- Definire usi temporanei possibili nel breve periodo, con particolare riferimento ai luoghi dell'abbandono;
- Promuovere un alto grado di urbanità nei nuovi tessuti urbani e nei quartieri esistenti (attraverso mix funzionale, mix dei modi dell'abitare, varietà tipologica ecc.), non in modo episodico, ma confrontandosi con il disegno unitario;
- Realizzare una strategia identitaria integrata (paesaggio / arredo urbano / segnaletica);
- Gestire gli accessi agli spazi pubblici garantendo sicurezza (ordinaria e nell'emergenza).

Un progetto urbano così complesso ed esteso come quello per la costa fanese chiede un approccio che si faccia carico di immaginare i modi dell'attuazione. I tempi lunghi del progetto urbanistico impongono, infatti, di pensare al progetto come un processo incrementale che possa essere messo alla prova delle diverse sfide: inerzia nell'avviamento dei progetti, incompiutezza transitoria, variazione delle condizioni ecc.

Al fine di garantire la qualità urbana nelle incertezze dei contesti, il Progetto dovrà proporre una chiara strategia di implementazione che includa un trattamento dei tempi di attesa e degli stadi intermedi che precedono l'assetto finale auspicato. I progetti dovranno avere la capacità di sostenere differenti periodi di implementazione con adeguati gradi di flessibilità, ma contemporaneamente dovranno contenere gli elementi irrinunciabili di natura strutturale e di orientamento nel lungo periodo delle trasformazioni, ossia le invarianti capaci di custodire il vantaggio pubblico degli interventi: la qualità urbana, ecologica e del paesaggio. La scomponibilità dei progetti in parti riconoscibili e di relativa autonomia realizzativa sarà una caratteristica fondamentale per avviare processi di trasformazione che

riescano a sostenere tempi di realizzazione imprevedibili, garantendo contemporaneamente la qualità urbana e l'autosufficienza dei risultati parziali, oltre che una complessità adeguata, considerando inoltre che, all'interno di ciascun comparto, si dovrà curare la convivenza tra aree trasformate e aree in attesa, per garantire la qualità urbana e funzionale durante gli stadi intermedi di realizzazione.

Gli esiti attesi

In aggiunta a quanto sopra evidenziato, dal presente Concorso sono attesi i seguenti esiti, rispettivamente distinti per le due aree di interesse:

“Waterfront Urbano”:

- a. *Promozione degli investimenti nel settore della ricettività turistica* – la progettazione deve permettere la valorizzazione di investimenti legati al settore della ricettività turistica, sia dal punto di vista fisico (nuovi spazi e nuovi luoghi) sia dal punto di vista strategico, al fine di favorire progettualità e investimenti sulla fascia di waterfront urbano;
- b. *Razionalizzazione del sistema della mobilità*: la progettazione deve disegnare un nuovo sistema di mobilità integrata (considerando l'attraversamento della Ciclovia Adriatica) che tenga conto delle priorità in termini di sostenibilità delle esigenze rispetto le funzioni insediate e della potenzialità attrattive dell'area di intervento.
- c. *Valorizzazione della parte storica del Porto* – la progettazione deve integrarsi e valorizzare la parte storica del Porto, sia dal punto di vista fisico e funzionale (integrazione fisica, accessibilità, continuità di percezione) sia dal punto di vista dell'immagine (brand);
- d. *Connessione fisica e funzionale Centro Storico-Waterfront* – la progettazione deve valorizzare ed evidenziare la connessione tra il Centro Storico e gli spazi di waterfront, sia dal punto di vista fisico (4 “cannocchiali”: Viale Cristoforo Colombo, Viale Cesare Battisti, Passeggiata “Antica Darsena Borghese” con sottopasso Via Nazario Sauro, Viale Cairoli) che funzionale, anche mediante la (ri)qualificazione di luoghi e spazi frapposti (pista di pattinaggio al Lido, Casa del Marinaio ...);

- e. *Connessione fisica e funzionale Porto –Waterfront* – la progettazione affronti e proponga soluzioni sulle criticità/potenzialità tra il Porto di Fano (componenti: turistica, produttiva, della pesca) ed il lungomare turistico/ricreativo/residenziale. In particolare occorre proporre soluzioni alla criticità legata al trasporto dei prodotti ittici provenienti dalla zona produttiva portuale la cui viabilità confluisce nell'area turistica;
- f. *Un nuovo modo di vedere la città così come definito dal II Piano strategico 2020-2024 del turismo ovvero come "Green & Blue" ed individuando nel family, outdoor e well-being, i principali punti di attrazione. Questi valori devono avere un forte richiamo nella proposta sia in termini architettonici che in termini di servizi, al fine di riuscire ad esprimere una coerenza con la promozione della città nel mercato turistico.*

“Waterfront Torrette Pontesasso”:

- a. *Promozione degli investimenti nel settore della ricettività turistica* – la progettazione deve permettere la valorizzazione di investimenti legati al settore della ricettività turistica, sia dal punto di vista fisico (nuovi spazi e nuovi luoghi) sia dal punto di vista strategico, al fine di favorire progettualità e investimenti sulla fascia di waterfront, come volano per tutto il territorio comunale a sud;
- b. *Destagionalizzazione* – la progettazione deve dare un segno di discontinuità rispetto all'oggi circa la stagionalizzazione di questa parte del territorio, ricercando forme, funzioni e usi continui lungo tutto l'anno;
- c. *Sviluppo di un carattere* – la progettazione deve mirare alla creazione di spazi, forme e materiali capaci di valorizzare l'identità territoriale di questa parte del territorio comunale e valorizzarla perseguendo anche nuove forme di rappresentazione (quotidiane, turistiche, funzionali...).
- d. *Rivisitazione del sistema mobilità*: la progettazione deve proporre soluzioni per garantire le connessioni tra le frazioni e con il resto della città (considerando l'attraversamento della Ciclovía Adriatica) e per alleggerire l'area del waterfront dai flussi veicolari prevedendo aree di interscambio a monte della ferrovia.

3. Gli ambiti di analisi e gli zoom di progettazione

Gli ambiti di interesse del concorso

Gli ambiti di studio del concorso di idee sono:

- Ambito di Waterfront Urbano dal fronte mare a nord dell'Arzilla alla sponda sinistra del Fiume Metauro;
- Ambito di Waterfront Torrette Ponte Sasso.

Ambito del Waterfront Urbano



L'ambito del Waterfront urbano si presenta come l'affaccio privilegiato del sistema urbano centrale verso il mare caratterizzato da elementi residenziali, produttivi, turistico-ricettivi connessi alla permeabilità dolce del territorio (passeggiate, connessioni, viali storici) ma anche di tutto l'entroterra della vallata; è un affaccio di circa 5 km, intriso di funzioni eterogenee distribuite in un tessuto a direzione e struttura prevalentemente regolare. Tale sistema si appoggia su un reticolo viario disposto sia parallelamente alla costa (Viale Dante Alighieri e Viale Adriatico) che ortogonale allo stesso (vedi sistema a cannocchiale dato da Viale Colombo e viale Cesare Battisti). Il Waterfront urbano è inoltre l'affaccio storicamente riconoscibile della città, laddove il Lido costituisce l'ambito litoraneo terminale di Viale Cairoli e laddove il porto e il tessuto edilizio ad esso collegato (case dei pescatori di Via Nazario Sauro) rappresentano la sua anima produttiva storicamente legata al mare.

Ambito di Waterfront Torrette Pontesasso



L'ambito del Waterfront da Torrette a Pontesasso è un affaccio lungo circa 5 km, caratterizzato da un alternarsi di spazi pieni (centri abitati, ambiti del turismo e campeggi....) e spazi vuoti (penetrazione del sistema ambientale e rurale dall'entroterra verso la costa); tale sequenza di spazi e momenti insediativi/ambientali si dispone tra il sistema infrastrutturale (Strada statale e Ferrovia e futura ciclovía adriatica) e la linea di costa, spazio di frapposizione caratterizzante l'affaccio al mare. È un tessuto più irregolare di quello urbano centrale, a più bassa densità e una fruizione turistico/residenziale prettamente stagionale, con conseguenze sull'uso, sulla manutenzione, sulla presenza delle aree insediative e della loro accessibilità (sosta e fermata).

In linea generale, e valevole per entrambi gli ambiti, le connessioni longitudinali, costituite dalla linea di costa, la strada litoranea, la ferrovia, sono oggi per lo più interpretabili come limitazioni o barriere di carattere lineare che pregiudicano o segmentano l'uso degli spazi; ciascuna di esse dovrà essere ripensata come vera e propria connessione, che consenta l'accessibilità e un uso più ampio degli spazi circostanti, tenendo conto del sistema delle tutele e della rilevanza a fini ecologici e socio-economici di un bene paesaggistico di elevato valore quale è lo spazio costiero.

In particolare:

- a) la linea di costa dovrà assumere uno spessore maggiore, allargando quindi la profondità e la fruibilità degli spazi propriamente costieri;
- b) la strada e le vie parallele al mare potranno essere eliminate, arretrate, ridimensionate nella loro sezione a favore della pedonalità e mobilità sostenibile, in tutto o per parti, assicurando comunque l'accessibilità agli spazi insediati, alle attrezzature, alle funzioni che si disporranno nell'area favorendo le connessioni longitudinali a tutto l'ambito.

Le connessioni trasversali dovranno parimenti caratterizzare il progetto, ponendosi come trasversalità tematiche e ibride, in grado di caratterizzare in modo articolato queste nuove direttrici di collegamento tra costa ed entroterra. Nella intersezione tra connessioni longitudinali e trasversali, così come reinterpretate dal progetto alla luce dei presenti indirizzi, si verranno a realizzare nodalità di rilievo dell'assetto, in cui i flussi di mobilità e accessibilità saranno arricchiti ed alleggeriti da segni e spazi qualificanti.

Gli zoom di progettazione del concorso

Nell'ambito delle zone sopra descritte, gli zoom di progettazione si focalizzano sulle seguenti aree:

- Waterfront Urbano (zona Sassonia, dal ponte verso il Lido (inclusa la pista di pattinaggio) fino alla rotonda Rastatt inclusa)
- Waterfront Torrette Pontesasso – Lo zoom di progettazione nell'ambito del Waterfront di Torrette Pontesasso sarà di libera scelta dei concorrenti, che dovranno scegliere tra i due tratti indicati in cartografia, uno relativo alla zona di Torrette e l'altro Pontesasso, il tratto che riterranno migliore per raggiungere gli obiettivi del concorso di idee che ricordiamo essere:
 - ATTRATTIVITA' DELLA CITTA'
 - BENESSERE E QUALITA' DEL VIVERE
 - TUTELA, VALORIZZAZIONE E USO SOSTENIBILE DEI PATRIMONI

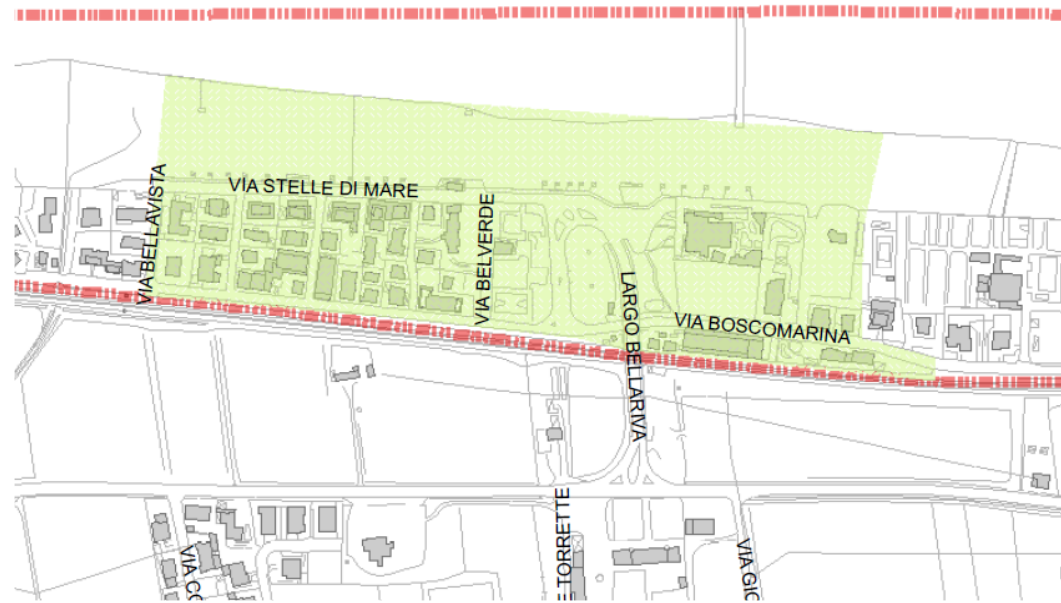
Come obiettivi di indirizzo alla progettazione della zona Waterfront di Torrette Pontesasso i seguenti:

- PROMOZIONE DEGLI INVESTIMENTI NEL SETTORE DELLA RICETTIVITA' TURISTICA
- DESTAGIONALIZZAZIONE
- SVILUPPO DI UNA IDENTITA'
- REVISIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

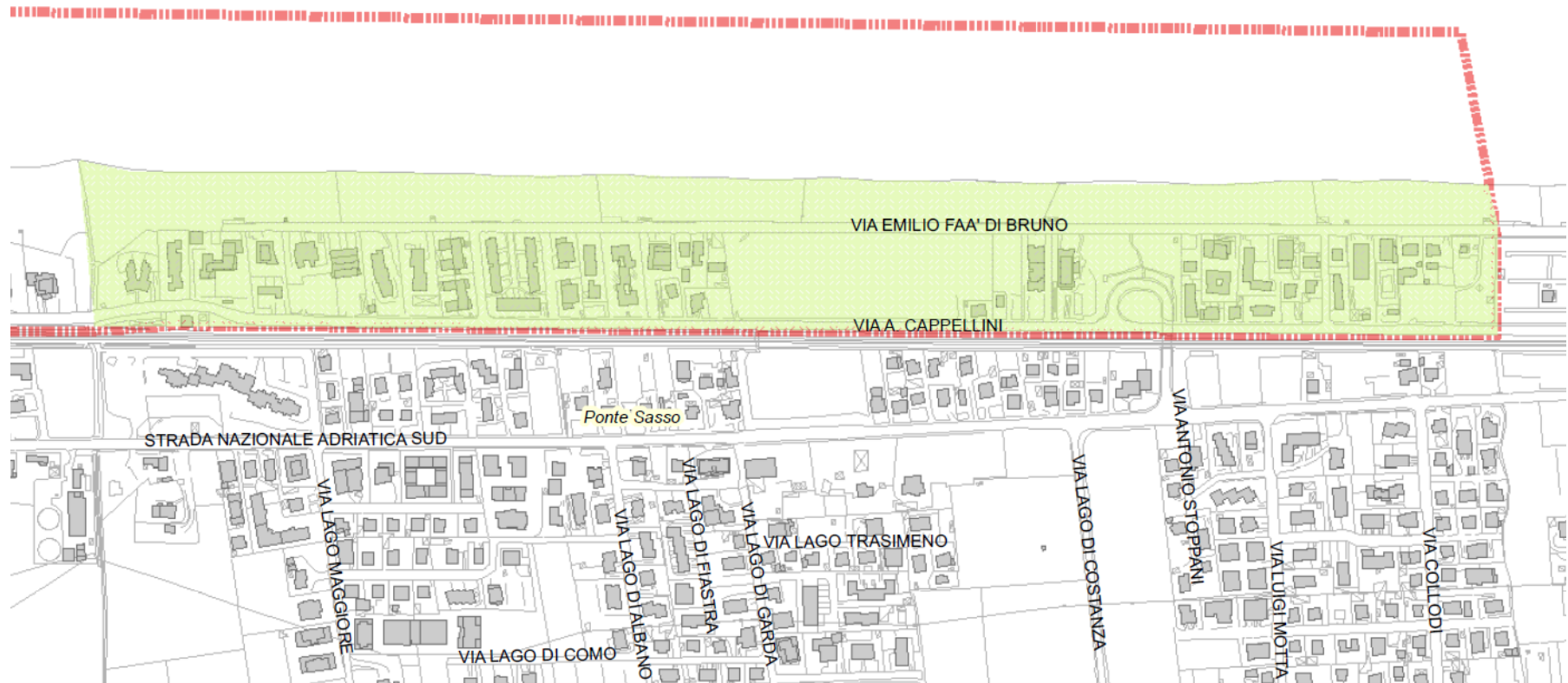
- Asse e spazi di Viale Adriatico sino alla sua intersezione con Viale Cesare Battisti;
- Spazi di litorale, relativi punti di ingresso-uscita e di affaccio sul sistema urbano;
- Connessione Lido-Sassonia;
- Relazione con il Porto nelle sue funzioni: turistica, produttiva, della pesca;

I due zoom di progettazione Waterfront Torrette Pontesasso (area retinata verde)

Torrette



Pontesasso



L'area di zoom di progettazione "di Torrette" ha un'estensione di circa 500 metri e si sviluppa in corrispondenza dell'accesso viario al litorale in località Torrette, nello spazio frapposto tra il fascio infrastrutturale e la costa. Trattasi prevalentemente di un tessuto a carattere turistico-ricettivo, con temporalità prevalentemente stagionale e un rapporto tra spazi pieni e vuoti molto denso. Gli spazi di accesso dalla Strada Statale (e dall'entroterra) costituiscono la porta di ingresso alla costa e come tali devono caratterizzarsi per riconoscibilità, funzionalità e luogo di tramite tra il sistema a mare e il sistema dell'entroterra.

L'area di Zoom di progettazione di Pontesasso ha un'estensione di circa 1200 metri e anche questa si sviluppa in corrispondenza dell'accesso viario al litorale, Via Fa di Bruno, anche se qui non è baricentrico. Analogamente all'area di progettazione di Torrette si tratta di un tessuto a carattere turistico ricettivo, con temporalità prevalentemente stagionale. L'utilizzo estivo concentrato sul lungo mare di Via Fa di Bruno è caratterizzato dal passeggio e dall'uso spontaneo dell'area privata a monte attraverso installazioni temporanee come giostre o piste da ballo, per poi terminare con i locali verso il Rio Crinaccio elemento di chiusura morfologica di questo zoom di progettazione.

In sintesi il progetto di waterfront dovrà concentrarsi su due scenari:

- a) quello cittadino, con ciò che consegue in termini di carattere, accessibilità, riconoscibilità e vividezza nell'immaginario collettivo di tutti i fruitori;
- b) quello di quartiere, sviluppando risorse direttamente agibili, domestiche, pratiche ed amichevoli.

Due scale, queste, che non sono temi soltanto dimensionali, d'uso, di trasporti o di connessioni, ma d'immagine, senso e valore territoriale.

4. Gli elaborati da presentare

- Relazione illustrativa di massimo 2 facciate, numerate, in formato A4, carattere Arial 12, con un numero di righe non superiore a 40 per facciata. Non sono computate nel numero delle cartelle le copertine, gli eventuali sommari e le eventuali certificazioni di organismi accreditati o istituti indipendenti allegata alla relazione. Le ulteriori cartelle in esubero al numero massimo richiesto non verranno prese in esame, seguendo il criterio della impaginazione presentata.
- N. I tavola grafica formato A0, orientamento libero e stampa su una facciata, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale riferita all'ambito di WATERFRONT URBANO;
- N. I tavola grafica formato A0, orientamento libero e stampa su una facciata, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale riferita all'ambito di WATERFRONT TORRETTE PONTESASSO;
- N. I book scritto - grafico di massimo 10 pagine formato A3, a carattere verbo disegnato, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale riferita allo Zoom di progettazione WATERFRONT URBANO;
- N. I book scritto - grafico di massimo 10 pagine formato A3, a carattere verbo disegnato, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale riferita allo Zoom di progettazione WATERFRONT TORRETTE PONTESASSO.

5. Gli elementi costituenti lo scenario alla proposta

Le idee proposte nel Concorso dovranno tenere conto dei seguenti elementi:

- Le “invarianti” in corso di attuazione che sono dettagliate nel paragrafo successivo (dalla n.1 alla n.7) e di cui vengono messi a disposizione i materiali ad oggi elaborati;

- Gli strumenti di pianificazione sovraordinati rispetto alla scala comunale tra cui dovranno tenersi particolarmente in considerazione il Piano di gestione integrata delle zone costiere (PGIZC) ed il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dei bacini di rilievo regionale;
- Gli strumenti di pianificazione comunale vigenti a cui le proposte in concorso possono eventualmente prevedere di apportare modifiche.

Elementi invarianti in corso di attuazione

Gli elementi “invarianti” sono descritti a seguire e localizzati nella planimetria dei due ambiti di intervento e zoom:

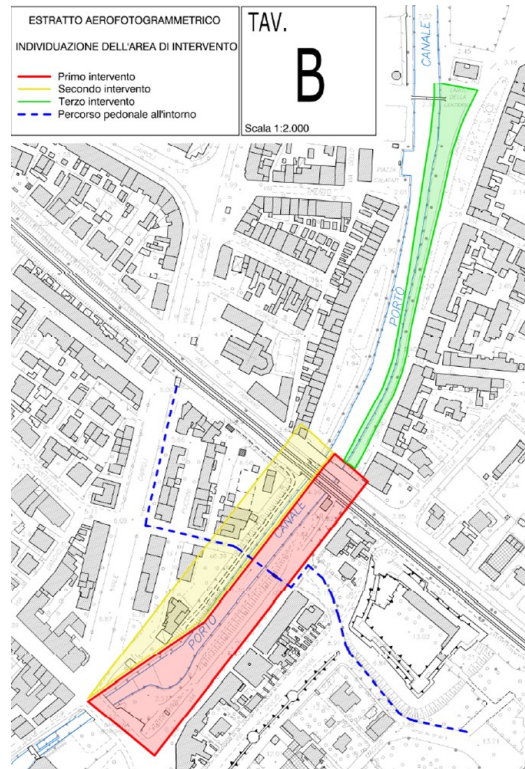


Ambito di Waterfront urbano con indicazione degli elementi “invarianti”



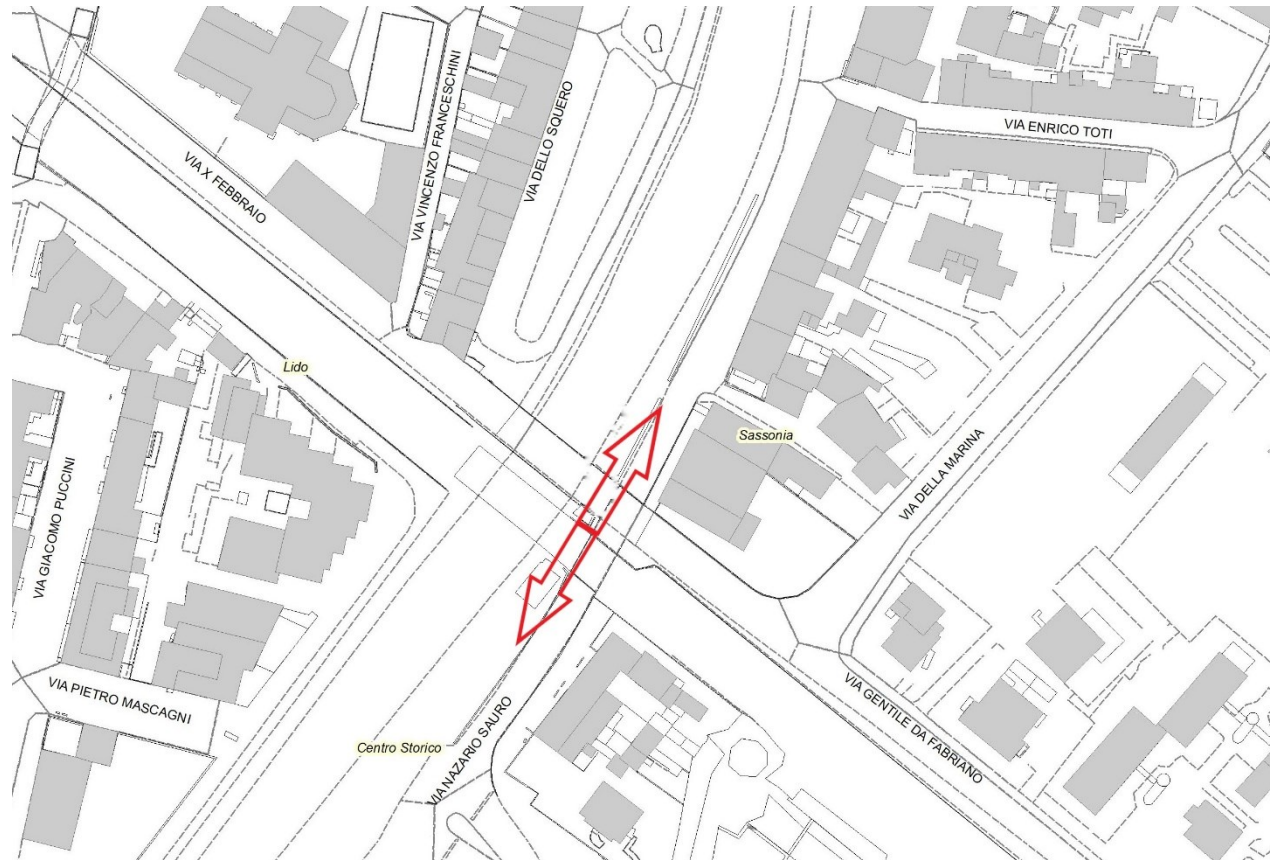
Ambito di Waterfront da Torrette a Ponte Sasso con indicazione degli elementi “invarianti”

1. PASSEGGIATA “ANTICA DARSENA BORGHESE” – È la passeggiata che dall’antica Darsena Borghese prosegue fino al porto canale per la quale, con D.G.C. n.156 del 28/07/2020, è stato approvato il Progetto esecutivo in linea tecnica.



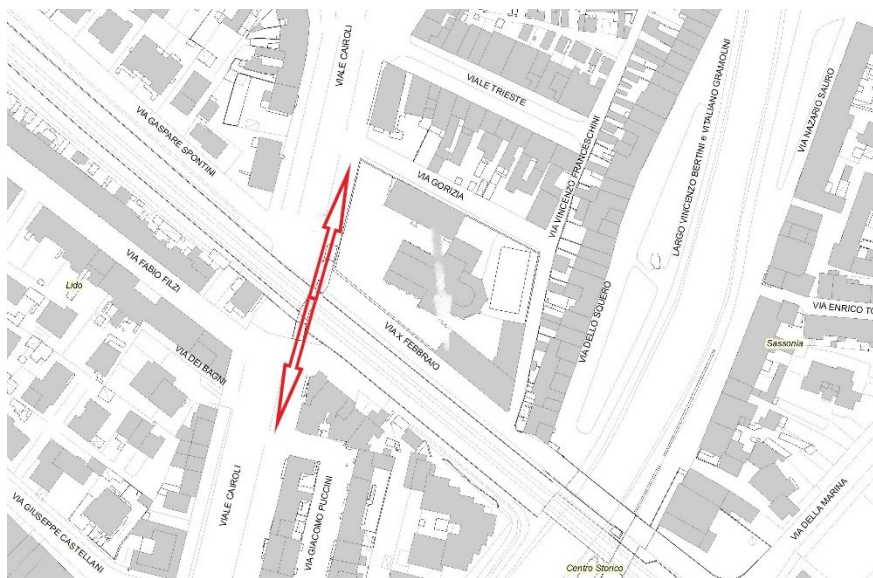
Passeggiata Antica Darsena

2. **SOTTOPASSO FERROVIARIO VIA NAZARIO SAURO** -; è in corso da parte di RFI la definizione di un progetto per l'allargamento del sottopasso esistente tramite l'abbattimento dell'ex casello ferroviario per la realizzazione di un percorso pedonale che, passando sotto la ferrovia, prosegue la Passeggiata della "Antica Darsena Borghese" fino al Porto.



Sottopasso Via Nazario Sauro

3. **SOTTOPASSO FERROVIARIO VIALE CAIROLI** - RFI ha redatto il progetto definitivo del sottopasso che prevede l'allargamento / deviazione dell'attuale sottopasso per la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale con abbattimento barriere architettoniche.



Sottopasso Viale Cairoli

4. **STRADA DELLE BARCHE** - Con D.G.C. n° 150 del 21/05/2013 è stato approvato il progetto preliminare che prevede la realizzazione della strada deputata al trasporto delle imbarcazioni; successivamente è stata approvata una variante al PRG con redazione del progetto definitivo ed esecutivo; si procederà all'approvazione da parte della Giunta Comunale degli stessi non appena attivato il finanziamento (fondi europei) e sottoscritto l'accordo di programma.



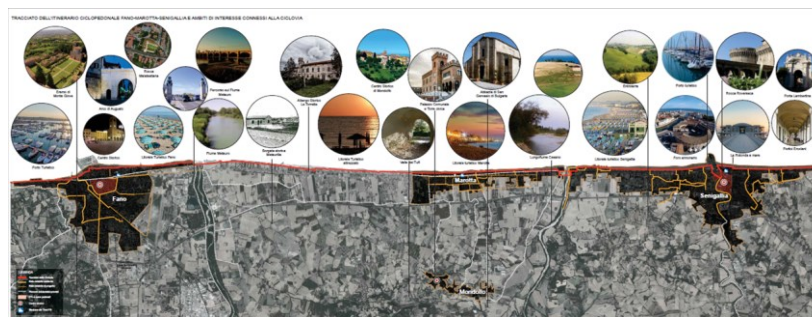
Strada delle Barche

5. **ASSE FANO-URBINO** – Tale asse corrisponde all'ex tracciato ferroviario Fano-Urbino e confluisce a Fano nell'area dell'ex Bersaglio inclusa nell'ambito di Waterfront urbano, lo stesso dovrà diventare un principale asse di connessione tra la costa e il territorio della Valle del Metauro;

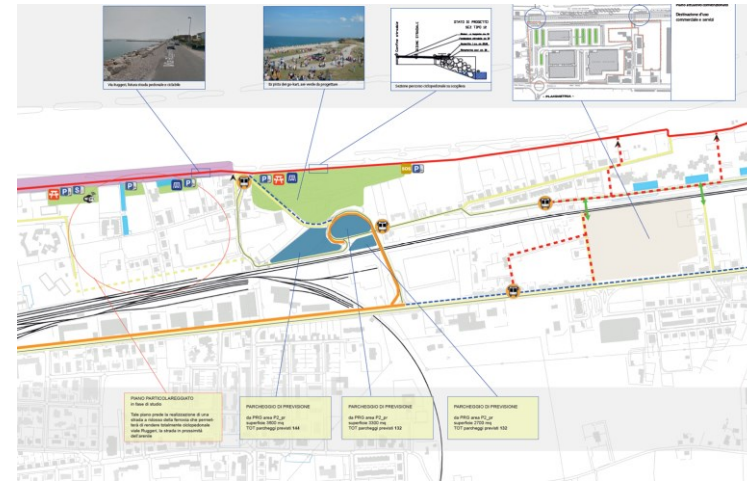
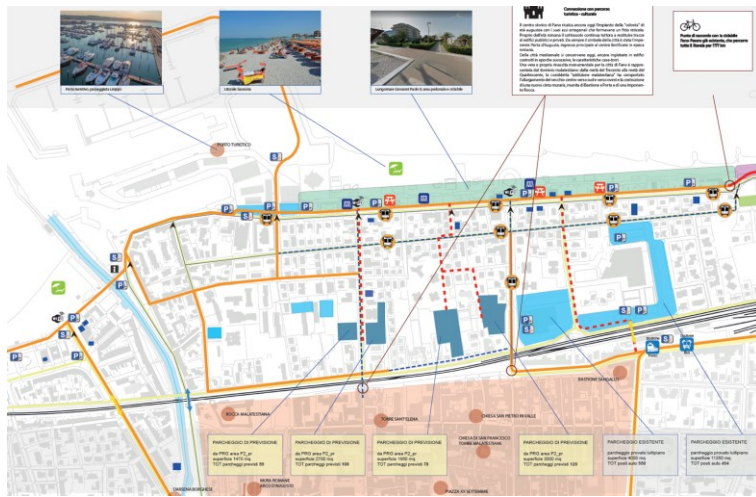


Asse Fano-Urbino (linea nera)

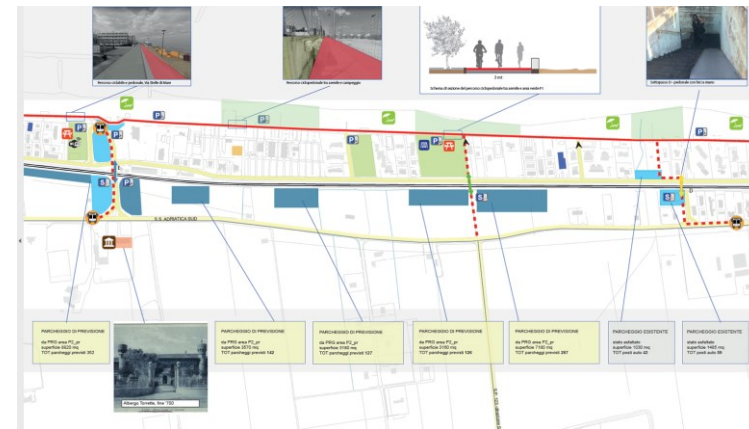
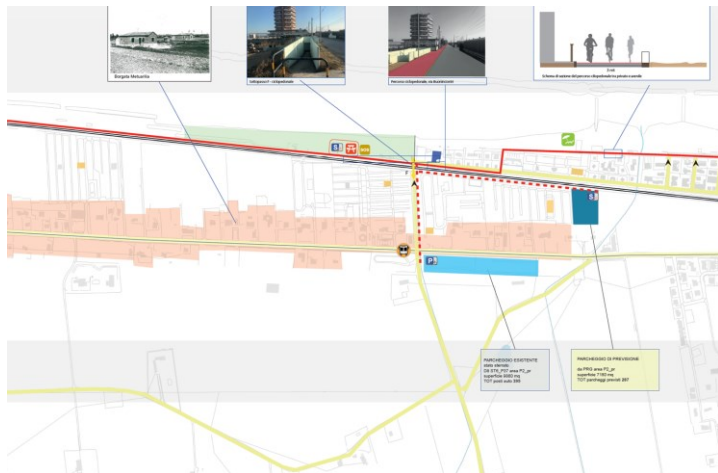
6. **CICLOVIA ADRIATICA** - Con D.G.C. n. 290 del 05/07/2016 è stato approvato il Protocollo d'Intesa aperto tra il Comune di Fano, il Comune di Senigallia ed il Comune di Mondolfo per la realizzazione di un “*Itinerario ciclabile Fano - Marotta – Senigallia*”; con D.G.C. n. 93 del 20/03/2018 è stato approvato il relativo Masterplan in corso di attuazione nella zona Sud del Comune.



Masterplan Ciclovía adriatica



Ciclovia adriatica Porto-Lido e Sassonia Sud



Ciclovia adriatica Torrette

7. **MARINE CENTER** - Con D.C.C. n. 71 del 08/04/2019 avente ad oggetto " ART. 15 LEGGE N. 241/1990: APPROVAZIONE SCHEMA DI ACCORDO PER LA COSTITUZIONE DEL LABORATORIO CONGIUNTO "FANO MARINE CENTER PER LO STUDIO DELLA BIODIVERSITA', LE RISORSE E LE BIOTECNOLOGIE MARINE – FMC" - I.E. , è stato approvato lo schema di accordo tra UNIBO (Università Bologna), UNIURB (Università Urbino) e UNIVPM (Università Politecnica delle Marche) e gli enti di ricerca SZN (Stazione Zoologica Anton Dohrn, con sede in Napoli) e CNR (Consiglio Nazionale Ricerche) per l'insediamento di tale centro di eccellenza presso l'immobile già sede del Laboratorio di biologia marina. Si prevede la creazione di nuovi laboratori attrezzati e di spazi per il personale che sarà ospitato all'interno del laboratorio congiunto, nonché per il riallestimento e messa in funzione dell'acquario, affinché sia destinato alla fruizione da parte del pubblico dei visitatori e alla divulgazione, oltre che all'attività scientifica in senso stretto.

Tale immobile ricade all'interno dello Zoom di progettazione Waterfront Urbano.



Marine Center

Strumenti di pianificazione sovraordinati

Tra gli strumenti di pianificazione sovraordinati vigenti, dovrà rivolgersi particolare attenzione ai seguenti:

PIANI DI GESTIONE INTEGRATA DELLE ZONE COSTIERE (PGIZC) approvato dall'Assemblea Legislativa della Regione Marche con Deliberazione Amministrativa n. 104 del 6 dicembre 2019 (LINK: <http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica-Genio-Civile/Difesa-della-costa#Piano-GIZC-2019>);

PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) DEI BACINI DI RILIEVO REGIONALE approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. 116 del 21/01/2004 e ss.mm.ii. (LINK: <http://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica-Genio-Civile/Piano-assetto-idrogeologico/PAI-ex-AdB-Marche>).

Strumenti di pianificazione comunali

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE SPIAGGE, approvato con D.C.C. n. 58 del 06/04/2006 e successive varianti (<https://www.comune.fano.pu.it/index.php?id=2644>)

PIANO REGOLATORE DEL PORTO, approvato dalla Regione Marche con delibera di Giunta n° 1202 del 27/07/2009 ([:/www.comune.fano.pu.it/index.php?id=634](https://www.comune.fano.pu.it/index.php?id=634))

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE STRUTTURE RICETTIVE, approvato con D.C.C. n. 264 del 14/11/2012 (<https://www.comune.fano.pu.it/index.php?id=1303>)

PIC (Piano degli itinerari ciclabili), approvato con D.G.C. n.77 del 09/03/2017.

PIANO REGOLATORE GENERALE, approvato con D.C.C. n. 34 del 19/02/2009 e ss.mm.ii. (<https://www.comune.fano.pu.it/index.php?id=486>)

ORIZZONTE FANO 2030 – IL DOCUMENTO DI PIANO STRATEGICO (<https://orizzontefano.com/orizzontefano2030-sabato-13-gennaio-alla-memo-la-presentazione-del-documento-di-piano-strategico-2/>)