

The background image shows an aerial view of a coastal town. A modern waterfront promenade runs along the shore, featuring a paved walkway, green lawns, and several small buildings, including what appears to be a kiosk or cafe with a curved roof. In the distance, there are more buildings and hills under a clear sky.

Schema Proposta Ideativa

WaterCityFront di ponente

Comune di Pesaro _ Servizio Opere Pubbliche e Patrimonio

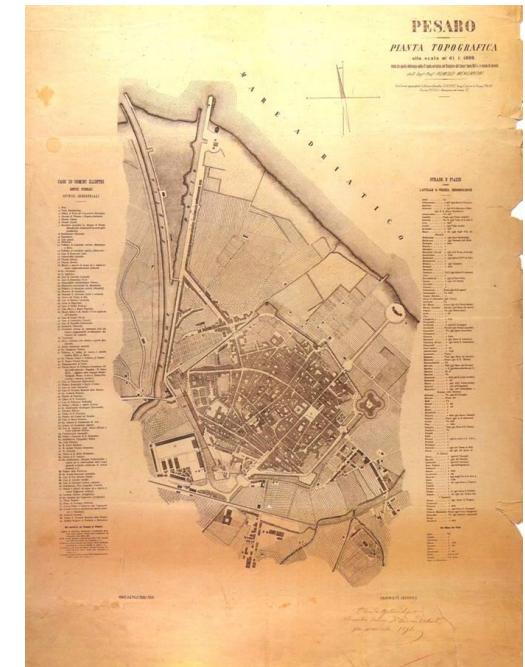
1	PREMessa	4
2	INQUADRAMENTO E CONTESTO TERRITORIALE E URBANO	5
2.1	LA CITTÀ STORICA E LA CITTÀ GIARDINO	5
2.2	IL PIANO STRATEGICO DELL'AMBITO	6
2.2.1	Il turismo	6
2.2.2	Il Grande contenitore urbano: ex Colonie Marine	7
2.2.3	La Bicipolitana	8
2.2.4	Lo sviluppo del Porto	8
2.3	L'AMBITO DI INTERVENTO E LE PREVISIONI URBANISTICHE.....	10
2.3.1	L'ambito di intervento e lo Stato Attuale delle aree	10
2.3.2	Previsioni Urbanistiche	12
2.3.3	La vincolistica	13
3	IL CONCORSO DI IDEE	15
3.1	MOTIVAZIONI E FINALITÀ DEL PROGETTO	15
4	IL PROGETTO	17
4.1	I TEMI COSTITUENTI LO SCENARIO ALLA PROPOSTA.....	17
4.1.1	TEMA 1. Il tracciato lineare	17
4.1.2	TEMA 2. La aree-impulso	20
4.2	LE RELAZIONI	21
4.2.1	Integrazione tra sistema urbano e costiero	22
4.2.2	Accessibilità, reti infrastrutturali, della mobilità ed intermodalità di trasporto	23
4.3	IL SISTEMA AMBIENTALE.....	24
4.3.1	L'area verde	24
4.3.2	La sostenibilità ambientale	26

4.3.3	I vincoli ambientali.....	26
4.3.4	I criteri ambientali minimi.....	27
5	STIMA DEI COSTI DELL'INTERVENTO.....	28
6	NORMATIVA DI RIFERIMENTO	29
6.1	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATI.....	29
6.2	STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALI.....	29
6.3	ULTERIORI STRUMENTI UTILI ALLA PROGETTAZIONE	30
7	GLI ALLEGATI	31

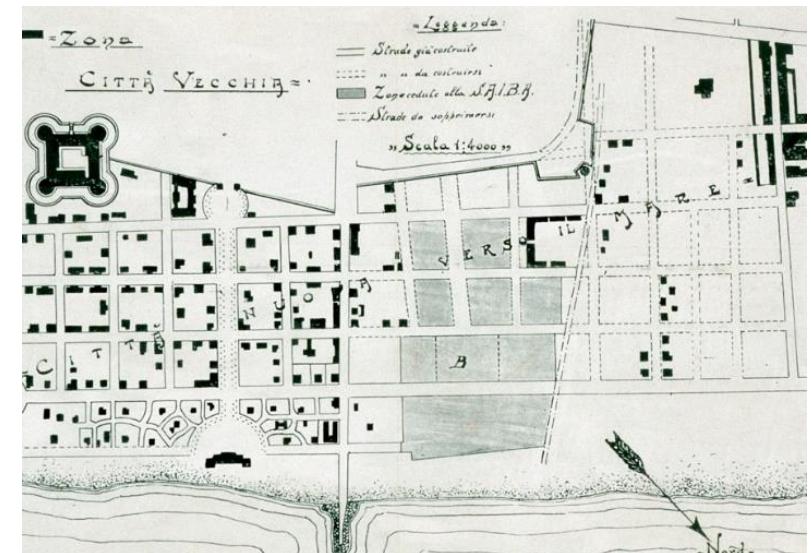
1 PREMESSA

L'Amministrazione comunale ha deciso di indire un concorso di idee con l'obiettivo di avviare un processo virtuoso di **miglioramento diffuso del territorio**, attraverso l'elaborazione da parte dei concorrenti di una **proposta ideativa**, che miri alla **riqualificazione del lungomare nord della città di Pesaro, prospiciente la spiaggia di Ponente**, attraverso la trasformazione e pedonalizzazione dell'area di Viale Trieste, inclusa tra viale della Repubblica e Calata Caio Duilio, nell'ottica di creazione di uno **spazio attrattivo per il cittadino ed il turista**, in tutte le stagioni, ricreando una forte urbanità sul mare, che miri ad **interconnettere le realtà spiaggia-porto-città**.

Si tratta di una “rigenerazione urbana” che trasforma il lungomare di ponente in un fronte urbano sul mare, dal quale nasce lo slogan “**water-city-front**”, **riconnettendo le realtà in un continuum spaziale e temporale**.



Pesaro nel 1894, Pianta topografica



Ampliamento della città giardino, senza data ma ascrivibile al periodo 1924 -1926

2 INQUADRAMENTO E CONTESTO TERRITORIALE E URBANO

2.1 LA CITTÀ STORICA E LA CITTÀ GIARDINO

L'urbanizzazione della zona mare della città di Pesaro, risalente al periodo tra la fine dell'Ottocento e i primi anni del novecento, si caratterizza per un tessuto a **maglia ortogonale** composto da **medie strutture alberghiere, affiancate ad attività commerciali e da edifici residenziali**, alcuni dei quali di rilevante valore architettonico.

Un quartiere che durante l'anno vede alterare la propria identità, enfatizzando, a seconda delle stagionalità, le diverse vocazioni che lo caratterizzano: residenziale, turistico e commerciale.

Il quartiere mare di Pesaro, denominato '**città giardino**', ha la peculiarità, rispetto alle città contermini, di non avere la ferrovia quale barriera di divisione dal centro storico. Le aree centrali di Rimini, Fano e Senigallia sono, ad esempio, ostacolate, nel loro rapporto con il mare, dalla linea ferroviaria, confine fisico che delinea realtà distinte. Nel caso di Pesaro, nonostante sia presente la strada statale a delimitare il quartiere mare rispetto a quello del centro, **le interazioni tra le due parti della città sono evidenti, ma ad oggi ancora non valorizzate**.

In particolare, con l'abbattimento delle mura, espressione della volontà della città storica di aprirsi verso l'esterno, si è delineato un **quartiere composto da viali che, in alcuni casi, sono la prosecuzione verso il mare di assi viari del centro storico**. Così, se viale della Repubblica (asse principale della scacchiera) è il proseguimento verso il mare del decumano, ovvero via Rossini, allo stesso tempo viale Zara è il proseguimento di via Castelfidardo, così come viale Marconi di via Bertozzini (vedi tav. "Usi").

Osservando il piano di ampliamento dell'ingegnere Ugo Periani del 1896 è evidente lo **sviluppo della città verso l'esterno e verso il mare** fondata su viale della Repubblica con lo stabilimento balneare posto a conclusione del proseguimento di via Rossini. Un quartiere mare che, sin dall'origine, coniugò la residenza della ricca borghesia dell'epoca all'attività ricettiva, sviluppata con maggior impulso nel dopoguerra, quando gli hotel segnarono il nuovo skyline cittadino dal mare. Interventi che hanno dato luogo ad una frammentazione tipologica e qualitativa tra l'edilizia moderna e gli edifici preesistenti.



Ugo Periani, Piano di Ampliamento, 1896



Pesaro, Viale della Repubblica: da via Rossini verso il mare, primi '900

2.2 IL PIANO STRATEGICO DELL'AMBITO

2.2.1 Il turismo

Come riportato integralmente nel documento “PESARO 2030 - Strategie e progetti per la città del futuro” il settore del turismo, della cultura e dei grandi eventi risulta uno degli obiettivi principali di Pesaro 2030. Puntare ad **accrescere il settore turistico** è sicuramente una strategia di lungo periodo che ha già iniziato a dare progressivi risultati e che si vuole potenziare con l'intervento oggetto del presente concorso. **Pesaro Città della Musica, riconoscimento UNESCO, 150° di Rossini, Città della Bicicletta, Città europea dello Sport, Terra di Piloti e Motori e Pesaro Capitale della Cultura 2024** rientrano in una strategia di sviluppo socioeconomico territoriale, che potranno esaltare le peculiarità della città, creando nuove opportunità.

Il settore turistico, infatti, pur godendo di importanti asset di richiamo (turismo balneare, ROF, Mostra del Cinema, turismo sportivo) finora non è mai stato organicamente pianificato. L'offerta infrastrutturale, tranne rare eccezioni, è sempre stata tarata su standard medio-bassi funzionali dedicata ad una fruizione generalista. Oggi, anche attraverso il progetto del “**WaterCityFront**”, si vuole ripianificare il turismo mediante una gestione integrata dei flussi, che **accresca la fruizione turistica e culturale** attraverso soluzioni tecnologiche che garantiscano la piena disponibilità dei beni turistici e culturali senza incidere sugli ecosistemi ambientali.

Nella città che mira ad essere leader nella qualità della vita, il trinomio **turismo – cultura – vivacità**, può rappresentare sempre di più un reale volano di promozione ed internazionalizzazione del territorio.

Gli **importanti investimenti comunali sia finanziari sia comunicativi** (quasi 5 milioni per il campus della musica, riconoscimento UNESCO per le reti creative, costruzione del distretto turistico “Marche Nord”) costituiscono uno strumento **per garantire efficaci servizi tecnici al turismo**. A ciò va inoltre aggiunta la **potenzialità turistica del Parco San Bartolo**, ideale sublimazione del cosiddetto “turismo dolce”.

Altra potenzialità di Pesaro, se adeguatamente valorizzata, potrà essere il **turismo sportivo**: infatti il riconoscimento quale Città europea dello sport 2017, le numerose infrastrutture sportive presenti e gli eventi nazionali ed internazionali che annualmente si svolgono nel territorio, potranno assicurare un importante incoming turistico.



Vedute aeree della zona mare negli anni '60

Il secondo pilastro su cui si basa la strategia di sviluppo della città è il miglioramento edilizio delle strutture ricettive. Gli incentivi comunali, uniti a quelli nazionali e regionali, fanno sì che a Pesaro ci sia in questo momento il massimo dei sostegni possibili per la ristrutturazione e la riqualificazione di alberghi e hotel, che si concentrano in grande maggioranza nella zona mare.

Oltre ad uno sviluppo del lungomare in ottica turistica, la riqualificazione del “WaterCityFront” non può, allo stesso tempo, prescindere dalla difesa della costa di tutto il litorale pesarese, attraverso gli interventi previsti dal nuovo Piano di Gestione delle Zone Costiere (PGIZC), il quale non rappresenta soltanto un indiscutibile presupposto di **salvaguardia ambientale**, ma anche la condizione perché le attuali concessioni balneari possano svolgere il loro lavoro in sicurezza, contribuendo allo sviluppo economico della città. Le esigenze di fruizione dei bagnanti dovranno conciliarsi con quelle di tutela della flora e della fauna esistenti, permettendo di conservare al meglio le specie botaniche presenti, sostanziando inoltre gli obiettivi della Zona di Protezione Speciale, garantendo al contempo l'utilizzo del litorale a fini balneari, anche attraverso **appositi vanchi di accesso**.

2.2.2 Il Grande contenitore urbano: ex Colonie Marine

Il nuovo progetto del “WaterCityFront” dovrà indiscutibilmente dialogare con uno dei cosiddetti “grandi contenitori urbani”: le “ex Colonie Marine”, adiacente all’area oggetto di concorso (vedi tav. “Usi”). Costruito per un uso a oggi non più richiesto, l’immobile necessita di essere ripensato al fine di un recupero funzionale, probabilmente a vocazione turistica, tenuto conto della strategica collocazione in riva al mare. A oggi, tuttavia, non sono stati definiti l’obiettivo e le strategie del suo recupero non essendo un cespote nella disponibilità patrimoniale dell’Ente comunale.

Lungo viale Trieste, di fronte all’immobile delle “ex Colonie Marine”, vi è un’ampia area (identificata catastalmente al Foglio 20 mappale 84 di proprietà Comunale), con un **fabbricato destinato ad attività sportive**, di forma rettangolare con n.2 piani fuori terra, edificato a metà degli anni ’80 e ristrutturato nel 2013. **Attualmente in disuso, tale area acquisisce un’importanza strategica nell’ottica della progettazione dell’intero ambito di concorso, per dare continuità funzionale alla passeggiata lungomare.** Intento dell’Amministrazione è di procedere alla valorizzazione del sito mediante la futura realizzazione di un edificio con destinazione mista residenziale e turistico-ricettiva e, al piano terra, terziario commerciale allo scopo di rendere attrattiva una porzione di viale ad oggi priva di interesse e quindi confinata.



Veduta aerea della zona mare anni '60

Il nuovo edificio avrà una superficie complessiva di circa 4.000 mq distribuiti indicativamente su 4 piani fuori terra, oltre a piani interrati per la realizzazione di autorimesse; sul medesimo lotto saranno individuate aree per standards urbanistici.

2.2.3 La Bicipolitana

Obiettivo di Pesaro 20230 da conseguire nell'ambito delle infrastrutture urbane è il completamento della rete delle ciclabili “la Bicipolitana”: un'eco infrastruttura a rete di mobilità sostenibile, che persegue lo scopo di incentivare un sempre maggior numero di persone all'uso bicicletta.

Il ‘WaterCityFront’ nella sua idea di pedonalizzazione del lungomare vuole essere l'espressione di una mobilità sostenibile, per tale ragione dedica anche spazio alle piste ciclabili. Ai fini della progettazione si potrà tenere conto della previsione di collegare la ciclabile di viale Trieste (**Linea 2 Mare**) con la futura ciclabile di Calata Caio Duilio lato sud, che affaccia sul porto.



Logo della rete ciclabile cittadina

2.2.4 Lo sviluppo del Porto

Il porto per Pesaro rappresenta un elemento identitario di primaria importanza che però nel corso degli anni ha visto mutare il proprio carattere. Infatti, la funzione commerciale sta sempre più perdendo importanza e la cantieristica si sta trasformando, rivolgendosi oramai quasi esclusivamente verso il refitting. Questo aspetto non deve essere però visto come un limite, quanto piuttosto come un'opportunità, quali ad esempio il recupero di capannoni abbandonati per altri usi. Dopo una fase di recente riprogettazione, oggi il porto ha implementato la sua **vocazione commerciale e turistica**.

Negli ultimi anni il porto, grazie anche all'azione sinergica con la Capitaneria di Porto, con il Ministero delle Infrastrutture, la Sovrintendenza delle Opere Marittime e l'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico, ha visto importanti investimenti (tra i quali la realizzazione del prolungamento dei moli, la manutenzione della banchina lungo calata Caio Duilio, la realizzazione di banchine all'interno della darsena commerciale, i lavori di dragaggio, ...); ulteriori interventi sono attualmente in corso.

Tramite l'utilizzo del Fondo Europeo per la Pesca, inoltre, sono state realizzate opere di arredo urbano dell'area funzionali agli operatori economici portuali.

La storica Calata Caio Duilio (vedasi foto a lato), che porta al molo di levante, è il “salotto del mare”, destinato al passeggio e all'accoglienza turistica con locali e ristoranti, mercato del pesce appena



Vista aerea del molo del Fiume Foglia

pescato e arrivato con i pescherecci ogni mattina, e all'attracco dei passeggeri in arrivo e in partenza per la Croazia.

Nell'ultimo tratto di Calata Caio Duilio è attualmente in corso di realizzazione un **fabbricato multipiano** a destinazione mista terziario/residenziale, i cui esercizi commerciali al piano terra potranno fungere da **incentivo alla prosecuzione del percorso ciclo-pedonale**, il quale potrà in un futuro interessare non solo viale Trieste, bensì, in maniera organica e continua, viale Trieste e Calata Caio Duilio lato sud, per poi proseguire, oltre al fiume Foglia, in Baia Flaminia.

2.3 L'AMBITO DI INTERVENTO E LE PREVISIONI URBANISTICHE

2.3.1 L'ambito di intervento e lo Stato Attuale delle aree

L'ambito del concorso di idee riguarda il **lungomare di Ponente**, coinvolge aree e immobili di proprietà comunale precisamente individuati nella tav. "Perimetrazione dell'ambito di riqualificazione". Dal punto di vista compositivo-funzionale può essere **schematizzato in due temi principali**, come dettagliato di seguito.

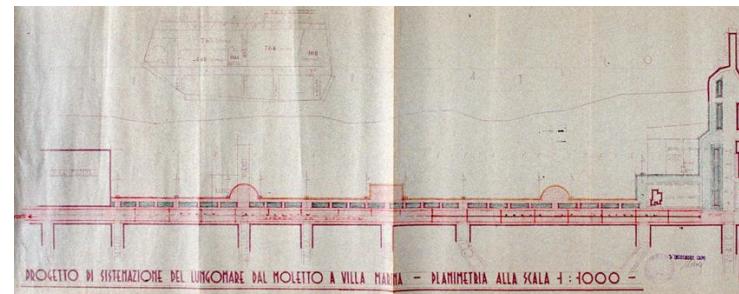
2.3.1.1 TEMA 1. Il tracciato lineare

Riguarda **viale Trieste** che si estende per circa 1,3 km da **viale della Repubblica** fino all'estremità **nord**, all'innesto di Calata Caio Duilio, e denominata "Il tracciato lineare", individuata nella tav. "Perimetrazione dell'ambito di riqualificazione".

Trattasi di un percorso che ad oggi vede la presenza di un viale carrabile, a senso unico di marcia per la maggior parte del suo sviluppo, di un'area pedonale e una pista ciclabile, che puntualmente consente gli accessi agli stabilimenti balneari attraverso degli slarghi (si veda la cartografica storica a lato), anch'essi oggetto di concorso.

Completano l'ambito del presente tema, ad integrazione del percorso lineare, anche alcune **vie trasversali a viale Trieste** quali **connessioni che si innestano sul lungomare**. In particolare:

- **viale Zara** (tratto compreso tra viale Trento e via Ninchi), quale prolungamento di via Castelfidardo;
- **via Ninchi**, quale collegamento tra il molo e viale Trieste;
- **viale Marconi** (tratto compreso tra viale Trento e viale Trieste), quale prolungamento di via Bertozzini sin da Piazzale Primo Maggio;
- **viale Fiume** (tratto compreso tra viale Trento e viale Trieste), quale proiezione della S.S. 16 Adriatica;
- **via Rovereto** (tratto compreso tra viale Trento e viale Trieste), quale asse verde proveniente dal Parco Molaroni;
- **via Paterni** (tratto compreso tra viale Trento e viale Trieste), quale collegamento con via Cecchi.



Progetto di sistemazione del lungomare dal Moletto a Villa Marina, senza data, redatto anteriormente al 1937.

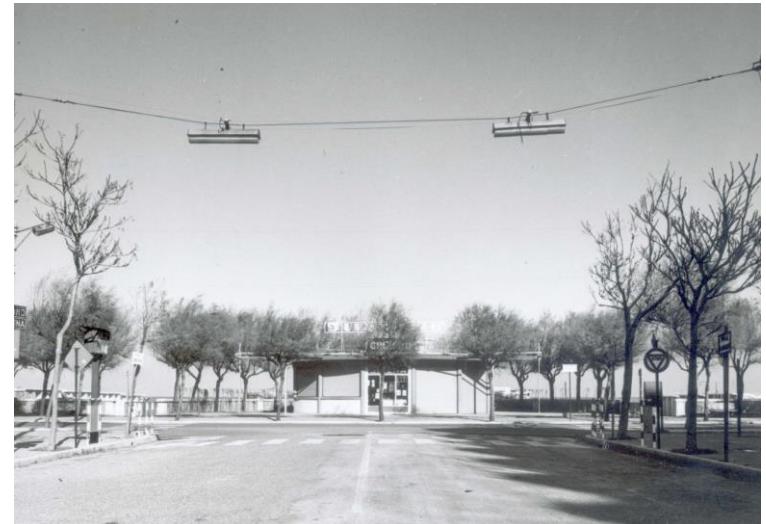


Vista di Viale Trieste all'altezza con viale Dante, anni '30

2.3.1.2 TEMA 2. La aree-impulso

Ad integrazione del Tema 1, a cui si deve coordinare, il presente tema racchiude due ampi **ambiti progettuali**:

- **L'area ludico-ricreativa di viale Zara**, con una superficie complessiva di circa 1.600 mq, la quale attualmente ospita un'area verde scarsamente attrezzata, un parco giochi pavimentato con antitrauma, un'area lastricata attrezzata con giostra per bambini, un servizio igienico pubblico e una cavea pavimentata, ad oggi per lo più utilizzata come sedute e pista skate per la presenza delle gradonate.
- **L'impianto Sportivo ex Colonia Villa Marina**, il quale si sviluppa su due aree contigue (NCEU - Foglio 20, mappali 84 e 731), per un totale di circa 11.000 mq, entrambe con affaccio su viale Trieste, separate da via Gorizia (che corre perpendicolarmente a viale Trieste), delle quali solo **l'area identificata** con la sigla 2.b nella tavola “Perimetrazione ambito di intervento”, di circa 5.000 mq e attualmente utilizzata con destinazione d'uso “parcheggio a raso” (NCEU - Foglio 20, mappale 731), è **oggetto di concorso**.



Viale Marconi all'intersezione con viale Trieste (anni '60)



Viale Trieste, visibili gli affacci sul mare, anni '60

2.3.2 Previsioni Urbanistiche

L'area interessata dall'intervento, suddivisa secondo i Temi oggetto del concorso, è identificata dal PRG comunale vigente come di seguito dettagliato e come consultabile nel visualizzatore online (link paragrafo 6.2).

2.3.2.1 TEMA 1. Il tracciato lineare

Trattasi di area ubicata nella **zona omogenea B** (art. 4.3.2.1 e 4.3.2.2 delle NTA) con individuazione dei seguenti subsistemi:

- in parte **L2 “Luoghi centrali a scala urbana”** (art. 4.2.4.5 delle NTA) per la maggior parte del tracciato;
- in parte **L4 “luoghi centrali della residenza”** (art. Art. 4.2.4.7 delle NTA): per una piccola porzione di tracciato limitato all'estremità nord verso Calata Caio Duilio.

L'area è individuata nello schema direttore 4 **“Il fronte mare”** (rif. art. 4.4.4 delle NTA) e, per la quasi totalità del suo sviluppo, nel Progetto norma 4.2 Spiaggia di Ponente (art. 4.4.4.2 delle NTA), e più precisamente **U.M.I. 4.2.11**: rappresenta il collegamento tra le aree pubbliche e le attrezzature ricettive in un disegno d'insieme al fine di riqualificare complessivamente gli immobili interessati dal Progetto Norma. Tale perimetro unitamente a quello delle altre U.M.I. determina una superficie territoriale adeguata a supportare i singoli interventi in un quadro progettuale unitario.

In minima parte ricade nel Progetto norma 4.3 Spiaggia di Levante (art. 4.4.4.3 delle NTA), esclusivamente per il tratto ricompreso tra viale della Repubblica e viale Zara, e più precisamente nella **U.M.I. 4.3.4**: Rappresenta il collegamento tra le aree pubbliche e le attrezzature ricettive in un disegno d'insieme al fine di riqualificare complessivamente gli immobili interessati dal Progetto Norma. Tale perimetro unitamente a quello delle altre U.M.I. determina una superficie territoriale adeguata a supportare i singoli interventi in un quadro progettuale unitario.

Tali aree sono caratterizzate dalla destinazione d'uso (**Pz**) **“Piazze e aree pedonali”** (rif. artt. 2.2.2.1 e 3.2.3.4 delle NTA), spazi aperti nei quali potranno essere inoltre installati chioschi ad un piano per esercizi di vicinato, pubblici esercizi nonché per la realizzazione di servizi igienici, nel limite di una superficie coperta non superiore al 10%.

Il trattamento delle superfici, progetto di suolo, previsto per le suddette aree è **Apv “Area pavimentata”** (rif. Art. 3.2.2.7c delle NTA), ove le aree pavimentate sono superfici impermeabili, che assorbono meno del 50% delle acque meteoriche e per le quali devono essere previsti e realizzati

gli opportuni sistemi di convogliamento e recapito delle acque meteoriche. Le pavimentazioni devono essere idonee alla destinazione dell'area e se, destinate al pedone, essere in materiali antisdruccevoli, se destinate al traffico ciclistico in materiali di colore tale da aumentarne la visibilità diurna e notturna, se destinate al traffico veicolare in materiali insonorizzanti. Sono consentite superfici permeabili o semipermeabili, per aiuole e verde d'arredo.

2.3.2.2 TEMA 2. La aree-impulso

L'area ludico-ricreativa di viale Zara è ubicata nella **zona omogenea A** (rif. art. 4.3.1.1 e 4.3.1.2 delle NTA), subsistema L2 “**Luoghi centrali a scala urbana**” (rif. art. 4.2.4.5 delle NTA), con destinazione d'uso (Vg) “**giardini**” (rif. art. 3.2.2.1 delle NTA), progetto di suolo pa “**prato arborato**” (rif. Art. Artt:3.2.2.1a-3.2.2.1b delle NTA), con le specifiche tecniche dettagliate nei citati articoli delle NTA di PRG.

L'impianto Sportivo ex Colonia Villa Marina individuato nella **zona omogenea B** (rif. art. 4.3.2.1 e 4.3.2.2 delle NTA), subsistema L2 “**Luoghi centrali a scala urbana**” (rif. art. 4.2.4.5 delle NTA), destinazione d'uso specifica (Ps) “**Impianti sportivi scoperti**” (rif. art. 3.2.3.3 delle NTA), progetto di suolo in parte pr “**prato**” (rif. Art. Artt:3.2.2.1a delle NTA), in parte sa “**spazi aperti attrezzati**” (rif. Art.3.2.2.8 delle NTA), in minima parte Apv “**Area pavimentata**” (rif. Art. 3.2.2.7c delle NTA), con le specifiche tecniche dettagliate nei citati articoli delle NTA di PRG.

Con delibera di Consiglio Comunale n. 19 del 28/02/2022, è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica per la “**realizzazione di un parcheggio a raso**” (Pp) in luogo degli impianti sportivi (Ps), secondo quanto ammesso dal comma 5 dell'art. 4.1.1.2 delle N.T.A. del P.R.G. vigente, attuale destinazione d'uso dell'area.

Ai fini del concorso di idee, si specifica che le previsioni urbanistiche dell'**Impianto Sportivo Ex Colonia Villa Marina** non sono attualmente rispondenti alle esigenze dell'Amministrazione che, al fine di dare continuità funzionale al percorso oggetto di intervento intende intraprendere un percorso di valorizzazione che preveda destinazioni differenti rispetto alle previsioni di PRG, così come trattato al paragrafo 2.2.2 – nuovo edificio con destinazione residenziale, turistico-ricettiva e terziario commerciale, e al paragrafo 4.1.2.2. - un parcheggio coperto.

2.3.3 La vincolistica

Nonostante l'estensione dell'area di intervento, nell'ambito ricorre pressoché la medesima vincolistica, come consultabile nel visualizzatore online (link paragrafo 6.2), puntualmente individuati di seguito:

- **VINCOLI NAZIONALI:**
 - AVN13 - ZPS ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE - DGR N. 1709 DEL 30.06.1997
 - CODICE DELLA NAVIGAZIONE ART.55 (esclusivamente per una porzione di via Ninchi)
- **GEOLOGICI**
 - BVI03 - VULNERABILITA' IDROGEOLOGICA ALTA
 - BVG04 - AMPLIFICAZIONE SISMICA ALTA
 - ZONA TR =100 - DIR. ALL. 2007/60/CE-D.LGS 49/2010 (esclusivamente per l'area a nord della zona Calata Caio Duilio)
 - ZONA TR > 100 - DIR. ALL. 2007/60/CE-D.LGS 49/2010

3 IL CONCORSO DI IDEE

3.1 MOTIVAZIONI E FINALITÀ DEL PROGETTO

L'intervento di riqualificazione del lungomare nord della città di Pesaro è caratterizzato da entrambi i temi progettuali di cui al precedente paragrafo.

L'idea progettuale dovrà sviluppare i temi e caratteri tipici del **litorale**, senza tralasciare la **posizione prossima al centro storico** e l'identità architettonica della **città giardino** ove l'opera è localizzata.

Non si tratta di un semplice intervento di riqualificazione, bensì di **“ripensare” un luogo**, il lungomare, in chiave più contemporanea, **area turistica nella stagione estiva** ma anche **attrattiva anche ai residenti nella stagione invernale**, quale estensione e prolungamento del centro storico.

Un lungomare che deve appartenere alla città e deve essere **riconoscibile dal cittadino** che “vive” quotidianamente la città **e dai visitatori** al tempo stesso.

Un viale **elegante**, capace di relazionarsi ai contemporanei interventi di architettura che interessano le città europee che si affacciano sul mare ma **contestualizzato alla città**. Un intervento che vuole coniugare la funzionalità del suo principale viale **“turistico – estivo” attuale, “attrattivo – invernale” che diverrà**, con la qualità spaziale ed architettonica della sua immagine.

Gli obiettivi prefissati dall'Amministrazione, il cui raggiungimento è ritenuto indispensabile nella redazione della progettazione, sono di seguito elencati.

- **Dare risposta alle richieste di funzionalità del luogo** mediante le seguenti azioni:
 - **pedonalizzazione del lungomare** di ponente al fine di migliorare l'area dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, valorizzando le potenzialità attraverso la creazione di uno spazio a misura d'uomo, incrementandone il livello di attrazione e di conseguenza aumentando anche il flusso di utenza presso le strutture ricettive e di ristorazione anche in “bassa” stagione;
 - **progettazione della viabilità** della zona di Viale Trieste e vie adiacenti, risolvendo le problematiche relative alla transitabilità veicolare e pedonalizzazione, alle aree di sosta, al fine di rispondere alle richieste di migliorare la mobilità urbana incoraggiare la scelta dei trasporti più sostenibili;
 - **individuazione di nuove aree dedicate alla sosta**, il cui uso sia stimolato dalla creazione di sinergie tra i diversi poli attrattivi che andranno ad insediarsi.

- **Creare una nuova immagine** di un luogo, che sia al contempo attuale e rappresentativa, con proprie specificità e peculiarità sia architettoniche che storico/culturali.
- **Trasformare questa parte di città in un luogo significativo per gli abitanti**, un polo di aggregazione non solo estivo ma anche durante la stagione “invernale, un luogo del ritrovo alternativo e complementare al centro storico, che incentivi lo sviluppo di attività pubbliche quali manifestazioni, spettacoli, attività ludiche, sportive e conviviali.
- **Migliorare i servizi** offerti alle strutture turistico – ricettive presenti, incentivando servizi alla collettività quale l'introduzione di aree adeguate alla sosta di mezzi pubblici, potenziamento dei servizi di utilità pubblica, introducendo poli di aggregazione sociale.
- **Rendere fruibili gli spazi**, attraverso la progettazione di un luogo multifunzionale, che si adatti alle esigenze di tutti gli stakeholders coinvolti, “disegnando” adeguati spazi dedicati all'utenza in base alle diverse fasce di età, che solitamente fruiscono gli spazi in differenti fasce orarie, quali ad esempio bar, ristorantini, attività commerciali, aree ludico-sportive, etc..

4 IL PROGETTO

4.1 I TEMI COSTITUENTI LO SCENARIO ALLA PROPOSTA

L'impianto planimetrico del tratto del lungomare interessato dal progetto è stato definito in virtù delle necessità di riprogettazione di un'area costituita dall'asse di viale Trieste, in prosecuzione di quella di Viale della Repubblica che ha visto l'intervento di riqualificazione nel 2013. La volontà è quella di realizzare spazi con funzionalità ben chiare e necessariamente confini ben definiti, affiancati ad altri meno netti che si fondono con naturalezza con il paesaggio.

Il progetto di tale area dovrà incentrarsi sulla funzione sociale e ricreativa: lo spazio dovrà essere progettato per favorire l'inclusione sociale e la partecipazione della comunità. Sarà prioritario creare spazi accoglienti e sicuri, incoraggiare **attività ricreative, culturali e sportive**, promuovendo un senso di appartenenza e condivisione.

L'ambito progettuale coinvolge aree diverse la cui riqualificazione si articola secondo i TEMI progettuali definiti nei paragrafi che seguono, con le relative ulteriori articolazioni ed elementi invarianti per lo sviluppo planivolumetrico della proposta ideativa, e rappresentati nelle tavole tematiche:

- “Perimetrazione dell'ambito di riqualificazione” (file: Perimetrazione_WaterCityFront_ponente.pdf),
- “Viabilità” (file: Viabilità_WaterCityFront_ponente.pdf)
- “Usi” (file: Usi_WaterCityFront_ponente.pdf)

Per quanto riguarda il trattamento del verde e del suolo, si rimanda ai successivi paragrafi 4.2 e 4.3.

4.1.1 TEMA 1. Il tracciato lineare

L'intenzione è quella di creare un lungomare che sia fortemente urbano e caratterizzato anche dalla presenza di verde “progettato” e non passivamente ereditato dall'esistente. L'idea è quella di realizzare una **piazza diffusa**, un luogo nel quale trascorre il tempo libero, socializzare, rilassarsi, vivere i momenti sereni della quotidianità, percorrendo la consequenzialità di spazi diversi ma organici.

Si chiede di ideare un'area pedonale e ciclabile interrompendo la linearità del flusso mediante la progettazione di **belvedere multifunzionali**, che siano al tempo stesso terrazze sul mare e luoghi ove svolgere attività che diventino ulteriore fulcro di attrazione nelle diverse stagioni (estate-

inverno), ripensando le “rotonde” storiche, poste in corrispondenza degli assi viari che collegano il centro con il mare, ancora oggi riconoscibili quali protuberanze sulla spiaggia.

La volontà è quella di creare un **rapporto dialettico con il tessuto urbano circostante e con il centro storico cittadino**, trattando tale piazza diffusa come estensione del centro storico anche attraverso il **progetto delle vie trasversali a viale Trieste**, quali connessioni con la città.

Il TEMA progettuale da sviluppare si articola nei seguenti sottotemi:

4.1.1.1 Il viale – viabilità e punti panoramici di attrazione

La progettazione dell'**asse principale coincidente con viale Trieste**, nell’ambito indicato con la sigla 1.a nella tav. “Perimetrazione ambito di intervento”, dovrà tenere conto delle seguenti prescrizioni e indicazioni, rappresentate nella tav. “Viabilità”:

- **Tratto Piazza della Libertà - via Paterni:** viabilità pedonale e ciclabile con accessibilità carrabile regolamentata (stagionale/oraria/per tipologia di mezzi, in base a successivo specifico regolamento dell’amministrazione), a senso unico di marcia in direzione sud-nord. Dovranno essere individuati alcuni slarghi in modo tale che la sosta dei mezzi autorizzati non intralci il passaggio. Il percorso ciclabile dovrà essere individuato in sede separata rispetto al percorso pedonale e, preferibilmente, lato mare al fine di non interferire con le strutture commerciali ed alberghiere. Dovrà essere posta la massima attenzione nella progettazione dell’accesso e transito veicolare dei mezzi autorizzati per garantire la percezione di un luogo sicuro, piacevole e attraente a pedoni e ciclisti.
- **Tratto via Paterni – viale Napoli:** viabilità Zona a Traffico Limitato, carrabile a senso unico di marcia in direzione sud-nord, come nello stato attuale. Potranno essere individuati spazi per il parcheggio mezzi per disabili.
- **Tratto viale Napoli – banchina portuale:** viabilità Zona a Traffico Limitato, carrabile a doppio senso di marcia, come allo stato attuale. Potranno essere individuati spazi per il parcheggio mezzi per disabili.

Il progetto dovrà esprimere **continuità** tra le diverse parti della strada, come sopra definite, mediante l’utilizzo di finiture omogenee.

Nei limiti imposti dal PRG vigente in riferimento alla destinazione d’uso (Pz) (rif. art. 3.2.3.4 delle NTA) nell’area oggetto di intervento, con i limiti indicati dall’Amministrazione, **dovranno essere installati chioschi** ad un piano per esercizi di vicinato, pubblici esercizi, etc., per una superficie

coperta complessiva non superiore a 450 mq (inferiore al limite massimo ammesso da PRG), che dovrà essere così suddivisa:

- **200 mq di chioschi esistenti da riqualificare**, costituiti da n. 5 manufatti individuati all'interno della tav. “Usi”, i cui dati planivolumetrici sono riportati in Tabella a lato, mediante un **intervento di restyling che li uniformi al disegno architettonico dei manufatti di nuova realizzazione**;
- **250 mq di chioschi di nuova realizzazione**, a un piano e dimensioni in pianta comprese tra 25 e 60 mq cadauno, secondo le destinazioni d'uso ammesse da PRG (rif. art. 3.2.3.4 delle NTA). Dovranno essere **dislocati lungo il viale**, lato mare, caratterizzati da un **disegno architettonico omogeneo** e flessibilità tra gli usi ammessi, nell'ottica di un loro utilizzo nel periodo invernale.

I suddetti manufatti potranno essere dotati inoltre di **pergole e gazebi**, progettati secondo i parametri stabiliti dall'art. 2.2.3.10 delle NTA del PRG, sempre nel rispetto della capacità edificatoria massima di 450 mq sopra definita.

In generale, per chioschi, pergole e gazebo **dovrà essere proposta una soluzione di tipo modulare**, per consentire l'installazione di uno o più moduli secondo le esigenze d'uso, e **tipologicamente riconoscibile**.

I manufatti dovranno essere collocati in posizione planimetrica e altimetrica tale da non intralciare la vista del mare dalle vie perpendicolari a viale Trieste, limitando l'impatto del costruito anche dalla città e dai fabbricati fronte mare.

Per quanto non dettagliatamente definito nel presente documento, anche in merito ai parametri urbanistici ed edilizi (altezza massima, distacchi, allineamenti, ecc...), si rimanda al Regolamento Edilizio Comunale e NTA di Piano Regolatore vigenti.

4.1.1.2 Le connessioni

La progettazione delle **connessioni** al viale, indicate con la sigla 1.b nella tav. “Perimetrazione ambito di intervento”, dovrà tenere conto delle seguenti prescrizioni e indicazioni, rappresentate nella tav. “Viabilità”:

- **viale Zara**, prolungamento di via Castelfidardo;
- **viale Marconi**, prolungamento di via Bertozzini che ha origine da Piazzale Primo Maggio;
- **viale Fiume**, prolungamento della S.S. Adriatica;

N°	UBICAZIONE (INDIRIZZO)	UBICAZIONE (CATASTALE)	SUPERFICIE COPERTA	DESTINAZIONE D'USO
1	Viale Trieste fronte Viale Marconi	Foglio 20, part. 2899	26 mq	bar
2	Viale Trieste fronte Viale Fiume	Foglio 20, part. 3174	23 mq	bar
3	Viale Trieste fronte Viale Fiume	Foglio 20, part. 2919	26 mq	bar
4	Viale Trieste fronte Viale Rovereto	Foglio 20, part. 2520	58 mq	bar
5	Viale Trieste fronte Via Paterni	Foglio 20, part. 3032	59 mq	bar

Tabella: Chioschi esistenti da riqualificare

- **via Rovereto**, che si genera dal Parco Molaroni;
- **via Paterni**, collegamento con via Cecchi;

dovranno prevedere spazi di sosta per cicli e motocicli (stagione estiva) da convertire per la sosta di veicoli (stagione invernale), nonché individuati almeno 2 posti auto per disabili per ogni connessione (permanenti) e spazi per il carico/scarico. Dovranno essere garantiti gli accessi carrabili alle proprietà private individuati nella tav. “Viabilità”;

- **via Ninchi**, dovranno prevedere viabilità ciclo-pedonale con accessibilità carrabile regolamentata (stagionale/oraria/per tipologia di mezzi, in base a successivo specifico regolamento dell'amministrazione), a senso unico di marcia. Potranno essere individuati spazi per la sosta di veicoli autorizzati e per disabili. Dovranno essere garantiti gli accessi carrabili alle proprietà private individuati nella tav. “Viabilità”.

La viabilità carrabile più prossima alla zona pedonale sarà quella di **Viale Trento**, a senso unico di marcia in direzione nord-sud, non rientrante nell'ambito di progetto. In detto asse dovranno essere individuate aree di sosta riservate a mezzi pubblici - pullman / navette, come riportate nella tav. “Viabilità”, finalizzate ad assicurare il servizio di trasporto agli utenti di stabilimenti balneari, attività commerciali e strutture turistico-ricettive di Viale Trieste.

4.1.2 TEMA 2. La aree-impulso

Il TEMA progettuale si articola nei sottotemi indicati con le sigle 2.a e 2.b nella tav. “Perimetrazione ambito di intervento” dovrà tenere conto delle seguenti prescrizioni e indicazioni:

4.1.2.1 L'area ludico-ricreativa di viale Zara

Nel lotto indicato con la sigla 2.a nella tavola “Perimetrazione ambito di intervento” si dovrà prevedere l'organizzazione di uno **spazio destinato alle attività ludiche, ricreative sportive, educativo-didattiche, etc..**, per tutte le stagioni dell'anno e per diverse fasce di età, che comprenda la progettazione del verde, dell'arredo, delle pavimentazioni e di una adeguata illuminazione.

La progettazione dovrà essere ispirata ai seguenti principi:

- Sostenibilità Ambientale;
- Funzione Sociale;
- Protezione e Sicurezza;
- Accessibilità Universale;

- Educazione Ambientale.

4.1.2.2 L'impianto Sportivo ex Colonia Villa Marina

Il progetto dovrà prevedere nel lotto di circa 5.000 mq (NCEU Foglio 20, mappale 731), indicato con la sigla 2.b nella tavola “Perimetrazione ambito di intervento”, un parcheggio coperto (Sp), i cui dati planivolumetrici sono indicati nella tabella riportata di lato, che funga da nodo di interscambio modale per l’ambito di progetto e per le zone circostanti, che incrementi sensibilmente le dotazioni ed i servizi alla mobilità dedicata al lungomare di Ponente. Inoltre, nel lotto dovrà essere prevista un’area scoperta da destinare a parcheggio a raso (Pp), oltre agli accessi/uscite del parcheggio in struttura.

Il nuovo volume dovrà contenere un parcheggio coperto (Sp) automatizzato, con accesso carrabile da viale Trento o da via Gorizia mediante adeguate corsie di accumulo in modo da eliminare le interferenze con la viabilità garantendo operazioni di immissione ed emissione in condizioni di sicurezza. Sui vari livelli del lato prospettante su viale Trieste, dovranno essere previsti usi complementari da destinare a uffici, la cui superficie massima è indicata tabella riportata di lato, attività d’assistenza meccanica, pubblici esercizi, esercizi di vicinato, esposizioni.

Il nuovo parcheggio in struttura **dovrà prevedere una soluzione planivolumetrica e di facciata tale da diventare un oggetto architettonico riconoscibile e qualificante** del contesto in cui si inserisce.

Inoltre, dovranno essere previsti sistemi di produzione energetica da integrare nell’edificio, per soddisfare il fabbisogno energetico del manufatto, che insieme all’inserimento di elementi vegetali contribuiranno a ridurre l’impatto dell’edificato e dell’inquinamento urbano.

I dati planivolumetrici vincolanti per la progettazione sono riportati nella tabella a lato.

4.2 LE RELAZIONI

Il paragrafo mira a fornire gli elementi che passano guidare la proposta ideativa relativamente all’inserimento dell’opera nel contesto urbano e territoriale.

L'impianto Sportivo ex Colonia Villa Marina	
<u>parcheggio coperto (Sp)</u>	
(Sf) mq	5.134,47
(Sl) mq - massima	9.600,00
di cui mq	
(Sp) mq	9.100,00
(usi complementari) mq	500,00
(Pp) mq	1.400,00
n. piani - massimo	3
(Sc) mq - massima	3.200,00
area scoperta mq - minima	1.400,00
Tot. posti auto - minimo	400

4.2.1 Integrazione tra sistema urbano e costiero

4.2.1.1 Le connessioni

Primaria necessità del presente concorso di idee è quella di coniugare l'ambiente costiero con quello urbano, attraverso una progettazione mirata delle connessioni, degli accessi alla spiaggia, delle superfici pavimentate che siano in grado di creare un legame percettivo tra il mare e la città storica.

4.2.1.2 Gli accessi alla spiaggia

Gli attuali **accessi alla spiaggia** ed agli stabilimenti balneari dovranno essere **riproposti ma accuratamente ripensati introducendo una soluzione che li renda omogenei e riconoscibili**, nonostante la loro individualità, in un dialogo collaborativo con la zona pedonale.

4.2.1.3 Spazi aperti e trattamento delle superfici

La sequenza degli spazi pubblici all'aperto e degli spazi con valenza pubblica al chiuso dovrà garantire la multifunzionalità e la continuità dei percorsi del lungomare, con la possibilità che gli spazi vengano utilizzati per attività impreviste, spontanee e occasionali. Il progetto dovrà quindi prevedere che la forma, il trattamento superficiale e gli elementi vegetali, esistenti e di nuovo impianto, suggeriscano e comunichino il loro possibile uso.

La qualità, l'eleganza dei materiali e la tessitura della pavimentazione saranno rilevanti affinché si delinei del lungomare un carattere raffinato unito ad un'immagine unitaria, che al tempo stesso permetta di individuare chiaramente i luoghi di attrazione.

Dovranno essere evidenziate le diverse funzioni della piazza diffusa attraverso la pavimentazione: **aree adibite allo spettacolo, aree fitness, aree ludiche, spazi per la sosta, occasioni, etc.., anche mediante l'uso di diverse tessiture e/o materiali**, ponendo attenzione alle intersezioni con i belvedere/terrazze sul mare e alle connessioni con i Viali perpendicolari.

4.2.1.4 L'arredo urbano e l'illuminazione

L'arredo urbano dovrà essere **progettato in modo organico**, non potrà essere il risultato di oggetti diversi accostati fra loro, bensì costituito da un insieme di elementi che dovranno conferire armonia al progetto.

Il lungomare di Pesaro risponde a diverse esigenze funzionali (camminare, spostarsi in bicicletta, incontrarsi, sostare...), e di conseguenza ogni episodio necessiterà di arredi e di impianti di illuminazione consoni alle svariate funzioni, il tutto contestualizzato ad una città che, come già

evidenziato, ha una storia ed una forte identità. L'aspetto "seduta" dell'arredo urbano non potrà esaurirsi con la sola scelta della panchina da porre in opera sul viale, bensì contribuire alla realizzazione dello spazio urbano con le sue molteplici funzioni e compiti. La progettazione dovrà trattare anche l'eventuale presenza di **attrezzature ludiche o ginniche**, da progettare secondo le vigenti norme in materia di sicurezza e tossicità dei materiali.

In merito all'arredo urbano e illuminazione si chiede pertanto di curare i seguenti aspetti:

- **il rapporto con il contesto storico** attraverso l'analisi critica delle permanenze (tracce/segni, rapporti) e dei materiali naturali ed artificiali dell'impianto storico.
- **la coerenza della articolazione funzionale con le esigenze di tutela del paesaggio**, con la morfologia naturale; la selezione dei materiali naturali ed artificiali dal catalogo della tradizione marittima (specie arboree ed arbustive, materiali, pavimentazioni, etc..) e la reinterpretazione delle figure e delle sequenze paesistiche consolidate;
- **la sicurezza delle persone**, preservando l'integrità ambientale e prevenendo atti vandalici, mediante un'adeguata illuminazione e un disegno degli spazi che agevoli la sorveglianza al fine di contribuire a migliorare la sicurezza;
- **la visibilità degli accessi alla spiaggia** e la loro corretta ubicazione anche dal punto di vista della fruibilità e della sicurezza, della prossimità di parcheggi, fermate autobus e servizi pubblici;
- **la coerenza dell'impianto vegetazionale** attraverso l'impiego di materiali vegetazionali appartenenti ad un catalogo riconoscibile di specie, l'individuazione di logiche d'impianto e di accostamento sulla base di criteri ecologico-dimensionali, formali (dimensioni, colori, effetto complessivo), funzionali (rapporto piante/usi previsti, esigenze di sosta, esigenze di protezione ...).
- **il disegno ed il trattamento dei margini** valutando le esigenze di schermatura o trasparenza visiva, di protezione dai venti, di protezione acustica, di penetrabilità pedonale.
- **il contenimento delle esigenze e dei costi di manutenzione.**

4.2.2 Accessibilità, reti infrastrutturali, della mobilità ed intermodalità di trasporto

4.2.2.1 Accessibilità Universale

Tutte le aree e i nuovi fabbricati corpi di fabbrica dovranno essere accessibili a tutte le tipologie di utenti, indipendentemente dalle abilità fisiche, realizzando spazi che siano inclusivi e fruibili da parte di tutti i cittadini.

4.2.2.2 Pedonalizzazione e Carrabilità del Viale

Viale Trieste dovrà essere reso **pedonale e ciclabile** nel tratto indicato al par. 4.1.1.1, prevedendo l'**accessibilità carrabile regolamentata** (stagionale/oraria/per tipologia di mezzi, in base a successivo specifico regolamento dell'amministrazione), a senso unico di marcia, al fine di permettere ai pedoni di godere della passeggiata in totale sicurezza. Il traffico veicolare urbano sarà deviato su **viale Trento**, parallela interna a Viale Trieste, ove saranno collocate **area di sosta riservate a pullman** e navette per **assicurare il massimo servizio agli stabilimenti balneari, alle attività commerciali e alle strutture turistico-ricettive di Viale Trieste.**

Il tratto di viale Trieste nel quale è prevista la **Zona a Traffico Limitato**, par.4.1.1.1, garantendo **continuità della percezione visiva** con la porzione di strada dedicata a **pedoni e ciclisti**.

La progettazione dovrà **definire le intersezioni con la viabilità perpendicolare ove sarà da garantire la sosta per i cicli, motocicli e, nel periodo invernale, dei veicoli.**

In ambito di mobilità sostenibile sarà data particolare importanza alla modalità di realizzazione della pista ciclabile (attuale **Linea 2 Mare**).

4.3 IL SISTEMA AMBIENTALE

4.3.1 Il verde

La proposta ideativa dovrà dare massima importanza alla progettazione delle **aree verdi** cosicché siano **organicamente inserite ed integrate al disegno della passeggiata**, risolvendo con accuratezza le delimitazioni fra spazi pavimentati e spazi verdi.

Sarà da privilegiare una progettazione che permetta di ottenere la migliore riuscita **funzionale ed estetica** del verde **ottimizzando costi di impianto e di manutenzione**. Per raggiungere tale obiettivo occorrerà privilegiare **specie vegetali autoctone**, di antico indigenato e naturalizzate, **resistenti alle fitopatie e a bassa intensità di manutenzione**, valutando opportunamente distanze e sesti di impianto, ponendo in atto tutti gli accorgimenti tesi al **risparmio idrico ed energetico** e, più in generale, adottando **soluzioni consone all'ambiente e al paesaggio circostante**.

Trattandosi di **zona di protezione speciale**, il verde dovrà essere progettato a protezione della fauna selvatica attraverso sistemazioni del suolo, della copertura vegetazionale, dell'illuminazione, che tengano in dovuto conto le esigenze edafiche della fauna terrestre ed avicola (stanziale e di passo) nonché la predisposizione di passaggi per la piccola fauna. Il verde dovrà conformarsi al

criterio dell'inserimento paesaggistico e ambientale, attenendosi contemporaneamente a criteri di multifunzionalità, sostenibilità, resilienza, sicurezza di fruizione e accessibilità.

A titolo orientativo, in merito alla quota di superficie da destinare a verde, si indicano le seguenti coperture del suolo:

- 30% di copertura arborea (proiezione delle chiome degli alberi al suolo, a maturità)
- 20% di copertura arbustiva (proiezione delle chiome degli arbusti al suolo, a maturità);

A causa della suscettibilità dell'area litoranea a venti prevalenti e aerosol marini, fattori condizionanti il regolare sviluppo della vegetazione, la scelta delle specie vegetali da impiegare sarà da effettuare in funzione della adattabilità delle singole specie in considerazione delle distanza dalla linea di costa, valutando comunque localmente la presenza di barriere, rilievi e altri elementi che, mitigando o accentuando i fattori limitanti, modificano le condizioni microclimatiche. Per le specie da impiegare si faccia riferimento allegato G del Regolamento del verde. Sarà valutata positivamente l'impiego di **specie tipiche della “macchia mediterranea”** che richiamino l'impianto arbustivo tipo del **monte San Bartolo**, anche al fine di garantire una **continuità dal punto di vista ecosistemico**.

Saranno da privilegiare le **formazioni vegetali lineari, quali elementi di reti o corridoi ecologici**, al fine di ricreare caratteristiche e funzioni naturalistiche e ambientali, **riducendo al minimo la frammentazione delle componenti a verde** allo scopo di migliorare la multifunzionalità complessiva delle nature urbane e favorire le connessioni ecologiche.

La proposta progettuale del verde potrà prevedere la messa a dimora di nuove essenze arboree e arbustive oltre all'eventuale reimpegno delle tamerici esistenti, ad oggi organizzate in filari, anche mediante il trapianto delle stesse.

Le aree verdi quali parchi e giardini tematici dovranno essere protetti per il gioco dei bambini dovranno essere privi di materiali vegetali pericolosi (spine, parti velenose) fatti salvi scopi didattici o analoghi.

4.3.2 La sostenibilità ambientale

La progettazione dovrà ispirarsi al principio DNSH (Do No Significant Harm) ovvero dovrà perseguire di non arrecare danni significativi all'ambiente, tutelando l'ecosistema, senza arrecare danno a nessuno dei seguenti obiettivi ambientali:

1. mitigazione dei cambiamenti climatici;
2. adattamento ai cambiamenti climatici;
3. uso sostenibile e protezione delle risorse idriche e marine;
4. transizione verso l'economia circolare, con riferimento anche a riduzione e riciclo dei rifiuti;
5. prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua o del suolo;
6. protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli eco-sistemi.

A tal fine, i criteri DNSH vengono soddisfatti qualora l'intervento:

- a. non determini significative emissioni di gas serra (GHG);
- b. non provochi le condizioni dirette e/o indirette per un maggiore impatto negativo del clima attuale e futuro, sul capitale naturale, sulle persone e sulla loro salute;
- c. non provochi danni diretti e/o indiretti, immediati o nel lungo periodo sul buono stato dei corpi idrici (superficiali, sotterranei o marini) determinandone il loro deterioramento qualitativo o la riduzione del potenziale ecologico;
- d. non porti a significative inefficienze nell'utilizzo di materiali recuperati o riciclati, ad incrementi nell'uso diretto o indiretto di risorse naturali, all'incremento significativo di rifiuti, a modalità di trattamento o smaltimento che possano causare danni ambientali significativi a lungo termine;
- e. non determini un aumento delle emissioni di inquinanti nell'aria, nell'acqua o nel suolo;
- f. non arrechi danno o detimento per la dinamica della biodiversità urbana, per la salute ecologica e la resilienza degli ecosistemi o per lo stato di conservazione degli habitat e delle specie.

La proposta progettuale dovrà prevedere elementi di efficientamento energetico e soluzioni che riducano l'impatto ambientale.

4.3.3 I vincoli ambientali

A causa della peculiarità dell'area litoranea sottoposta a continui venti e aerosol marini, la scelta delle soluzioni tecnologiche, così come delle specie vegetali e dei materiali impiegati dovrà essere

“pensata” in modo tale da garantire durabilità delle soluzioni proposte, riducendo al minimo gli interventi manutentivi.

4.3.4 I criteri ambientali minimi

Le proposte ideative dovranno essere progettate in applicazione ai Criteri Ambientali Minimi (CAM) allo scopo di ridurre gli impatti ambientali e promuovere modelli di produzione e consumo più sostenibili (circolari). Di seguito si riportano i principali da applicare in relazione al presente bando:

- **Arredo Urbano.** “Affidamento del servizio di progettazione di parchi giochi, la fornitura e la posa in opera di prodotti per l’arredo urbano e di arredi per gli esterni e l'affidamento del servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria di prodotti per arredo urbano e di arredi per esterni” adottato con [DM 7 febbraio 2023](#), pubblicato nella G.U. n. 69 del 22 marzo 2023. In vigore dal 20 luglio 2023.
- **Edilizia.** “Affidamento di servizi di progettazione e affidamento di lavori per interventi edilizi, adottati con [DM 23 giugno 2022 n. 256](#), pubblicati in G.U. n. 183 del 6 agosto 2022 e [Decreto correttivo 5 agosto 2024](#) del Ministero dell’ambiente e della sicurezza energetica “Modificazioni al decreto n. 256 del 23 giugno 2022, recante: «Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e affidamento di lavori per interventi edilizi” [Testo coordinato](#) dei CAM Edilizia a cura degli uffici del Ministero.
- **Illuminazione pubblica (fornitura e progettazione).** “Acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l’acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica” (adottati [DM 27 settembre 2017](#), in G.U. n 244 del 18 ottobre 2017)
- **Verde pubblico.** “Servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde” (adottati [DM n. 63 del 10 marzo 2020](#), in G.U. n.90 del 4 aprile 2020)
- **Infrastrutture stradali.** “Affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali” (adottati con [DM 5 agosto 2024](#), in G.U. n. 197 del 23 agosto 2024)

5 STIMA DEI COSTI DELL'INTERVENTO

Il costo complessivo stimato dell'intervento è pari a € 12.350.000,00, suddiviso nelle opere previste per temi oggetto di concorso, come di seguito riportato:

WaterCityFront di ponente - Pesaro STIMA DEI COSTI DI REALIZZAZIONE INTERVENTO		
	mq	costo totale €
superficie totale intervento	51.910,10	
TEMA 1. Il tracciato lineare		
1.a) il viale - viabilità e punti panoramici di attrazione		
spazi pavimentati e attrezzati, opere a verde	25.140,39	€ 5.000.000,00
spazi pavimentati	9.737,35	€ 1.300.000,00
chioschi	450,00	€ 550.000,00
1.b) le connessioni		
strade e parcheggi	4.337,35	€ 450.000,00
		€ 7.300.000,00
TEMA 2. Le aree-impulso		
2.a) Area ludico ricreativa Viale Zara	1.562,34	€ 400.000,00
sistemazione area attrezzata		
2.b) Impianto sportivo ex colonia Villa Marina		
parcheggio in struttura (di cui mq 500 attività terziarie)	9.600,00	€ 4.500.000,00
parcheggio a raso	1.400,00	€ 150.000,00
		€ 5.050.000,00
	totale	€ 12.350.000,00

Trattasi di importo di massima - stimato in virtù delle macrofunzioni e delle destinazioni individuate nelle aree oggetto di intervento - che potrà essere preso in considerazione ai fini dell'ideazione della proposta progettuale.

L'intervento dovrà essere pensato per l'esecuzione secondo stralci "economico-funzionali", di importo massimo di 2 milioni di euro cadauno, per i quali dovrà essere indicata la relativa sequenza temporale in un cronoprogramma. Ciò al fine della realizzabilità delle opere in termini economici e di fruibilità degli spazi oggetto di lavori, anche in funzione delle stagioni. L'intervento di cui al TEMA 2.b) parcheggio coperto (Sp) e usi complementari dovrà essere individuato separatamente in un unico stralcio.

6 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

6.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATI

Tra gli strumenti di pianificazione sovraordinati vigenti, si dovrà rivolgere 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:
<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. 169 del 21/01/2004 e ss.mm.ii.:
https://www.consiglio.marche.it/banche_dati_e_documentazione/iter_degli_atti/paa/pdf/d_am111.pdf

6.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALI

Tra gli strumenti di pianificazione comunali vigenti, si dovrà rivolgere particolare attenzione ai seguenti:

- **DOCUMENTO STRATEGICO** “Pesaro 2030. Strategie e Progetti sulla Città del Futuro” – approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 110 del 03/12/2018:
https://www.comune.pesaro.pu.it/fileadmin/user_upload/COMUNE_PESARO/AREE_TEMATICHE/URBANISTICA/Notizie/Pesaro_2030_documento_di_partenza.pdf
- **PIANO REGOLATORE GENERALE E VINCOLISTICA**- approvato con D.C.P. n. 135 del 15/12/2003 e ss.mm. ii.:
<https://sit.comune.pesaro.pu.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=1b58cc302a8143fe94a37e126174cdda>

- **NTA DEL COMUNE DI PESARO** approvato con D.C.P. n. 135 del 15/12/2003 e ss.mm. ii
<http://sit.comune.pesaro.pu.it/NTA/nta.pdf>
- **PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLE SPIAGGE** - approvato con D.G.C. n. 168 del 04/10/2016 e successive varianti:
<https://www.comune.pesaro.pu.it/urbanistica/documentazione-scaricabile/strumenti-di-pianificazione/piano-spiaggia-baia-flaminiaporto-fosso-sejore/>
- **REGOLAMENTO COMUNALE DEL VERDE URBANO** e delle formazioni vegetali caratterizzanti il paesaggio rurale marchigiano, approvato D.C.C. n. 129 del 22/12/2016 e come modificato con delibera di Consiglio n. 4 del 15/01/2024:
https://www.comune.pesaro.pu.it/fileadmin/user_upload/COMUNE_PESARO/AREE_TEMATICHE/AMBIENTE/Pagine/Verde/fever/Regolamento_del_verde_e_delle_formazioni_vegetali_DCC_n.4_del_15_01_24.pdf
- **REGOLAMENTO EDILIZIO COMUNALE** - approvato con deliberazione di C. C n. 537 del 20/3/1990 e ss.mm.ii.:
https://pesaro.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/papca-g?p_p_id=jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet&p_p_lifecycle=2&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&p_p_resource_id=downloadAllegato&p_p_cacheability=cacheLevelPage&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_downloadSigned=true&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_id=6246054&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_action=mostraDettaglio&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_fromAction=recuperaDettaglio

6.3 ULTERIORI STRUMENTI UTILI ALLA PROGETTAZIONE

Tra gli strumenti di pianificazione della mobilità e dislocazione degli attuali parcheggi, si potrà rivolgere particolare attenzione ai seguenti:

- **PUMS:**
https://pesaro.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/papca-g-/papca/display/3649684?p_auth=gOAbkvGO&p_p_state=pop_up

- **BICIPOLITANA:**
https://www.comune.pesaro.pu.it/fileadmin/user_upload/COMUNE_PESARO/AREE_TEMATICHE/VIABILITA_MOBILITA/Pagine/Bici/Bicipolitana/mappa/CityMap_BICYCLE_24.jpg
- **PARCHEGGI URBANI:**
<https://www.pesaroparcheggi.it/>https://www.pesaroparcheggi.it/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=11&lang=it

7 GLI ALLEGATI

Mappe tematiche:

- “Perimetrazione ambito di riqualificazione” (file: *Perimetrazione_WaterCityFront_ponente.pdf*)
- “Viabilità” (file: *Viabilità_WaterCityFront_ponente.pdf*)
- “Usi” (file: *Usi_WaterCityFront_ponente.pdf*)

Fonti bibliografiche di testo e immagini:

Pesaro 2023 -Strategie e progetti per la Città del futuro – Allegato alla Dlc n.110/2018
Piano Regolatore Generale - Delibera C.C. 135/2000 C.P. 135/2003
Sito istituzionale del Comune di Pesaro