

VIABILITA'

PREMESSA.

Il PRG di Fano del 2009, tuttora vigente, confermava la previsione di un' INTERQUARTIERI prolungata oltre l'Arzilla e collegata anche al CASELLO A14 "Fano Nord". In tal modo all'IQ (al dilà della sua denominazione, meccanicamente ereditata dal PRG del 1964) confermava anche un RUOLO analogo a quello della "COMPLANARE" di Bologna, ossia: connessione diretta (e PIÙ VELOCE che con qualunque altra strada della città) tra: 1) i due caselli autostradali della città; 2) una serie di proprie INTERSEZIONI con la rete stradale urbana, tra le MEGLIO ATTREZZABILI a garantire, col minimo impatto, la distribuzione (o il drenaggio) dei flussi in entrata da (o in uscita verso) i 2 caselli della città. RUOLO che è già efficacemente svolto, per circa metà della rete stradale urbana di Fano, dal tratto di IQ già realizzato tra il casello (Fano Sud) esistente, e via Roma.

Ma dopo il 2009 la Giunta, a soddisfare almeno in parte le insistenze dell'elettorato per il COMPLETAMENTO dell'IQ, ha ritenuto di concentrare la capacità comunale di spesa, NON sulla connessione a Fano Nord, ma proprio su uno dei rami di IQ capaci di estendere lo storico DISAGIO (che deriva alla mobilità urbana dalla funzione che il casello "Chiaruccia" ha sempre svolto come casello di "Pesaro Sud") anche a parti della città finora meno afflitte dallo stesso, "grazie" a loro nuovi attraversamenti della città, tra la IQ e la SS16, che è lo storico collegamento con Pesaro.

PROPOSTA.

Negli ultimi 20 anni si è esteso il consenso sull'opportunità di ridurre il DISAGIO, di cui in premessa, con una più intensa utilizzazione dell'A14 e con un maggior numero di accessi alla stessa. Completato l'ampliamento delle carreggiate, l'apertura dei nuovi svincoli, ed il coerente adeguamento delle reti urbane circostanti, non potranno essere rinviati o ignorati dai nuovi Consigli Comunali di Fano e di Pesaro. Se è vera la motivazione finanziaria addotta dalla Giunta di Fano per la mancata destinazione di TUTTE le risorse

FanoprogettaFano

Chi	Cosa	Dove
<input type="radio"/> Anziani	<input type="radio"/> Casa	<input type="radio"/> Zona Mare
<input type="radio"/> Bambini	<input type="radio"/> Istruzione	<input type="radio"/> Centro storico
<input type="radio"/> Disabili	<input type="radio"/> Lavoro	<input type="radio"/> Porto
<input type="radio"/> Famiglie	<input type="radio"/> Impresa	<input type="radio"/> Zona industriale
<input type="radio"/> Giovani/Studenti	<input type="radio"/> Cultura/Eventi	<input type="radio"/> Quartiere:
<input type="radio"/> Commercianti	<input type="radio"/> Turismo	_____
<input type="radio"/> Dipendenti	<input type="radio"/> Sport/Tempo libero	<input type="radio"/> Aree residenziali
<input type="radio"/> Liberi	<input type="radio"/> Sociale	<input type="radio"/> Aree verdi
<input type="radio"/> professionisti	<input type="radio"/> Sanità	<input type="radio"/> Aree fluviali
<input type="radio"/> Imprenditori	<input type="radio"/> Ambiente	<input type="radio"/> Aree agricole
<input type="radio"/> Disoccupati	<input type="radio"/> Trasporti	<input type="radio"/> Aree dismesse
<input type="radio"/> Associazioni	<input type="radio"/> Altro_____	<input type="radio"/> Altro_____
<input type="radio"/> Altro_____		

proponente

Arch Massimo Leperna

codice idea

052

già disponibili al prioritario collegamento di IQ con Fano Nord, né la stessa Giunta, né altri soggetti, hanno proposto altre fonti adeguate di finanziamento. Oggettivamente, la fonte più accessibile sarebbe stata la SpA CONCESSIONARIA, se l'attuale Giunta non avesse già SCELTO di chiederle, come opera "COMPENSATIVA", una BRETELLA da Fano Sud a Fano Nord, inclusiva di più tronchi previsti da precedenti PPRGG a monte ed a valle di A14, utili per mobilità locali ma non per l'obiettivo STRATEGICO di trasferire, dal v.le Romagna, dalla rete urbana di Fano e dal v.le Piceno, ALL' A14 TUTTI i collegamenti, anche locali, lungo la costa e lungo la val Metauro. Doppia mente costosa per la SpA, perché capace di sottrarre utenti all' A14 a pedaggio; capace anche di riportare sulla SP3 (Flaminia) flussi INTERCOMUNALI ormai trasferiti sulla Variante SS3 (superstrada); funzionalmente dannosa perché la sua testata in sx Arzilla vi rende impossibile un innesto DIRETTO dell'IQ nel futuro casello, ed obbliga invece ad entrarvi da NO verso SE, nonostante la (quasi) condivisa opportunità di limitare le funzioni del casello stesso agli ingressi in (ed alle uscite da) A14, verso (e da) NO; e così allunga di almeno il 20% tutti i percorsi autostradali tra l'Arzilla ed il Genica. Non essendone iniziata la realizzazione il Comune di Fano, se al suo interno CONSIGLIATO E SOLLECITATO, sarebbe ancora in tempo per concordare con la Concessionaria, come COMPENSAZIONE alternativa, la prosecuzione di IQ fino a "Fano Nord", ovunque questo fosse ubicato.

AVVERTENZA.

Nel PRG 2009, il passaggio di IQ in sx Arzilla non è espressamente finalizzato a raggiungere Fano Nord, bensì 2 distinti punti della SS16, e quanto ciò sia inopportuno è implicito in quanto accennato in conclusione della Premessa. Finalizzando invece l'attraversamento al SOLO disimpegno di Fano Nord, lo sviluppo del percorso tra il punto in cui i lavori oggi in corso cambiano direzione (presso via Pordenone) e la frazione Belgatto scelta (per ora) come sito per Fano Nord, sarebbe DIMEZZABILE. Tutte le prosecuzioni verso la SS16 sarebbero da SOSPENDERE o, meglio, da SOPPRIMERE. Sarebbe invece da confermare, come indispensabile condizione a favore della mobilità locale, il passaggio di IQ SOTTO la via TRAVE, e SENZA RAMPE di collegamento verticale tra le due carreggiate sovrapposte; minimizzando così le utilizzazioni delle vie Trave e Fornace da parte degli utilizzatori del casello Fano Nord, nonché da tutti i flussi tra l'abitato di Fano e quelli collegati ad esso dalla SP 45 "di Carignano".