

Amministrazione Provinciale di Forlì-Cesena
P.zza Morgagni, 9 – 47100 Forlì –
Servizio Pianificazione Territoriale

CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE

**Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)
della Provincia di Forlì-Cesena**

L.R. 20/2000 art. 26 e 27 e art.14

Verbale della seduta n.11 del 10.05.2004

Convocata con invito prot. prov.le n.34927 del 03/05/04, il giorno Lunedì 10 Maggio 2004 alle ore 9.30 ed alle ore 15,00 presso la Sala del Consiglio Provinciale in Piazza G.B.Morgagni, 9 a Forlì, si è svolta l'**undicesima seduta** della Conferenza di Pianificazione, indetta ai sensi dell'art.26 e 27 della L.R.20/2000, nell'ambito del procedimento di approvazione del **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)** della Provincia di Forlì-Cesena.

Alla seduta risultano convocati e sono presenti:

ENTE	RAPPRESENTANTE	PRESENTE/ ASSENTE	
		Mattino	Pomeriggio
Regione Emilia Romagna	Paolo Mattiussi	Presente	-
ARPA Sezione provinciale di Forlì-Cesena	Claudia Dionigi Barnabè Gilberto Zecchi	Presente	Presente
AUSL Dipartimento Prevenzione Cesena		-	-
AUSL Dipartimento Prevenzione Forlì	Gilberto Zecchi	-	Presente
Autorità Bacini Romagnoli	E. Ferrucci	Presente	-
Autorità di Bacino Marecchia-Conca		-	-
C.M. dell'Acquacheta	Fausto Saragoni	Presente	Presente
C.M. dell'Appennino Cesenate		-	-
C.M. dell'Appennino Forlivese		-	-
Consorzio di Bonifica Romagna Centrale		-	-
Consorzio di Bonifica Romagna Occidentale		-	-
Consorzio di Bonifica Savio-Rubicone	Rita Coli	Presente	-
Parco nazionale delle Foreste Casentinesi		-	--
Servizio Tecnico Bacino		-	-
Servizio Tecnico Bacino Fiumi Romagnoli		-	-
Soprintendenza archeologica dell'E.R.		-	-
Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggio	Luciano Marni	Presente	-
Autorità di Bacino del Fiume Tevere		-	-
Riserva Naturale Orientata Bosco di Scardavilla		-	-
PROVINCIE CONTERMINI		-	-
Ravenna		-	-

Segue...

Rimini		-	-
Arezzo		-	-
Firenze		-	-
Pesaro-Urbino		-	-
COMUNI DELLA PROVINCIA		-	-
Bagno di Romagna		-	-
Bertinoro		-	-
Borghi		-	-
Castrocaro	Ezio Piazza	Presente	Presente
Cesena	Otello Brighi	Presente	-
Cesenatico	Gabriele Baronio	Presente	Presente
Civitella di Romagna		-	-
Dovadola	Mario Giorgi	Presente	-
Forlì		-	-
Forlimpopoli		-	-
Galeata		-	-
Gambettola	Emanuela Antoniacchi	Presente	-
Gatteo	Giovanni Muccioli Ricci	Presente Presente	-
Longiano		-	-
Meldola		-	-
Mercato Saraceno	Giorgio Gardini	Presente	Presente
Modigliana	Fausto Saragoni	Presente	Presente
Montiano		-	-
Portico e S.Benedetto		-	-
Predappio		-	-
Premilcuore		-	-
Rocca S.Casciano		-	-
Roncofreddo		-	-
S.Mauro Pascoli		-	-
S.Sofia		-	-
Sarsina	Enzo Colonna	Presente	-
Savignano sul Rubicone		-	-
Sogliano sul Rubicone		-	-
Tredozio		-	-
Verghereto	Fedele Camillini	Presente	-
COMUNI FUORI PROVINCIA			-
Brisighella		-	-
Cervia		-	-
Faenza		-	-
Marradi		-	-
Pratovecchio		-	-
S.Agata Feltria		-	-
S.Godenzo		-	-
Stia		-	-

Ass. Sandro Brandolini: Alle ore 10.30 apre i lavori della Conferenza introducendo i temi della presente sessione che riguarderà il completamento dell'esposizione del lavoro riguardante la VALSAT. Spiega quindi che la giornata sarà suddivisa in due momenti, nella mattinata vi sarà l'illustrazione di tale argomento e l'inizio del momento di dibattito e nel pomeriggio sarà concluso il dibattito e saranno raccolti tutti i contributi e le osservazioni in merito a tali temi. Passa quindi la parola per l'illustrazione del tema all'ordine del giorno.

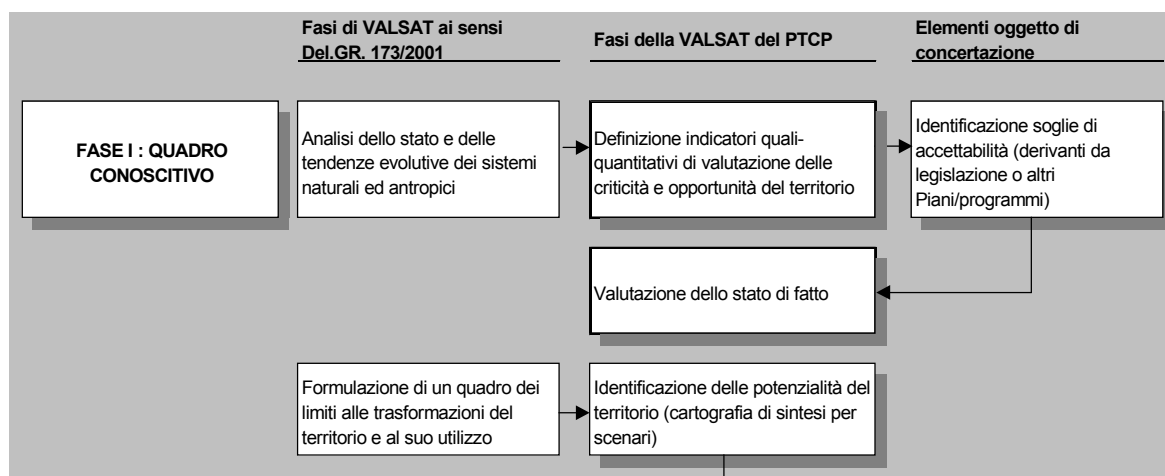
Arch. Anna Mondini: Riallacciandosi alle sessioni precedenti in cui è stata illustrata la metodologia di VALSAT ed in cui sono stati illustrati i passaggi teorici di tale processo, in

particolare ricorda che è stato molto sinteticamente illustrato la distinzione delle tre fasi a partire dalla Legge regionale e dall'atto di indirizzo della regione che sono:

1. *La valutazione dello stato del territorio per individuare le potenzialità e le vocazioni del territorio provinciale;*
2. *La valutazione degli effetti sull'ambiente e territorio derivante dall'attuazione delle scelte strategiche di Piano;*
3. *Monitoraggio per valutare l'efficacia della pianificazione e permettere la rettifica e il miglioramento della stessa.*

Passa quindi ad illustrare la prima fase che riguarda la valutazione delle potenzialità e dei limiti del territorio che si fonda sulla valutazione e sulla messa a sistema degli elementi emersi dal Quadro Conoscitivo. Passa quindi ad illustrare il seguente schema di lavoro della prima fase:

Fase 1 - La Valsat del Quadro conoscitivo



Precisa a riguardo che la valutazione delle potenzialità del territorio viene effettuata per scenari, in quanto viene valutata in termini differenti sia in relazione all'obbiettivo di localizzazione e insediamento che ci si pone, sia per scenari diversi in termini di tempi di realizzazione delle azioni del Piano. Nella prima fase si è lavorato quindi sulla definizione degli ambiti potenzialmente adatti e ottimali per la localizzazione delle aree produttive sovracomunali ecologicamente attrezzate, richiama quindi una ulteriore fase della conferenza in cui è stata illustrata tale tematica come obiettivo da sviluppare e definire all'interno del P.T.C.P. e a tutti gli elementi di valutazione illustrati in tale sessione, ricorda in particolare che era stata individuata una prima serie di criteri per l'individuazione di tali aree, la riflessione stabiliva quindi il metodo ma specifica che ora i criteri individuati sono stati applicati anche cartograficamente alle caratteristiche del territorio con la metodologia di VALSAT. Mostra quindi la tabella dei criteri per ripercorrere brevemente quali sono ed afferma quindi che i criteri nascono dalla definizione stessa delle aree sovracomunali le quali hanno ricadute in termini di traffico, effetti sulla popolazione per accessibilità ed impatto ed anche dalla caratterizzazione come aree ecologicamente attrezzate e cioè aree che devono rispondere sia ad elementi di rischio, sia di maggiore strutturazione rispetto agli impatti delle aree produttive. Spiega quindi che il primo gruppo di criteri riguarda l'*ACCESSIBILITA' delle persone per gli spostamenti casa lavoro*, per tale aspetto è stata valutata l'accessibilità ai sistemi urbani e la popolazione interessata in un raggio di trenta minuti, per verificare quanta popolazione può accedere alle aree scelte. A questo gruppo di criteri è stato dato un punteggio complessivo pari a 55. Un ulteriore criterio riguarda l'*Accessibilità ai servizi di sicurezza*, perchè tali aree devono garantire la sicurezza rispetto agli incidenti e quindi un veloce accesso ad ospedali, vigili del fuoco ed altri servizi, per tale criterio è stato definito un tempo massimo pari a 15 minuti e per ogni ambito valutato è stato

dato un punteggio pari a 10 punti. Altro criterio valutato, per le ricadute economiche in termini di dimensione delle attività e loro relazione col territorio è *l'Accessibilità delle merci*, il criterio è stato suddiviso in *accessibilità agli snodi* (svincoli, caselli, autostrade..), con un tempo da valutare positivamente entro i 10 minuti, un ulteriore sottocriterio riguarda invece *l'accessibilità ai sistemi della logistica* in un tempo di 20 minuti, ed infine un altro criterio riguarda *l'accessibilità al sistema delle polarità complementari al sistema delle produzioni*, a tale proposito l'arch.Mondini richiama il lavoro illustrato sui poli e alla definizione data nel Q.C. e spiega che è stato verificato se i poli complementari e cioè di ricerca scientifica, i mercati, i centri direzionali, le grandi strutture di vendita ecc. potessero relazionarsi all'ambito produttivo in un raggio di 10 minuti, in tempi di percorrenza. Spiega inoltre che mentre con un approccio teorico si era valutato una eventuale possibilità di espansione degli ambiti produttivi esistenti, con tale approccio si valuta puntualmente ciascuna parte del territorio rispetto a questi criteri, per andare a verificare quale punteggio raggiunge rispetto ai criteri illustrati. Passa quindi ad illustrare il secondo gruppo di criteri che riguarda la *compatibilità rispetto alle caratteristiche ed agli usi del suolo*, il tema è suddiviso in due tipologie di criteri, da una parte le caratteristiche fisiche del territorio e cioè gli elementi che lo caratterizzano e sono compatibili o incompatibili con le attività insediate, che sono quindi i vincoli assoluti fissati dal P.T.C.P., dal Piano stralcio di Bacino ecc. (legge tutte le voci della tabella) e precisa che questo sottocriterio ha un punteggio pari a -100 punti, in quanto in tali aree si esclude totalmente l'edificabilità, il secondo criterio è considerato meno vincolante riguarda le aree sottoposte alle norme di P.T.C.P. n.17b e n.17c ed in quanto zone utilizzabili unicamente per la ricostituzione delle reti ecologiche di pianura è stato assegnato un punteggio pari a -50 punti, alle limitazioni dovute alle valutazioni sulla via Emilia storica, considerata anche come elemento paesaggistico, è stato assegnato un punteggio pari a -10 punti, alla non disponibilità delle aree comprese nel sistema della centuriazione è stato invece assegnato un punteggio pari a -25 punti, infine un punteggio positivo, rispetto al tema della subsidenza, è stato assegnato alla possibilità di collegamento al CER. Un altro gruppo di criteri legato alla caratterizzazione dei suoli riguarda la *compatibilità o incompatibilità rispetto alle funzioni produttive da insediare*, è stata valutata quindi la distanza dai centri urbani densamente abitati maggiore di 500 mt., mentre per la residenza sparsa, che richiede un distanziamento delle funzioni impattanti, è stata stabilita una fascia di 50 mt di protezione per la possibile realizzazione di elementi di compensazione e ambientazione. Un elemento di valutazione positivo è stata considerata la contiguità ad ambiti produttivi maggiori di 30 ettari, tale criterio non ha assunto un peso forte ma è comunque positivo. Spiega infine che sono state valutate inoltre:

- la limitazione a trasformazione insediativa per usi produttivi sovracomunali delle aree localizzate tra la via Emilia storica e la via Emilia bis che deve riqualificarsi come asse urbano legato a funzioni commerciali;
- la percentuale di residenza sparsa nelle aree di espandibilità delle aree produttive, in quanto creano ulteriori elementi di necessità di protezione;
- la caratterizzazione dell'ambito rispetto al valore agricolo, infatti sono valutate meglio trasformabili le aree a basso valore agricolo.

Infine il terzo gruppo di criteri riguarda la *capacità del sistema infrastrutturale di servire adeguatamente il sistema delle aree produttive* i sottocriteri valutati sono:

- la congestione degli assi viari principali e
- la disponibilità del sistema delle reti tecnologiche rispetto all'insediamento di ambiti a forte impatto.

Spiega quindi che la somma di tutti questi punteggi definisce il livello ottimale di un'area, rispetto ad altre del territorio, per la collocazione di ambiti produttivi sovracomunali. Passa quindi la parola al collega che mostrerà come è stata costruita la Carta di valutazione delle potenzialità del territorio rispetto ai criteri territoriali appena esposti.

Geol. Raffaele Miserocchi: Il percorso seguito per ottenere tale cartografia ha utilizzato una metodologia di *overlay* cartografici con operazioni di *geo processing* all'interno del software Arc View attraverso delle unioni di tematismi. Spiega che partendo dal poligono di pianura, a questo attraverso successive intersezioni ed unioni di tematismi, sono stati sovrapposti i temi precedentemente descritti e dal poligono del sistema di pianura, unendo quindi le zone vincolate ai relativi punteggi con diversi passaggi sono state individuate le aree. Sottolinea inoltre che un aspetto interessante di tale carta è che selezionando una singola area si può verificare l'elenco di tutti i punteggi assegnati in base ai vari criteri ed in fondo è visibile la somma del punteggio raggiunto da tale area che definisce le sue caratteristiche. Spiega quindi che la cartografia mostrata è stata poi tematizzata con una gradazione di colore suddivisa per classi, afferma altresì che per un'analisi di questo tipo un'alternativa valida per ottenere risultati come questi è utilizzare un processo *raster*, suddividendo cioè il territorio per celle e rasterizzando ogni singolo tematismo con operazioni di *map calculator* è possibile arrivare a risultati di questo tipo. Ma specifica che essendo ancora in fase sperimentale si è ritenuto di tentare un approccio di questo tipo anche per avere un controllo diretto sui tematismi e sulle unioni.

Arch. Tecla Mambelli: Spiega che la cartografia mostrata di fatto riguarda la valutazione delle potenzialità del territorio alla trasformazione ad usi produttivi di tipo sovracomunale, richiama il fatto che è stato visualizzato solo il sistema della pianura perchè di fatto una prima valutazione fatta, riguardava anche il fattore dell'acclività che quindi non è presente proprio perchè in una prima fascia con pendenze comprese tra 0 -10% è compreso tutto il territorio di pianura, mentre altri fattori escludenti di fatto elidono i restanti sistemi collinari e montani dall'essere candidati ad ospitare tali ambiti produttivi sovracomunali. La carta individua quindi attraverso la gradazione di colore, dal nero al rosso, quali sono le aree maggiormente vocate a tali collocazioni, le aree colorate di rosso rappresentano quindi quelle con le migliori caratteristiche e quindi i migliori punteggi rispetto ai criteri stabiliti per tale valutazione. Riportando su tale cartografia di valutazione gli elementi di progetto del documento preliminare e nel caso particolare si fa riferimento al sistema delle infrastrutture della mobilità, dalla cartografia si evidenzia quindi l'area tratteggiata che individua la zona definita "il quadrilatero" nella quale è stata prevista la collocazione di ambiti produttivi sovracomunali, fa notare inoltre che rispetto agli ambiti produttivi preesistenti di Villa Selva e Pievesestina, ci sono alcune località da preservare quali ad esempio nel Comune di Bertinoro la frazione di S.Maria Nuova, perchè tra i criteri è raffigurata una distanza pari a 500mt. dai centri abitati, proprio a tutela e protezione dei nuclei residenziali preesistenti. Nella carta sono evidenziate anche le zone prossime al sistema della mobilità e della logistica, dei poli complementari e dei servizi di sicurezza e si vede pertanto come tali aree effettivamente confermano la proposta di progetto di localizzare ambiti produttivi sovracomunali. Passa quindi a definire come questo ragionamento si inserisce nella più generale metodologia di VALSAT, poichè di fatto rappresenta l'approfondimento della prima fase di valutazione rispetto ai dati di Q.C. raccolti. Spiega quindi che mentre nella fase successiva, una volta verificato che dal punto di vista localizzativo e attraverso un procedimento di valutazione di tipo qualitativo, si verifica che le previsioni di progetto, come nel caso sperimentato della definizione degli ambiti produttivi sovracomunali, e quindi verificato che il metodo funziona, lo stesso metodo verrà proposto anche per la valutazione e la verifica sugli altri sistemi, quali la definizione degli ambiti rurali, la localizzazione degli allevamenti industriali, il progetto della rete ecologica ed anche di valorizzazione naturalistica. Afferma quindi che la sperimentazione, presentata oggi a titolo esemplificativo, si è riferita soltanto a due principali componenti del Progetto di D.P. ma sottolinea altresì che si è visto anche come sovrapponendo alla carta di valutazione qualitativa gli

elementi di progetto, fosse possibile sia avere una conferma ma anche evidenziare gli eventuali elementi di conflitto e criticità derivati da questa prima analisi e valutazione. Afferma pertanto che la parte più complessa, sulla quale si sta lavorando ma che non è possibile mostrare in tale sede, consiste nella valutazione di tipo quantitativo e cioè quella che individua quali sono gli effettivi impatti generati dal progetto e quindi afferma che questa prima valutazione cartografica di massima sarà trasformata a breve in valori quantitativi attraverso una matrice che calcola ad esempio, l'effettivo valore della congestione generata dal progetto, così come il valore di altri impatti legati ai settori sensibili come aria, acqua, suolo, inquinamento elettromagnetico ecc.. Chiarisce quindi che la matrice mostrata e dettagliata dall'Arch. Mondini nella sessione di Conferenza precedente, nei vari indicatori che si stanno utilizzando e calcolando per la verifica degli impatti del progetto sul sistema ambientale, socio-economico, insediativo, della mobilità e sul sistema rurale, esemplifica la metodologia che si sta seguendo. Afferma inoltre che la complessità del lavoro è data dal fatto che per procedere alla valutazione dello stato di fatto attuale, ma anche delle modifiche e degli impatti che saranno introdotti dalla realizzazione del progetto, vi è necessità non solo di indicatori e quindi di una modalità di calcolo che possa essere effettuata dal sistema informativo territoriale della provincia, ma anche attraverso modelli di simulazione, informa quindi che tali modelli di simulazione sono in fase di sperimentazione su molti sistemi tra cui quello della mobilità su cui sono state effettuate delle prime elaborazioni da parte dell'Arch. Alessandra Guidazzi, in particolare sulla congestione rispetto sia allo stato di fatto, sia rispetto allo scenario di progetto al 2013 ed uno al 2023; sulla base quindi di tali simulazioni riferite anche agli incrementi dei volumi di traffico derivanti dai trend di crescita della popolazione supposti e dalle attività produttive insediate ed anche del sistema infrastrutturale sulla base dei dati derivati dai PUT dei Comuni di Forlì e Cesena, viene a modificarsi anche tutto il sistema dei dati di conoscenza relativo all'accessibilità ed ai tempi di percorrenza spiega quindi che si è constatato che questo è uno dei criteri fondamentali per capire la validità di un'area ad essere utilizzata per usi produttivi. Per quanto concerne il sistema ambientale precisa che le valutazioni svolte riguardano principalmente l'inquinamento atmosferico e quindi le emissioni derivanti da traffico e da attività produttive, l'inquinamento acustico, ed alcune altre elaborazioni ancora in corso ma che in generale derivano dai dati che sono oggi a disposizione sull'inquinamento anche elettromagnetico.

Tornando quindi al tema della congestione spiega che i due scenari ipotizzano di fatto che il sistema infrastrutturale proposto nel D.P. del P.T.C.P. abbiano degli step di realizzazione diversi e cioè si ipotizza che in dieci anni venga realizzata solo una parte di tali previsioni. Passa quindi a leggere gli interventi ipotizzati per i due scenari:

Primo scenario- Anno 2013

Si prevede che entro dieci anni siano state realizzate le seguenti infrastrutture:

- *Secante di Cesena;*
- *Lotto n.3 della Nuova Via Emilia, nel tratto di Forlì*
- *I stralci della tangenziale Ovest nel tratto urbano di Forlì.*
- *La Bidentina (Sp. n. 4),*
- *I lavori nella S.S. n. 67.*

Inoltre si sono aumentati del 20% i volumi di traffico attualmente rilevati.

Lo scenario che ne risulta tiene in considerazione il traffico che dalla Via Emilia attuale, si riverserà nei due tratti di nuova Via Emilia realizzati, tali simulazioni sono state desunte dai Piani Urbani del Traffico di Forlì e Cesena.

Come si può notare dalla cartografia prodotta, i volumi di traffico all'interno di queste due nuove arterie (pari a circa 10.000 veicoli giorno) non producono livelli di congestione alti e risolvono in modo non determinante il traffico presente sulla Vecchia Via Emilia.

Gli interventi previsti invece sulla due Vie che conducono al mare (Sp. n. 2 e la Sp. 138) con la realizzazione di piste ciclabili, scavalcamenti in corrispondenza delle frazioni ed allargamento, ove possibile delle carreggiate, diminuiscono di un grado la congestione attuale(occorre sempre tenere in considerazione che i volumi di traffico sono riportati all'anno della simulazione).

Lo stesso risultato si ottiene con i lavori di ampliamento della Sp. n. 4 (Bidentina).

Si può notare infatti come lo scavalcamento dell'abitato di Meldola e l'allargamento delle carreggiate esistenti permetta un maggior deflusso dei veicoli in transito, e la conseguente riduzione del livello di congestione generato.

Secondo scenario- Anno 2023

Si prevede che entro venti anni siano state realizzate tutte le infrastrutture evidenziate in cartografia.

Si sono aumentati del 40% i volumi di traffico attualmente rilevati (percentuale del 2% annuo).

La realizzazione di tutto l'anello tangenziale nel tratto urbano di Forlì e di tutta la nuova Via Emilia, riduce di due gradi il livello di congestione delle attuali infrastrutture, ma l'aumento dei volumi di traffico indotti, creano, anche sulle nuove arterie, gradi di congestione medio alti (terzo grado di congestione).

E' da auspicare che le modalità di mobilità all'interno della Provincia di Forlì-Cesena assumano diverse proporzioni.

Solo l'incentivazione di soluzioni di pubblico trasporto, e l'utilizzo della Ferrovia (trasporto merci), possono risolvere in modo più appropriato i livelli di congestione indotti dal traffico veicolare.

Il rischio, più alto, è quello di progettare infrastrutture per la mobilità già obsolete.

Mostra quindi una delle due elaborazioni, precisando che tali elaborazioni concluse alla fine del 2003 non tengono conto di un secondo censimento del traffico fatto dal Servizio viabilità della provincia e quindi ci si riserva di integrare e aggiornare le elaborazioni con tali dati. Comunica inoltre che il censimento ha interessato anche alcuni assi provinciali di cui non vi erano dati sufficienti. Spiega quindi che i livelli di congestione sono stati calcolati attraverso un coefficiente di congestione e dei parametri concordati con il Servizio Viabilità della Provincia di Forlì-Cesena, ed il sistema prevede sei livelli di congestione, in cui il primo indica bassa congestione, il secondo media, il terzo medio-alta e specifica che è il livello che è stato considerato sostenibile e quindi accettabile, i livelli oltre al quarto sono invece considerati di criticità. Passa quindi la parola per i temi riguardanti il sistema ambientale ed in particolare il tema dell'inquinamento atmosferico al Dott. Marcello Turoni. Ma prima di tale illustrazione chiede se vi sono richieste di chiarimento in particolare sulla cartografia mostrata e sulla metodologia illustrata a riguardo.

Urb.Gabrielli: Interviene per precisare che nella documentazione inviata ai soggetti istituzionali convocati alla Conferenza, l'armatura metodologica era prefigurata ma quello che si è mostrato oggi ha e sta avendo implementazioni successive. I dati disponibili per il Q.C., in particolare per uno dei fattori fondamentali per un Piano che deve governare i processi insediativi come quello della mobilità, del traffico e della congestione, sono in corso di elaborazione sulla base di criteri incrementali non solo sulla domanda di mobilità, ma anche della effettiva mobilità del territorio, ma sottolinea però che non sono dati che derivano da censimenti aggiornati soprattutto per alcune arterie statali. Afferma pertanto che il lavoro presentato oggi rappresenta quindi una possibile lettura della valutazione di sostenibilità rispetto al quadro esistente, ma ritiene che questo sia un passaggio fondamentale perchè successivamente ci possa poi essere una effettiva misurazione e condivisione delle scelte di Piano e quindi degli impatti e degli effetti che esso produrrà sul territorio, per poi poter asserire se

l'insieme delle azioni dispiegate dal Piano possono ritenersi complessivamente sostenibili. Evidenzia inoltre che poichè la Conferenza si conclude per questa prima parte avanzata il 27 Maggio per poi riconvocarsi e poter concludere, con il contributo anche della nuova Amministrazione questo fattore offre la possibilità di intervenire sulla definizione dei pesi attribuiti alla valutazione presentata questa mattina e ritiene vi sia in tal modo l'occasione per dare riscontro e dei contributi più precisi sulle singole questioni. Ritiene inoltre che la valutazione vada fatta esattamente sulle scelte di Piano e quindi non una VALSAT che prescinde e si autonomizza rispetto a tali scelte per cui vi è l'orientamento a misurare il più precisamente possibile le scelte del P.T.C.P., e lo stesso vale anche per i 14 P.S.C. associati, tale fattore implica un'attenzione particolare al sistema di pesatura degli indicatori proposto, e sollecita quindi i presenti a porre particolare attenzione all'aspetto evidenziato e a fornire anche in futuro un contributo in tal senso.

Dott. Marcello Turrone: Passa ad illustrare la valutazione dei pesi dell'attuale e la metodologia per determinare la valutazione dei pesi delle scelte di Piano. Nel quadro conoscitivo, così come esposto nelle conferenze precedenti e ad esso preposte si è giunti alla definizione della distribuzione dei fattori di pressione sul territorio, per quanto riguarda nello specifico, il traffico stradale ed anche l'inquinamento da industria e la distribuzione dell'inquinamento atmosferico prodotti da impianti di riscaldamento. Per l'inquinamento atmosferico è stata elaborata una cartografia che rappresenta il grafo stradale (strade provinciali, statali, A14, ed alcuni assi comunali) classificate sulla base dei fattori di emissione espressi in g/Km/giorno o ora per ogni singolo inquinante. Per il rumore allo stesso modo è stata prodotta una cartografia sempre basata sullo stesso grafo stradale e basata sugli stessi dati di traffico, in cui si classificano le strade rispetto al livello di pressione sonora media diurna e notturna prodotta all'interno di una fascia di 10 mt. per lato. Sono stati inoltre valutati i fattori di pressione relativi all'inquinamento atmosferico legato alle emissioni prodotte dagli undici Macrosettori (emissioni di impianti di combustione industriali, processi industriali vari, trasporto su strada, impianti civili, ecc.) definiti dalla metodologia CORINAIR relativa alle emissioni su scala comunale al 1990. Tali emissioni sono state rappresentate in t/anno per singolo inquinante e per comune. Spiega quindi che al fine di utilizzare tali informazioni all'interno della VALSAT e come base di partenza per definire un primo criterio di base di valutazione previsionale su larga scala delle scelte di Piano, sono state fatte le seguenti valutazioni:

I fattori di emissione tratti per l'anno 1990 dall'analisi svolta su scala comunale attraverso la metodologia CORINAIR sono stati rielaborati al fine di correlare le emissioni di un particolare settore con il fattore definito come unità di superficie di quello specifico settore nel territorio. Spiega quindi che si è trattato in altri termini di definire un nuovo fattore di emissione generale, basato in termini di unità di superficie pianificata per settore. Gli undici Macrosettori sono poi stati raggruppati in quattro gruppi base:

- *Industria*
- *Civile*
- *Traffico*
- *Agricoltura*

Per ognuno di tali gruppi è stato quindi calcolato un fattore di emissione su scala comunale sulla base dei dati di densità del pianificato al 1990-91. Ottenendo per inquinante un dato espresso in Kg/m² anno (mostra una tabella). Lo stesso metodo è stato poi applicato su scala comunale al pianificato ad oggi ed è stato quindi possibile definire una cartografia rappresentativa attraverso una scala cromatica della distribuzione dei fattori di pressione all'oggi. Spiega quindi che da tale lavoro si stanno realizzando due diverse cartografie di analisi di base, la prima cartografia di *Distribuzione dei fattori di pressione* distribuiti su un territorio suddiviso in una griglia di dettaglio a maglia quadrata, alla scala quindi infracomunale, dove per ogni maglia si

calcola un fattore di emissione espresso in Kg/anno in relazione alle superfici di pianificato di tipo Produttivo, Civile, Stradale e Agricolo, in essa contenuti e per singolo inquinante. Mostra quindi un esempio di tale rappresentazione. Illustra poi la seconda *cartografia di distribuzione della popolazione* costruita sempre per cella sulla base dell'utilizzo degli Indici Urbanistici rapportati al pianificato di tipo residenziale.

Spiega che l'obiettivo di tali elaborazioni è stato quello di realizzare una cartografia di correlazione del calcolo di un fattore di rischio desunto attraverso la definizione (attualmente in corso di analisi) di un CRITERIO DI CORRELAZIONE tra *emissioni* e *densità di popolazione*, individuando quindi delle variabili di correlazione in grado di definire per inquinanti diversi, un unico criterio di valutazione in relazione anche alla densità di popolazione. Sottolinea dunque che lo scopo dello studio è quello di costruire un'unica *carta dei fattori di rischio*, relativa quindi al rischio legato alle emissioni in atmosfera e alla sua distribuzione sul territorio. Sottolinea inoltre che tale analisi è stata condotta per definire lo stato di fatto, ma spiega che lo stesso criterio è stato utilizzato poi anche per la valutazione previsionale delle scelte di Piano con gli ulteriori obiettivi di definire:

- *Un Catasto puntuale delle emissioni reali di tipo civile ed industriale;*
- *La Distribuzione della popolazione reale per n. civico.*

Da tali indagini si costituisce la Carta di correlazione e rischio basata non solo dunque sul fattore legato alla superficie di pianificato ma sulla tipologia delle attività presenti e la densità del residenziale, nonché la viabilità e il traffico previsto stimato. Inoltre spiega che i Piani di Tutela della qualità dell'aria stanno definendo la qualità dell'aria nei territori comunali, secondo quanto previsto dalle direttive regionali, e quindi tali Piani potranno consentire di conoscere un fattore di rischio reale in rapporto alla distribuzione della popolazione e potranno inoltre fornire un elemento di valutazione in costante aggiornamento.

Urb. Gabrielli: Ritiene di richiamare su questo punto il fatto che rispetto alla difficoltà che tutti coloro che si confrontano con la nuova pianificazione si trovano ad affrontare e cioè una disponibilità di dati con rilevazioni spesso molto dettagliate e solitamente aggregati alla scala comunale, e quindi ci si trova di fronte ad una soglia ed a una tipologia di dato che sotto un certo punto di vista poteva risultare inutilizzabile per non potersi dare effettivamente anche approssimativamente un valore, ritiene quindi che nelle condizioni attuali anche per gli strumenti che sono oggi a disposizione e facendo giocare più dati di pressione con i dati insediativi trovare i meccanismi correlativi che potessero da un lato portare sull'esistenza gli elementi di pressione attualmente esercitata dal sistema insediativo su se stesso e sull'ambiente ma evidenzia anche che se tale metodo funziona e si riuscirà a riscontrarlo, ci potrà dare sicuramente non dati di valutazione inappellabili ma certamente un possibile orientamento sui possibili effetti generati dalle scelte di pianificazione che alla scala provinciale, piuttosto che comunale, si metteranno in gioco. E quindi si potrà affermare che salvo i miglioramenti tecnologici e salvo i miglioramenti di vario genere, quantomeno la pressione insediativa che oggi stiamo progettando, quanto meno domani, potrebbe presentare per queste nuove spazialità dei fattori di pressione di cui si dovrà tener conto per poter interpretare le misure compensative e mitigative o per qualificare meglio le scelte di pianificazione che hanno effettivamente a che fare con la sostenibilità e la compensazione ambientale. Afferma quindi che pur trattandosi di un lavoro *in progress* si è ritenuto utile proporlo all'attenzione della discussione in modo da poter raccogliere una valutazione su tali elementi di sviluppo della VALSAT. Chiede pertanto se vi sono interventi.

Arch. Mambelli: Precisa che l'elaborazione presentata non rientra nella documentazione consegnata pur essendo evidenziata come parte del percorso metodologico ed oggi è stata presentata quindi la parte di lavoro svolto nell'ultimo periodo. Propone pertanto di rimandare alla sessione del pomeriggio l'eventuale

espressione di pareri in merito alla metodologia, in modo da consentire una attenta riflessione sui temi proposti.

Dott. Alfonso Barba (Regione Emilia Romagna): Chiede come è stata individuata la griglia, con quali criteri è stata posta sul territorio ed inoltre se i dati emersi dalla griglia potessero essere mediati l'uno con l'altro in modo da essere omogenei all'interno della griglia stessa.

Arch. Mondini: Risponde che rispetto alla prima fase di lavoro illustrata non si è ancora lavorato sulle griglie, in quanto si è trattato di tenere sotto controllo la valutazione degli ambiti vincolati rispetto agli ambiti di accessibilità e quant'altro, per vedere in modo più controllabile e operativo come tali valutazioni si incrociavano tra loro. Si tratta pertanto non di una griglia, ma di una somma di ambiti e di intersezioni tra gli stessi. Proseguendo invece nella valutazione degli elementi di impatto di cui parlava il Dott. Turrone che è una elaborazione in fase di studio a livello comunale, poichè mentre a livello provinciale nella definizione degli ambiti produttivi gli elementi di impatto non sono ancora entrati nella valutazione o lo sono in maniera diversa rispetto agli ambiti residenziali, ad esempio un elemento come l' inquinamento acustico è stato valutato come fasce di distanziamento, più che come presenza e misurazione del fenomeno stesso. Precisa invece che per quanto riguarda i P.S.C. comunali si sta procedendo invece alla valutazione di tutti gli elementi visti nella mattinata, ma legati alle tematiche ed alle scelte di P.S.C. con una griglia formata da una cella scelta di 5 mt. Però precisa che si tratta di una elaborazione in fase di costruzione e alla quale si collega il discorso del Dott.Turrone sull'inquinamento atmosferico e acustico ma nella quale si riprende la valutazione anche di altri elementi e criteri rispetto agli ambiti residenziali dei P.S.C. comunali. Il lavoro quindi che si sta realizzando verrà illustrato nelle sedi di conferenza relative alla VALSAT dei P.S.C. comunali nei giorni 19 e 20 Maggio presso le due Comunità Montane. Precisa quindi che vi sono due lavori che si incrociano e che permettono due diversi sistemi di valutazione e che si confrontano e inoltre rispetto ai quali, si sta verificando cosa funziona meglio in un modo e cosa nell'altro allo scopo di avere una sperimentazione completa, sfruttando quindi gli elementi diversi che le differenti metodologie possono mettere in valore.

Arch. Mambelli: Vuole precisare inoltre che per quanto concerne i criteri utilizzati e mostrati per l'individuazione delle aree potenzialmente suscettibili per la trasformazione per usi produttivi, vi è un gruppo di criteri che si possono definire di pre-condizioni alla trasformazione, e si tratta dei criteri legati ai vincoli assoluti o ai vincoli relativi derivanti dalla pianificazione sovraordinata e quindi dal P.T.C.P.-*matrice ambientale e paesaggistica*, dal *Piano Stralcio di Bacino*, ma anche dai vincoli e dalle fasce di rispetto delle reti infrastrutturali. Afferma pertanto che vi è un primo gruppo di elementi che salvo qualche piccolo aspetto, sono sostanzialmente criteri che indicano i luoghi dove non si può costruire. Tali criteri riguardano ovviamente le trasformazioni di tipo insediativo, dal momento che tra le componenti di progetto vi sono anche altri aspetti che vengono valutati, tra cui ad esempio la definizione degli ambiti rurali, le reti ecologiche o gli allevamenti industriali, ovviamente ognuno di questi porta con se criteri differenti che sono di tipo conservativo e valorizzazione ambientale piuttosto che di creazione di impatti derivanti da attività antropiche. Afferma pertanto che questi gruppi di criteri che sono stati trasformati in cartografia variano e sono stati mutuati dalle analisi scaturite dal Q.C. il quale ha evidenziato il percorso con il quale si è arrivati a definire alcune scelte di progetto e quindi sulla base di tali criteri, si è provato a costruire una cartografia che può essere costruita con aree che possono essere di volta in volta sommate o sottratte, creando quindi unioni e intersezioni e associando ad ognuna di queste un punteggio ed un peso, oppure attraverso un sistema in celle dato da operazioni algebriche per la somma di criteri e temi che si vengono a sovrapporre.

Chiarisce infine che rispetto alla componente di progetto i criteri sono diversi e derivano dal Q.C. e le metodologie sperimentate sono due, una presentata oggi mentre l'altra sarà presentata a partire dalla settimana prossima. Afferma inoltre che anche su tale tema il confronto è aperto e quindi sia sui criteri che su quali di questi possa essere preponderante rispetto ad altri, anche perchè afferma che effettivamente è stato sperimentato e visto dal gruppo di lavoro, come calibrando alcuni criteri, la metodologia fosse flessibile e ci fossero quindi degli aggiustamenti che il gruppo ancora si riserva di tarare. Poichè non vi sono ulteriori interventi la sessione viene aggiornata alle ore 15.00.

SESSIONE POMERIDIANA

Urb. Gabrielli: Alle ore 15.35 apre la sessione pomeridiana della Conferenza affermando che sia nella sessione di due settimane fa, sia nella sessione odierna è stato da una lato presentato l'impianto metodologico e concettuale col quale si ritiene appropriato affrontare il tema della Valutazione di sostenibilità ambientale del P.T.C.P. ed in mattinata in particolare è stato dato conto di una serie di sviluppi che sono in fase di elaborazione ed evoluzione, anche in virtù del fatto che la Conferenza il prossimo 27 maggio raggiungerà un punto di avanzamento rispetto alla proposta iniziale che però non sarà comunque conclusiva del percorso di concertazione preliminare poiché, come detto più volte, il percorso di copianificazione si concluderà solo quando la nuova Amministrazione provinciale avrà una nuova rappresentanza e sarà quindi chiamata a validare ed eventualmente a modificare le proposte prese alla base della discussione. Le elaborazioni in corso di sperimentazione potranno quindi essere portate ad un punto più maturo, più avanzato ed anche più formalizzato. Ricorda inoltre che come detto in mattinata, su quelle ipotesi, i partecipanti alla Conferenza non solo hanno facoltà, ma sono invitati a portare contributi e suggerimenti. Ritiene comunque che la discussione possa essere fin qui sufficiente a trarre una prima conclusione e chiede pertanto se vi sono interventi rispetto all'approccio assunto nella VALSAT e se questo possa essere valutato come coerente e congruente sia alle disposizioni di Legge sia con ciò che vengono definiti come obiettivi nel P.T.C.P..

Gilberto Zecchi (ARPA e Dip. Sanità Pubblica AUSL di Forlì): Afferma che è stato letto il materiale fornito da entrambi gli enti che concordano sull'impostazione e sulla metodologia proposta. Informa inoltre che è stato costituito un gruppo di lavoro che sta studiando il set di indicatori presentati e quindi si riservano, in seconda battuta, di fornire contributi anche attraverso incontri diretti, per fornire anche in base all'esperienza specifica dei due enti alcuni miglioramenti da apportare.

Giorgio Gardini (Comune di Mercato Saraceno): Il Comune sta ancora analizzando i documenti ricevuti, ma non vi sono obiezioni in merito, si riserva comunque di apportare elementi nel caso emergano dallo studio dei documenti.

Arch. Piazza (Comune di Castrocaro Terme e Terra del Sole): Afferma che la metodologia adottata è a suo parere conforme alla legge e quindi approva la procedura di Valsat intrapresa. Afferma inoltre che il Comune avrà occasione di esprimersi quando sarà presentata anche la Valsat del proprio P.S.C. e quindi in quel momento vi sarà un intervento più puntuale e preciso, esprime infine l' accordo col metodo adottato dalla Provincia per la valutazione.

Urb. Gabrielli: Poichè non vi sono ulteriori interventi ringrazia gli intervenuti e
alle ore 16.00 dichiara conclusa la seduta.

Del che è verbale letto, firmato e sottoscritto.

Forlì 11/05/2004

Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
Arch. Elisabetta Fabbri Trovanelli

Il Presidente
della Conferenza di Pianificazione
Ass. Sandro Brandolini