

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.7 del 13.04.2004

Convocata con invito prot. prov.le n.26101 del 02/04/2004, il giorno Martedì 13 Aprile 2004 alle ore 9.30 presso la Sala del Consiglio Provinciale in Piazza G.B.Morgagni, 9 a Forlì, si è svolta la **settima 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
Regione Emilia Romagna		-
ARPA Sezione provinciale di Forlì-Cesena	Claudia Dionigi Barnabè	Presente
AUSL Dipartimento Prevenzione Cesena	Francesca Righi	Presente
AUSL Dipartimento Prevenzione Forlì	Aligi Gardini	Presente
Autorità Bacini Romagnoli	E. Ferrucci	Presente
Autorità di Bacino Marecchia-Conca		
C.M. dell'Acquacheta	Fausto Saragoni	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		-
Rimini		-
Arezzo		-

Segue...

Firenze		-
Pesaro-Urbino	Mauro Moretti	Presente
COMUNI DELLA PROVINCIA		
Bagno di Romagna	Paolo Marcelli	presente
Bertinoro		
Borghi		
Castrocaro		
Cesena		
Cesenatico		
Civitella di Romagna	Claudia Locatelli	Presente
Dovadola		
Forlì		Presente
Forlimpopoli		
Galeata		
Gambettola	Emanuela Antoniaci	Presente
Gatteo	Ricci	-
Longiano		
Meldola		-
Mercato Saraceno	Giorgio Gardini	Presente
Modigliana	Fausto Saragoni	Presente
Montiano		Presente
Portico e S.Benedetto		
Predappio		
Premilcuore		-
Rocca S.Casciano	Giancarlo Valenti	Presente
Roncofreddo		
S.Mauro Pascoli		
S.Sofia		
Sarsina	Moretti	
Savignano sul Rubicone	Enzo Colonna	Presente
Sogliano sul Rubicone		
Tredozio		-
Verghereto		-
COMUNI FUORI PROVINCIA		
Brisighella		
Cervia		
Faenza		
Marradi		
Pratovecchio		
S.Agata Feltria		
S.Godenzo		
Stia		

Alle ore 10.33 Il Presidente della Conferenza di Pianificazione Ass. Sandro Brandolini apre i lavori della Conferenza di Pianificazione e passa la parola all'Urb. Roberto Gabrielli, Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Forlì-Cesena.

Urb. Gabrielli: L'analisi della dinamica di sviluppo socio-economica evidenzia un tasso di crescita demografica maggiore negli ultimi 5 anni, dovuto soprattutto alla forte immigrazione, ricorda a tale proposito che la Provincia di Forlì-Cesena risulta sotto questo profilo la prima provincia regionale. Sottolinea che la struttura demografica rimane però preoccupante soprattutto per il forte invecchiamento della popolazione dei territori montani, rileva invece che nelle vallate il fenomeno è meno preoccupante grazie ad una maggiore dinamica economica. Informa inoltre che il fattore limitante alla crescita ed alla capacità di attrazione di servizi rari è costituito dalla natura relazionale del sistema territoriale provinciale, in particolare ricorda che i centri di Forlì e Cesena non sono ancora dotati delle infrastrutture che consentono un pieno utilizzo

delle relazioni urbane. Sottolinea quindi che se questo è uno dei principali fattori limitanti di un ulteriore consolidamento e qualificazione della crescita, è chiaro che il perno su cui giocare per tentare di riequilibrare e rafforzare le capacità attrattive e organizzative di questo sistema territoriale, deve passare necessariamente attraverso una attenta valutazione del ruolo che svolge il sistema relazionale e quindi si deve passare attraverso un suo consolidamento. Sotto questo profilo afferma che il Piano non propone in realtà alcuna innovazione particolarmente significativa, proprio perché questo ritardo nell'adeguamento del sistema relazionale viene da abbastanza lontano. Infatti è da tempo che ci si è resi conto che l'armatura provinciale scontava difficoltà crescenti nel sostenere il sistema territoriale e quindi prima attraverso la pianificazione urbanistica dei due principali centri di Forlì e Cesena e dei comuni afferenti al sistema della Via Emilia e poi anche attraverso la crescita del peso e del significato della pianificazione territoriale provinciale sia settoriale sia generale, è venuto maturando e confermandosi un assetto relazionale ormai maturo e definito da tempo. Ricorda infatti che così come accade anche in altri contesti provinciali, il sistema dei grandi assi urbani e quindi delle tangenziali urbane, è un problema definito ed identificato già dai P.r.g. dei primi anni '70 e poiché si tratta di una tematica di primaria importanza nel D.P. si afferma che le scelte di realizzazione di tali assi non sono ulteriormente rinviabili ed è necessario al più presto accumulare tutte le risorse politiche, economiche ed organizzative per conseguire questo risultato; pena il fatto che quelle modeste ma presenti occasioni di diversione dal traffico automobilistico individuale a sistemi di trasporto collettivo, che pure ci sono stati, rischiano di essere ulteriormente vanificati dal fatto che non c'è un sistema che gerarchizzi, organizzi e strutturi una domanda di mobilità sempre crescente.

Il P.T.C.P. assume quindi da un lato un elemento di fondo già iscritto e contenuto nel PRIT che la Regione ha approvato alla fine degli anni 80 e che ha rinnovato nel 1998. Il PRIT consegna alla pianificazione provinciale la priorità di assicurare gli assi tangenziali alle due città che ne costituiscono il centro. Specifica allora che per Forlì si tratta del completamento della tangenziale Est e dell'asse di arroccamento e per Cesena della Secante ed un adeguamento della E45, la quale pur essendo presente da tempo sul territorio, per un mancato raccordo e completezza della secante non esplica pienamente la sua potenzialità. A Cesena risulta prioritario inoltre il completamento degli assi Nord-Sud che ricorda essere tipici delle scelte di assetto di pianificazione territoriale di area vasta della RER, impostazione che viene dal CRPE del 1968, nel quale si diceva che lo sviluppo dei sistemi urbani cadenzati lungo la via Emilia andava perseguito in direzione nord-sud anziché est-ovest, onde evitare saldature e quella dispersione insediativa massiccia e linearizzata che si è realizzata in altri contesti italiani come nel caso emblematico del Veneto. Spiega poi che per quanto concerne il Sistema ferroviario regionale il PRIT non estende oltre Castel Bolognese il raddoppio della linea Bologna-Rimini e ciò significa che alle porte occidentali del nostro sistema territoriale questo potenziamento si ferma ed a fronte di ciò viene assicurato, in teoria dal Documento programmatico, un livello di servizio di tipo semiregionale con cadenze di quaranta minuti, ma fa presente altresì che l'alta velocità prevede cadenze sulla attuale linea Bologna-Milano anche inferiori ai venti minuti. Alla luce di tale offerta afferma pertanto che il sistema delle relazioni rimane evidentemente affidato al mezzo di trasporto individuale, e pertanto è questa la ragione per la quale nel P.T.C.P. si propone il raddoppio della linea ferroviaria anche sulla nostra tratta, nel tentativo di dare maggiore capacità di assorbimento della domanda di mobilità da parte del sistema su ferro, ma anche per sgravare e rendere maggiormente efficaci e meno dispendiosi, non solo in termini ambientali ma anche in termini di costo-tempo, in modo tale da assicurare un servizio regionale ferroviario di tipo metropolitano di livello analogo a quello assicurato al segmento occidentale della Regione. Afferma quindi che nel P.T.C.P. si fa riferimento e si richiamano le due scelte fondamentali del PRIT, che riguardano una l'utilizzo della linea ferroviaria metropolitana costiera a servizio

dell'insediamento turistico lineare tra Ravenna e Rimini, e l'altra la previsione del nuovo casello del Rubicone, il quale grazie allo sforzo delle Amministrazioni locali fu inserito nello schema relazionale, che andrà a potenziare i collegamenti del sistema della mobilità verso la costa, alleggerendo le strade di adduzione che dall'entroterra vanno verso la costa, dando quindi la possibilità di utilizzare al meglio la mobilità ordinaria, recentemente potenziate anche in relazione al polo commerciale di Savignano, aumentando quindi il pettine di accesso al sistema costiero.

Oltre a tali elementi ricorda che nel PRIT si richiama l'esistenza dell'aeroporto di Forlì ed si afferma inoltre che la logistica deve trovare modalità non più incentrate su grandi interporti ed autoporti, prevedendo comunque delle infrastrutture per distribuire le merci efficacemente sul sistema territoriale. Afferma quindi che l'assetto che il PRIT ha configurato in relazione allo scenario delineato precedentemente risulta insufficiente, poiché ribadisce che per essere in grado di costruire e mettere a sistema le basi per la costituzione di nuove funzioni rare, ed in particolare fa riferimento al segmento della formazione specialistica e della ricerca universitaria, è evidente che è necessario assicurare un sistema urbano integrato con un ampio bacino d'utenza, che sia fortemente accessibile e che quindi possa cogliere tutte le possibilità insediative ed organizzative che i due sistemi urbani di Forlì e Cesena hanno fin qui accumulato. Afferma a tale proposito che il recente confronto competitivo in cui si sono misurate negli ultimi anni le due città, ha consentito sotto l'aspetto positivo, di accumulare ed anche diversificare in campo della sanità piuttosto che universitario, piuttosto che logistico e quant'altro, una serie di specializzazioni di nicchia che non si sono sistematicamente replicate, come era avvenuto negli anni ottanta e primi anni novanta, anni in cui le città romagnole competevano erroneamente sugli stessi settori, e da cui è derivato ad esempio uno sviluppo fieristico frammentato e distribuito così come il diluirsi e depotenziarsi di altre funzioni territoriali rispetto alla possibilità di costituirsi in un sistema più ampio. Oggi quindi in un sano confronto competitivo che ha creato una specializzazione differenziata delle due città, si tratta di integrarle fortemente, anche mantenendo la giusta competizione, in modo tale da aumentare se non anche raddoppiare, la capacità di offerta di questo sistema territoriale. Ribadisce dunque che tale obiettivo si realizza attraverso lo schema precedentemente delineato e quindi con la realizzazione prioritaria dei grandi assi tangenziali ed attraverso il completamento di un grande quadrilatero insediativo che ha come lato nord la A14, che ricorda essere di fatto la nuova via Emilia del sistema regionale poiché accoglie oltre il 70% del traffico di recapito locale e per la quale si è visto nel Q.C. essere l'arteria con i maggiori impatti ambientali sul sistema territoriale. Il lato est del quadrilatero è costituito dall'incrocio tra la Secante e la E45, e quindi una volta realizzata la Tangenziale est, individuata come asse fondamentale di collegamento nord-sud anche per il sistema forlivese (di cui ricorda sono disponibili i finanziamenti per i primi due tratti e cioè fino al superamento della via Emilia e della ferrovia) con l'importante funzione di recapitare il traffico urbano direttamente al casello autostradale, completato dunque questo asse del sistema ad occidente, spiega che per concludere il quadrilatero è necessario realizzare la Nuova Via Emilia-bis, posizionata immediatamente a ridosso della linea ferroviaria Bologna-Ancona e della vecchia via Emilia. Afferma quindi che si tratta di una scelta strategica, che ha come margini ad est e ad ovest i due sistemi urbani principali messi in forte relazione, ed ai margini stessi dei due sistemi urbani, vi sono le due aree industriali con le maggiori opportunità di crescita, ed inoltre sottolinea che all'interno di questo quadrilatero passano le dorsali energetiche e le infrastrutture tecnologiche ed ecologiche principali del sistema territoriale. A tale proposito ricorda che il sistema forlivese recapita tendenzialmente sul proprio depuratore, mentre il sistema cesenate si divide tra il depuratore di Cesena ed il depuratore del Rubicone. Ribadisce quindi che risulta chiaro come quest'area (quadrilatero) rappresenta, proprio per le caratteristiche suddette, il perno su cui concentrare gli sforzi di ulteriore e maggiormente equilibrata

crescita del sistema economico-produttivo della provincia, con una forte integrazione di servizi garantiti dai due sistemi urbani maggiori. Afferma altresì che la realizzazione della via Emilia Bis libera dal peso straordinario che attualmente regge la vecchia via Emilia, la libera da una quota significativa di traffico che oggi la intasa ed in una prospettiva di riqualificazione dell'asse viario e delle modalità di utilizzo, tale asse potrà divenire un asse intra ed inter urbano in una dimensione tendenzialmente metropolitana. Con tale operazione potrà quindi essere agevolata su tale asse la funzione di trasporto pubblico su gomma, in attesa del sistema ferroviario regionale, per il collegamento dei servizi metropolitani di tipo pubblico ed inoltre sarà possibile collocare in modo appropriato la parte di sviluppo e qualificazione commerciale prevista dal P.T.C.P. nell'area compresa tra la nuova e la vecchia via Emilia. Sottolinea a tale proposito che anche in questo caso va dismessa l'idea di due diversi recapiti commerciali per le città di Forlì e Cesena, immaginando che l'integrazione di tipo metropolitano debba e possa ulteriormente qualificarsi anche di questo tipo di contributo. Se questo costituisce il nodo del sistema territoriale fin qui definito, nel mostrare la cartografia, afferma che risulta chiaro come le arterie principali che collegano agli altri sistemi territoriali e che portano un contributo decisivo a questo nucleo centrale, sono rappresentate da un lato dal completamento del corridoio della via Emilia tra Cesena e Savignano, realizzato attraverso le opportune delocalizzazioni. Precisa a tale proposito che arrivati alle porte di Savignano e precisamente a S.Giovanni in Compito, con la Provincia di Rimini, vi è da tempo un accordo per lo scavalco della conurbazione del Rubicone che risulta continua e costretta tra via Emilia e ferrovia, uno scavalco quindi a monte per recuperare il sistema della via Emilia all'altezza del casello Rimini nord. Quindi in un'ottica più vasta, rispetto al conteso provinciale, il P.T.C.P. propone alla Provincia di Ravenna, in primis, la verifica del corridoio della Via Emilia anche sul versante occidentale della provincia e quindi dall'asse di arroccamento forlivese propone di collegarsi in direzione Faenza per andare anche a recuperare attraverso Castel Bolognese la connessione tra A13 ed A14. Afferma quindi che tale collegamento consente, anche avendo problematiche simili sulla via Emilia in territorio ravennate, di assicurare un adeguamento di questo corridoio importante senza la realizzazione di nuove strade ma attraverso il recupero di una connessione sud occidentale del sistema ravennate. Sulla costa, fatto anche un accenno sull'uso del vettore ferroviario per questa porzione di territorio, il P.T.C.P. prevede come obiettivo prioritario il potenziamento della nuova adriatica, quindi una messa in sicurezza prioritario di tale asse, per consentire anche una riqualificazione della cerese e della viabilità del Rubicone. Per i sistemi vallivi che scendono a pettine sulla via Emilia comunica che il Piano prevede di incardinarli su alcune direttrici fondamentali da potenziare e migliorare, in particolare la E45 per la vallata del Savio, e a partire dalla SS.67 ricorda che è ritenuto necessario realizzare il completamento ed adeguamento infrastrutturale attualmente in atto e che deve realizzarsi al più presto per scavalcare Rocca S.Casciano e dare al Sistema dell'Acquacheta un recapito più forte dell'attuale, ed inoltre in un completamento del sistema tangenziale di Forlì che arriva alle porte di Fiumana e che ha già realizzato il suo scavalco, va realizzato anche lo scavalco complessivo dell'abitato di Predappio. Sottolinea infine la necessità di potenziamento ed adeguamento della Bidentina, già in fase di realizzazione ma che vede il suo nodo principale nello scavalco dell'abitato di Meldola, entro il quale afferma che si scaricano tutti i traffici generati sia dalla città sia dal sistema territoriale a monte e che ricorda essere il più dinamico all'interno del territorio forlivese.

Per completare il ragionamento sul sistema relazionale asserisce che se l'ipotesi di realizzazione della E55 passa attraverso una modalità di tipo autostradale, il Piano propone che la scelta parta dal casello di Cesena nord e quindi dall'incrocio tra la A14 e la E45, e raggiunta Ravenna la scavalchi ed arrivi fino al passante di Mestre in modo da recapitare tutto il nord est e l'est europeo. Si tratta quindi di collegare all'asse nord

sud fondamentale per il nostro sistema territoriale, anche due sistemi territoriali che hanno dimostrato un dinamismo crescente negli ultimi anni e cioè l'alto Rubicone studiando quindi la realizzazione di un contatto diretto con la E45, ed anche un collegamento già più maturo da un punto di vista storico, tra la valle del Bidente e la E45. Poiché le proposte del passato per quest'ultimo collegamento erano a fortissimo impatto ambientale ed anche economico, l'Urb. Gabrielli afferma che il Piano ritiene di concentrare l'attenzione sugli innesti di questi due nei recapiti urbani e quindi a S.Sofia e S.Piero in Bagno, con soluzioni viabilistiche nuove e sostiene quindi che per questa relazione è ritenuta sufficiente la messa in sicurezza dell'itinerario attuale. Nel Piano vi sono previsioni inoltre di conferma e qualificazione di alcuni itinerari legati a funzioni territoriali specifiche come per le due strade "cervesi" di collegamento alla costa dei recapiti urbani maggiori e dei collegamenti intervallivi a servizio della qualificazione e dello sviluppo dell'offerta turistico-ambientale, collegate alla politica di parco ed anche ad una razionalizzazione e qualificazione dei servizi offerti alla popolazione residente.

Per quanto concerne la previsione che attiene alle aree industriali di interesse sovracomunale di cui la legge 20 demanda l'individuazione al P.T.C.P., specifica che alla pianificazione comunale rimane affidata comunque una previsione di sviluppo equilibrato e sostenibile del proprio sistema produttivo, ma alla Provincia compete indicare quali aree sono da preferire ed in cui concentrare gli sforzi e gli investimenti per quella parte di insediamenti produttivi caratterizzati da un rilievo sovracomunale. Per le considerazioni appena svolte ribadisce che il Piano prevede che la valutazione di un fabbisogno stimato di 400 ettari di aree industriali tradizionali, al netto della perequazione che comunque dovrà essere interpretata, gli 8/10 di tale stima va collocato all'interno del sistema di sviluppo territoriale individuato dal P.T.C.P. nel *quadrilatero*. Afferma quindi che i restanti 2/10 il Piano propone ai comuni dell'area del Rubicone di collocarli a mare dell'autostrada nei territori di S.Mauro, Savignano e Gatteo allo scopo anche di cogliere l'opportunità offerta dalla realizzazione del nuovo casello sulla A14, per utilizzare le risorse idriche fornite dal passaggio del CER ed anche per utilizzare ed integrare l'offerta di collegamento tra sistema costiero ed autostrada venutosi ad accumulare in particolare nell'ultimo decennio. Spiega quindi che le attività industriali che si qualificano di interesse sovracomunale sono quelle che per dimensione generano traffico e mobilità elevate e pertanto necessitano di essere incardinate sul più alto livello di infrastrutturazione di cui è dotato il territorio provinciale, le attività che hanno funzioni produttive ad alto impatto ambientale o a rischio di incidente rilevante codificate dalla legislazione vigente, in modo da assicurare l'accessibilità ai sistemi della sicurezza basati sui due sistemi urbani maggiori e che in assenza di questo sistema relazionale risultano oggi poco accessibili per questa parte del sistema territoriale ma in generale sono anche poco accessibili per i sistemi urbani a cui fanno riferimento.

L'Urb.Gabrielli sottolinea inoltre che questo tipo di infrastrutturazione porta sul sistema territoriale impatti molto rilevanti e quindi deve essere accompagnato da interventi di mitigazione resi possibili dai sistemi costruttivi e tecnologici oggi disponibili ed inoltre deve mettere in gioco tutte le compensazioni che attenuino gli impatti prodotti sia dalla mobilità sia dagli insediamenti di nuova previsione. Tali interventi di mitigazione devono avere anche un elemento di valore aggiuntivo e cioè possano funzionare anche come elementi rigeneratori o di termoregolazione dei sistemi urbani ed inoltre vadano a costituire lungo le aste fluviali degli elementi di offerta ecologica ed infine consentano di realizzare una rete ecologica alla scala territoriale che vada a riconnettere e recuperare i pochi elementi di rete ecologica ancora presenti nel sistema della pianura. Gli elementi principali identificati dal Piano per attuare questa riconnessione sono gli alvei fluviali su cui si attestano già adesso i parchi delle città costruiti o di prossima realizzazione, con la possibilità di dare profondità di tipo ecologico a queste forti funzioni territoriali ed urbane. Sottolinea quindi che nel D.P. del

Piano vi è una forte indicazione in tal senso in cui si afferma che 1/3 delle compensazioni ambientali stimate necessarie per la realizzazione del sistema infrastrutturale previsto e di quelle derivate dalla realizzazione delle previsioni di scala provinciale sul sistema socio-economico e quindi delle aree ecologicamente attrezzate e le aree commerciali di rango sovracomunale, un terzo quindi di tali compensazioni dovranno andare a riconnettere e ricostituire questi elementi di rete ecologica in ambito fluviale. Comunica inoltre che nella prima parte di conferenza è stato rimproverato che tale ragionamento, seppur condiviso, sulla povertà della rete ecologica in pianura sia sostanzialmente limitato alla linea della pedecollina, perché è stato dato per acquisito che nei territori collinari e montani, la rete non solo fosse presente ma anche fortemente qualificate. Mostrando la cartografia relativa a tali analisi comunica che i comuni montani hanno sottolineato che è certamente vero che l'esigenza primaria riguarda la riconnessione della rete ecologica in pianura ma è altrettanto vero che una sottovalutazione del contributo ecologico garantito dai territori montani al resto della provincia non va trascurata e va quindi anch'essa pesata all'interno delle politiche perequative che dovranno essere messe in gioco tra il sistema a forte tasso di sviluppo della pianura ed il sistema naturalistico ambientale da tutelare della montagna. Colto quindi l'aspetto che questa forte dinamica socio-economica ha fin qui fatto pagare al sistema naturale ed ambientale l'intero costo del suo sviluppo, e appunto evidenziato come questo non sia più sostenibile per la qualità dei sistemi urbani e quindi la qualità della vita, dell'aria, del rumore ecc. Sottolinea l'importanza di mettere in evidenza l'ossatura principale della strategia di recupero e di sostenibilità ambientale di questa parte del territorio ed anche delle sue possibilità di crescita.

Ricorda inoltre che nel Piano sono stati affrontati altri due temi di carattere fondativo e strategico:

Il primo tema riguarda il Sistema Agricolo che si presenta con una forte dicotomia, data da un lato da una agricoltura di pianura che presenta una forte capacità economica, mentre spostandosi verso la collina e la montagna si trova dall'altro lato un sistema agricolo sempre meno capace di produrre reddito e che perde velocemente le caratteristiche di impresa, per divenire un'attività legata al singolo nucleo familiare. Questo aspetto, così come dice la Legge regionale, va interpretato secondo una logica nuova che non vede la zona agricola come identica, unica ed univoca (che va quindi da Monte Falco sino a Cesenatico) ma che veda gli spazi rurali differenziati tra loro ed in particolar modo colti ed interpretati a seconda della loro diversa caratterizzazione. Spiega quindi che nel Piano è stata svolta questa classificazione dello spazio agricolo, ed anche se si tratta di un compito di carattere sostanzialmente comunale, poiché spiega che è ai comuni che compete di individuare ed assegnare l'equipaggiamento dell'azienda per le trasformazioni definite come sostenibili dalla pianificazione; specifica che è stato ritenuto utile svolgere a livello di pianificazione provinciale una lettura strutturale di questo settore economico e di questo spazio territoriale, allo scopo di orientare e fornire una chiave di lettura, tendenzialmente omogenea, al sistema istituzionale e quindi ai Comuni ed ai loro strumenti di pianificazione. Afferma quindi che per fare questo, sono state individuate le quattro zone agricole fondamentali e cioè quella caratterizzata da un forte tasso di *produttività in pianura*, che oggi va salvaguardata soprattutto rispetto ai processi insediativi spontanei che hanno realizzato lo *sprawl* e cioè quella massa urbanizzata informe che sta progressivamente coprendo la pianura; sono stati individuati inoltre gli *ambiti periurbani* nei quali si focalizzano i conflitti tra funzioni agricole e non, dislocate al margine dei sistemi urbani, spazi critici in quanto costituiscono quegli ambiti elettivi per le crescite insediative e nei quali si è assistito recentemente con gli ultimi PRG, redatti in base alla vecchia legge urbanistica, in tutti i comuni di pianura (legati al sistema della via Emilia), il tentativo di allontanare dai sistemi urbani tutte le funzioni agricole conflittuali con gli sviluppi residenziali e sottolinea che per fare questo sono

stati utilizzati meccanismi incentivanti la delocalizzazione che proprio passando dal riconoscimento di quote residenziali hanno prodotto una ulteriore dispersione sul territorio, in modo sicuramente poco coerente col tentativo di contenere i costi sociali derivanti proprio da questa dispersione insediativa che va quindi fermata. Spiega inoltre che sono stati individuati gli spazi *agricoli di valore paesaggistico* e quelli di *valore naturale ed ambientale* per i quali vi è nel P.T.C.P. un'indicazione di utilizzo con forte connessione alle politiche del Parco Nazionale che si estende su buona parte del nostro crinale appenninico. Specifica inoltre che tale analisi è stata svolta anche per andare ad individuare l'equipaggiamento necessario ai soggetti che operano in questi spazi, anche al di là dell'imprenditore agricolo, allo scopo di utilizzare questo territorio non più solo a fini prettamente agricoli ma maggiormente legati all'offerta turistico ambientale di questo territorio. Dispiegando quindi questa strategia, così come è stata individuata ed in particolare lavorando con i 14 comuni che per l'elaborazione dei loro P.S.C. sono associati al P.T.C.P. (13 Comuni forlivesi escluso Forlì e Forlimpopoli ed il comune di Sarsina), si è verificato, per buona parte del nostro sistema territoriale, quali possono essere gli ambiti ottimali per la pianificazione urbanistica, che ricorda costituisce un ulteriore compito attribuito dalla legge 20 al P.T.C.P.. Mostra quindi la carta relativa agli *Ambiti ottimali per la pianificazione urbanistica*, nella quale spiega che è stata individuata la gerarchizzazione dei centri urbani e cioè i diversi pesi e funzioni dell'armatura territoriale complessiva. Fa presente altresì che tale classificazione è stata svolta partendo dalla dotazione di servizi definiti di base e cioè atti a garantire un sufficiente livello di servizi alla persona, fino ad identificare i sistemi urbani o meglio le aggregazioni dei sistemi urbani che rappresentano o possono rappresentare un'occasione per arricchire ed allargare la base di tali servizi non solo alla persona ma anche al sistema economico ed alla formazione di tipo superiore e di carattere specifico e raro che naturalmente per costi e bacino d'utenza non possono essere servizi distribuiti nel territorio. A partire quindi dal riconoscimento, nell'area forlivese, di un ridimensionamento di quella che nei Piani Infra-regionali era stata definita la Città Regionale di Forlì che comprendeva Forlì, Castrocaro, Predappio, Meldola, Bertinoro e Forlimpopoli, spiega che si è constatato che la prossimità ed anche i più recenti sviluppi infrastrutturali in corso di realizzazione e progettazione (in particolare fa riferimento alla variante della Sp. 13), si è visto che tale prossimità e la forte integrazione di questo sistema territoriale, anche per gli oneri che dovrà assumersi per garantire uno snodo tra sistema territoriale di pianura con la Vallata del Bidente, spiega che si è ritenuto che tale aggregazione possa funzionare sia come elemento ordinatore di un sistema territoriale più ampio ed anche sicuramente come centro integrativo delle due città regionali di Forlì e Cesena che come si è visto, devono tendenzialmente approssicare la loro relazione in termini concettualmente di tipo metropolitano. Afferma pertanto che può esserci una articolazione interessante di questo sistema ma ribadisce che perché si attui lo sviluppo insediativo di questi tre Comuni (Bertinoro, Meldola, Forlimpopoli) e quindi dei rispettivi centri, esso deve assumersi l'onere di garantire il funzionamento ad un sistema territoriale più ampio, più articolato e razionale. Afferma inoltre che la Città Regionale di Cesena è rimasta sostanzialmente nella configurazione data dai Piani Infra-regionali, poiché i comuni di Montiano, Longiano e Gambettola sono effettivamente gravitanti su Cesena ma asserisce che anche il Comune di Mercato Saraceno, attraverso la E45, di fatto si conferma facente parte del sistema cesenate anche se è necessario migliorare i caratteri associati al concetto di periferia che oggi non funziona più. Ricorda inoltre che vi è la conferma ed il riconoscimento dell'assoluta necessità che l'area del Rubicone riprenda il processo di concertazione e di sviluppo urbanistico territoriale che viene dal *Master Plan* promosso dai comuni nella seconda metà degli anni Novanta, assunto nella pianificazione urbanistica comunale più recente ma che ha segnato una pausa d'arresto che invece va ripresa e sviluppata. A seconda delle diverse caratteristiche spaziali, prima ancora che territoriali, dei sistemi urbani della restante

parte del territorio del sistema provinciale, spiega che è stato riscontrato che i comuni dell'alto Rubicone e cioè Borghi, Sogliano e Roncofreddo debbano trovare, anche per il miglioramento della viabilità che li collega, le modalità per accumulare risorse atte a migliorare sia l'accessibilità reciproca, sia la razionalizzazione dei servizi; lo stesso viene ribadito per i comuni di Bagno di Romagna, Verghereto e Sarsina, i quali essendo collegati dalla E45, hanno una facile accessibilità ai servizi del sistema cesenate ma per i quali nel Piano si chiede comunque uno sforzo comune per garantire servizi capaci di promuovere lo sviluppo della fruizione turistico-ambientale della parte alta dei territori provinciali ma anche le funzioni produttive tra cui quelle agricole presenti. Ribadisce quindi che si tratta di realizzare e coordinare, per quanto possibile, viste le distanze dei centri tra loro, le politiche di integrazione dei servizi tra i centri urbani considerati. Per quanto concerne invece l'Alto Bidente ed il Comune di Premilcuore spiega che si tratta sostanzialmente di riprendere e rilanciare gli accordi già in atto da tempo, tenuto conto che la prossimità tra i centri di S.Sofia, Galeata e Civitella consente in pochi chilometri di spingere molto avanti le politiche integrative. Per la Vallata dell'Acquacheta afferma che forse il compito risulta più difficile, poiché ci si trova in una struttura territoriale molto distanziata caratterizzata da elementi di relazione poco consistenti e per i quali inoltre non vi è tradizione di collaborazione, anche se l'esperienza di co-pianificazione ha dimostrato una grande capacità di affrontare e risolvere i problemi comuni. Afferma che si tratterà quindi, in questo caso, di individuare degli approcci "a stella" piuttosto che definire su uno spazio fisico di tipo baricentrico le forme di integrazione. Sottolinea infine che bisognerà trovare forme originali a cui probabilmente non resterà estranea l'estensione della banda larga a tutto il sistema collinare montano della nostra provincia previsto nel prossimo futuro. Termina quindi il suo intervento e chiede se vi è la necessità di chiarimenti.

Dott. Antonellini (Provincia di Ravenna): Informa che circa l'ipotesi sulla E55 è in corso a Ravenna un ampio dibattito che riguarda soprattutto gli impatti che la nuova autostrada porterà sulla città, ricorda che il P.S.C. del Comune di Ravenna, in fase di elaborazione e che ha ottenuto l'accordo con la Provincia sul Documento Preliminare, non fa alcun cenno a tale problematica, rinviandola interamente alla Provincia la quale dovrà farsene carico. Afferma pertanto che nel P.T.C.P. della Provincia di Ravenna sarà trattato il tracciato del corridoio che dovrà essere definito nel Piano. Informa quindi che il suo intervento consiste in un ulteriore sviluppo al primo documento consegnato in occasione della prima seduta di Conferenza, per la quale segnala che vi è una felice e casuale coincidenza tra i tempi di elaborazione dei P.T.C.P. della Provincia di Forlì-Cesena e quello di Ravenna, comunica a tale proposito che la Conferenza del P.T.C.P. di Ravenna verrà aperta molto probabilmente entro la fine di aprile con la stessa modalità e tempistica proposta dalla Provincia di Forlì-Cesena che consiste cioè in una apertura "pre-elettorale" ed in una chiusura con le nuove amministrazioni comunali nel mese di Settembre, afferma pertanto che tale tempistica consentirà di definire insieme alcune scelte fondamentali. A tale proposito afferma per quanto concerne la via Emilia che anche il vigente P.T.C.P. conclusosi nel 2000, prevede di realizzare la ormai storica tangenziale di Castel Bolognese, poiché rimane l'unico comune ancora attraversato in centro dalla via Emilia, ed afferma che vi è un discreto fermento ai confini della provincia riguardo la via Emilia, nei comuni di Imola e di Forlì ed informa che allo stato attuale a Ravenna però non si prevedono su tale asse ulteriori interventi, poiché vi sono altre priorità (E55, nuova S.Vitale, Naviglio, Selice ecc.). Il secondo elemento ad integrazione del lavoro svolto, riguarda il tema della ferrovia Bologna-Ancona, asserisce quindi che l'integrazione intende portare un elemento rafforzativo rispetto a quanto contenuto nel D.P. del P.T.C.P. della Provincia di Forlì-Cesena, afferma infatti che questa nuova variante al PRIT contenuta nel Piano in particolare riferita al quadruplicamento della linea fino a Rimini, viene presentata nel D.P. come elemento determinato da esigenze legate al potenziamento di

collegamenti tra i centri, all'aumento di traffico pendolare ecc. e viene indicata come limitativa la previsione che ferma il quadruplicamento alla parte emiliana. Rileva inoltre che immediatamente dopo, nel D.P. viene affrontato il tema della metropolitana di superficie Rimini-Ravenna, ed a tale riguardo ritiene si tratti di due temi e progettualità strettamente correlate che pertanto vanno inserite nel medesimo contesto, e cioè quello della dorsale adriatica ferroviaria che per il "corridoio adriatico", proprio perché definito "corridoio", deve contenere diverse modalità di trasporto, non solo quello stradale. Sottolinea infine che la sezione ferroviaria del corridoio adriatico è stata individuata insieme all'interno del PRIT nel tratto Ancona-Rimini-Faenza-Ravenna, è ovvio quindi che se così è, la sezione Faenza-Rimini assume una valenza di natura straordinaria rispetto alla quale è collegato anche il ragionamento sul tratto Ravenna-Rimini come metropolitano. Spiega quindi che tale intervento comporterebbe il trasferimento di tutto il traffico merci, che oggi si svolge sulla Rimini-Ravenna, sulla Rimini-Faenza e ciò significa inevitabilmente la necessità di potenziare il tratto Ancona-Bologna in maniera semmai più forte da Faenza a Rimini piuttosto che nel tratto Bologna-Castel Bolognese. Termina il suo intervento asserendo pertanto la piena condivisione alla proposta di quadruplicamento del tratto ferroviario e ritiene anche sia giusto inserire tale intervento in un contesto complessivo che va oltre le esigenze di carattere territoriale della Provincia di Forlì-Cesena ed afferisce invece al contesto nazionale.

Dott. Gardini (AUSL di Forlì): Poiché il 29 Marzo è stata consegnata da parte di Ausl ed Arpa una presa d'atto del Q.C. ed in quella occasione molti Enti hanno consegnato dei contributi contenenti richieste di integrazioni al Q.C. tra cui alcune anche immediatamente traducibili nel contesto ed altre meno, chiede anche da un punto di vista metodologico se verrà messo a disposizione da parte della Provincia un quadro di raccolta di questi elementi di integrazione portati in Conferenza. Afferma ciò in quanto nel documento di AUSL ed ARPA alcune di queste integrazioni erano già incentrate sul Documento Preliminare e cioè erano elementi di integrazione già orientati a dare indicazione sulle scelte strategiche, ed in altri casi vi erano elementi forniti allo scopo di aumentare il livello di conoscenze di alcuni aspetti meno approfonditi. Chiede quindi cosa ritiene fare la Provincia e se sono eventualmente previsti incontri con gli Enti che hanno collaborato alla fase conoscitiva.

Urb. Gabrielli : Risponde che a suo parere va distinto l'aspetto tecnico, legato al confronto all'interno della Conferenza di Pianificazione sul Q.C. in cui chiunque abbia da proporre integrazioni e modifiche lo può fare, nella misura in cui mette a disposizione i dati. E quindi sotto questo punto di vista ritiene forse utile un incontro, visto che non tutti i dati proposti erano materialmente presenti nelle note inviate, incontro atto allo svolgimento di una operazione di confronto sulla base di questi dati. Afferma invece che rispetto ai dati forniti la Provincia dovrà fare le valutazioni di coerenza e quindi accogliere i dati e le proposte di integrazione all'interno del Q.C. del Piano che verrà adottato. D'altro lato ricorda che vi è un obbligo formale di consegnare e se è il caso rappresentare, le offerte conoscitive che i soggetti che partecipano alla Conferenza hanno messo e metteranno a disposizione fino alla fine di aprile, e quindi assicura che tutto ciò che perverrà, sarà presentato pubblicamente e distribuito in modo tale da venire a conoscenza di tutti.

Arch. Colonna (Comune di Savignano sul Rubicone): Rileva che nel capitolo relativo allo sviluppo economico e produttivo riguardo all'area del Rubicone si afferma che la previsione di tale sviluppo si dovrà collocare a mare della A14 nei pressi del casello del Rubicone tra Gatteo e S.Mauro Pascoli. Ma fa presente che tale territorio compreso tra i tre comuni è attraversato dal corso del fiume Rubicone ed i collegamenti trasversali mare-monte sono dati solo dall'autostrada e da una viabilità alternativa diversa dalla

via Emilia, che si colloca più a sud. Sottolinea pertanto che a mare dell'autostrada l'unico collegamento esistente è la SS.16 e ritiene che nell'ipotesi di localizzare in tale area lo sviluppo produttivo occorre anche prevedere le infrastrutture necessarie a collegare tali aree con infrastrutture idonee che attualmente non sono nemmeno in previsione. Ritiene pertanto che sia fondamentale fare questa osservazione per non perdere il senso ed il significato delle Conferenze sul Piano provinciale.

Ass. Brandolini: Risponde che le argomentazioni dell'Arch. Colonna sono del tutto evidenti ed afferma infatti che il Piano intende fornire solo delle indicazioni di massima sulla collocazione dell'area e pertanto nel momento in cui si andranno a realizzare dovranno essere verificate; anche se afferma che conoscendo personalmente quel territorio, ha difficoltà ad individuare soluzioni alternative anche per quanto viene affermato dal *Master Plan* nella zona a monte dell'autostrada che è il cuore dei tre comuni ed anche perché diversamente, ci si sposterebbe tra Savignano e Longiano, che risulta una zona meno baricentrica rispetto ai tre comuni. Ricorda inoltre che andranno date risposte sotto al profilo della viabilità ma anche, come ricordato dall'Urb. Gabrielli, si tratta di realizzare aree ecologicamente attrezzate e quindi con caratteristiche e dotazioni consistenti relative ai servizi ed alla grande viabilità.

Ass. Valenti (Comunità Montana dell'Acquacheta e Vice Sindaco di Rocca S.Casciano): Ricorda che la S.S. 67 è l'asse di collegamento Ravenna-Livorno e non solo la Forlì-Rocca, si rivolge in particolare alla Provincia di Ravenna presente, in quanto asserisce che seppur ogni provincia ha giustamente il compito di definire delle priorità che in questo caso vengono rivolte alla E55 di collegamento con Venezia ma al contempo ritiene importante considerare di primaria importanza anche la SS.67, in quanto spiega che risulta l'unico asse viario che taglia l'Italia in direzione est-ovest e può divenire una buona alternativa alla Bologna-Firenze. Ricorda che la Provincia di Forlì ha lavorato molto grazie all'Ass.Acerbi a livello nazionale e locale e che la Regione Toscana ed Emilia Romagna sono certamente sensibili a tale tema, ritiene pertanto importante che anche in quest'ottica, nel momento in cui tutte le pratiche stanno arrivando a Roma per essere inserite nella legge obiettivo e per cui si intravedono delle possibilità, ritiene sarebbe importante dunque che anche Ravenna inserisse tale arteria, anche se non in maniera prioritaria, all'interno dei suoi Piani.

Ass. Brandolini: Risponde che per l'adeguamento della SS.67 non è strettamente indispensabile il proseguimento per Ravenna in quanto tale arteria attraverso la tangenziale est di Forlì si collegherà al corridoio adriatico e quindi da lì anche a Ravenna. Ma ricorda che nell'incontro con la Provincia di Ravenna questa oramai annosa questione, verrà portata all'attenzione in una logica che oggi appare comunque diversa rispetto al passato, poiché non vi è più in previsione la realizzazione di un grande traforo ma spiega che è previsto altresì un intervento di forte qualificazione dei due versanti, mantenendo però una funzione più turistica rispetto a quella relativa all'interscambio di merci.

Ass. Marcelli (Comune di Bagno di Romagna): Informa che vi sarà una seduta ed una serie di documenti che la Giunta comunale presenterà, di osservazione e valutazione del D.P.. Chiede quindi, in relazione al ruolo dei centri urbani, se sul fronte della Valle del Savio, nello scenario ipotizzato e sui ruoli assunti dai centri urbani, se sono stati esplicitati in Conferenza i punti di vista rispetto ai quali è avvenuto il ridisegno dell'aggregazione del sistema dei comuni che oggi si trova con sette comuni aggregati nella Comunità Montana e che si ritrovano orientati per quanto concerne il ruolo dei servizi ed il ruolo della pianificazione territoriale verso tre differenti destini, rilevando inoltre che non necessariamente collidono con questa funzione alta della C.M.. Chiede pertanto se a tale proposito vi sono delle osservazioni ed anche se il

disegno presentato, per la scala dichiarata e per il livello proposto, è ritenuto credibile, opportuno ed in un certo modo funzionale in una interrelazione forte costituita dal sistema aggregativo della C.M. che funziona e consente una serie di funzioni territoriali altrimenti non soddisfacibili.

Ass. Brandolini: Ritiene importante sottolineare, per risolvere alcuni equivoci riscontrati, che il P.T.C.P. non parla di ambiti ottimali per la gestione dei servizi, così come non parla di ambiti istituzionali, Associazioni, Unioni o Comunità Montane e quant'altro. Specifica quindi che si parla semplicemente, così come previsto dalla Legge 20, di ambiti ottimali per la programmazione, e cioè di un processo che nell'armatura così come è stata disegnata favorisce le dinamiche di integrazione anche all'interno delle Comunità Montane. Anche su questo elemento afferma che vi è comunque la disponibilità ad un confronto per trovare soluzioni che possano raccogliere il consenso di tutti. Ricorda infine che le questioni meno strategiche che l'Urb. Gabrielli non ha affrontato sono contenute all'interno del Documento Preliminare, rammentando inoltre ai presenti che l'appuntamento successivo di Lunedì 26 aprile sarà il luogo in cui sostanzialmente si accoglieranno le proposte integrative e di modifica al Documento Preliminare e in cui sarà richiesta l'espressione formale su tale documento. Comunica inoltre che nel frattempo si provvederà a sviluppare con le Province contermini le questioni specifiche emerse anche in sede di Conferenza che ritiene temi da articolarsi in area vasta romagnola.

Termina il suo intervento lasciando quindi spazio ad eventuali domande e poiché non vi sono altri interventi, il Presidente della Conferenza di Pianificazione, Ass. Sandro Brandolini, dichiara formalmente conclusa la presente seduta della Conferenza di Pianificazione.

Alle ore 12.10 dichiara conclusa la settima seduta.

Del che è verbale letto, firmato e sottoscritto.

Forlì 14/04/2004

Il Segretario
della Conferenza di Pianificazione
Arch. Elisabetta Fabbri Trovanelli

Il Presidente
della Conferenza di Pianificazione
Ass. Sandro Brandolini