



PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

VARIANTE INTEGRATIVA AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Approvato con delibera C.P. n.68886/149 del 14/09/2006

Attuazione dell'art.26 della L.R. 20/2000 e s.m.i.



COMUNE DI GAMBETTOLA

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Attuazione degli artt.21 e 28 della L.R. 20/2000 e s.m.i.

Val.S.A.T.

SINTESI NON TECNICA



PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

VARIANTE INTEGRATIVA AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Approvato con delibera C.P. n.68886/149 del 14/09/2006

Attuazione dell'art.26 della L.R. 20/2000 e s.m.i.



COMUNE DI GAMBETTOLA

PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Attuazione degli artt.21 e 28 della L.R. 20/2000 e s.m.i.

Val.S.A.T.

SINTESI NON TECNICA

RESPONSABILE E COORDINATORE DELLA VARIANTE INTEGRATIVA AL PIANO

Gabrielli Roberto - Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Forlì-Cesena

GRUPPO DI LAVORO VARIANTE INTEGRATIVA AL P.T.C.P. / P.S.C.

Babalini Daniele - Bagnoli Matteo - Biondi Alessandro - Cantagalli Melissa - Ceredi Davide - Ciani Giuliana - Fabbri Susanna - Giusti Monica - Guidazzi Alessandra - Iacuzzi Silvia - Misericchi Raffaele - Mondini Anna - Pollini Patrizia - Santandrea Silvano - Savini Simona - Turrone Marcello - Valenti Laura

APPORTI SPECIALISTICI

SERVIZI PROVINCIALI:

Ambiente - Agricoltura e Spazio rurale - Infrastrutture Viarie, Mobilità, Trasporti e Gestione strade di Forlì e Cesena - Programmazione, Artigianato, Commercio, Turismo, Statistica

ENTI E SOCIETA' DI SERVIZI:

Regione Emilia-Romagna - Autorità dei Bacini Regionali Romagnoli - Autorità Interregionale di Bacino Marecchia-Cona - Autorità di Bacino del Fiume Tevere - Servizio Tecnico Bacino Fiumi Romagnoli - Servizio Tecnico Bacini Conca e Marecchia - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici dell' Emilia-Romagna - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesistici di Ravenna - Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Emilia-Romagna - Istituto per i beni artistici culturali e naturali - Consorzio di Bonifica Savio-Rubicone - CCIAA di Forlì-Cesena - HERA di Forlì-Cesena - TERNA

GRUPPO DI LAVORO PER LA FORMAZIONE DEI PIANI STRUTTURALI COMUNALI

	Coordinatori Provinciali:	Referenti Comunali:
Cesenatico Gambettola	Gabrielli Roberto	Barducci Manuela Bernardi Marcello
Borghi Sogliano al Rubicone	Mondini Anna	Bardi Marco Pasini Alice
Mercato Saraceno	Guidazzi Alessandra	Ercolani Anna
Roncofreddo Verghereto	Pollini Patrizia	Lombardi Tomaso - Biondi Roberta Zizzi Pierangela - Collaboratore: Lazzari Carlo

Referente della Comunità Montana dell'Appennino Cesenate: Barchi Mirta

VAL.S.A.T. SINTESI NON TECNICA

La valutazione di sostenibilità ambientale e territoriale del PSC del Comune di Gambettola si è strutturata come un processo continuo, che ha avuto inizio con la valutazione preventiva del Documento preliminare ed ha accompagnato la progressiva definizione delle scelte, portando all'integrazione, all'interno del Piano, degli aspetti della sostenibilità che sono direttamente o indirettamente connessi al processo di pianificazione. A tal fine, l'individuazione degli effetti delle scelte di Piano e la definizione delle condizioni e delle prestazioni che garantiscono la sostenibilità delle medesime hanno avuto a riferimento l'intero territorio comunale, con specifici approfondimenti sugli Ambiti oggetto di trasformazione.

A partire dalle indicazioni fornite dalla Legge Regionale n. 20/2000 e dall'Atto di indirizzo 173/2001, si propone un modello di valutazione articolato in tre fasi:

1. analisi ed interpretazione dello stato del territorio per individuarne le potenzialità ed i limiti alle trasformazioni;
2. valutazione degli effetti sull'ambiente e sul territorio derivante dall'attuazione delle scelte strategiche di Piano;
3. monitoraggio per valutare l'efficacia della pianificazione e permetterne la rettifica/miglioramento.

Il primo *step* di valutazione è stato effettuato congiuntamente alla costruzione del Quadro Conoscitivo, attraverso una ricostruzione organica capace di cogliere, in modo sintetico ed unitario, le interazioni tra i vari sistemi e fattori che connotano il territorio. A partire quindi dall'analisi dello stato attuale del territorio e delle dinamiche evolutive che caratterizzano i sistemi e le componenti territoriali, la valutazione si è tradotta nella sintesi interpretativa delle analisi effettuate per ogni singola componente territoriale al fine di formulare un quadro dei limiti alle trasformazioni del territorio, ma anche delle vocazioni dello stesso. L'esito di questo lavoro consiste in una valutazione delle opportunità e dei fattori di criticità che caratterizzano il territorio, sia per lo stato di fatto sia per le dinamiche evolutive delle situazioni accertate, con la proposta di politiche e azioni da attuare con il Piano, ed è sintetizzato nella carta delle potenzialità del territorio comunale, elaborato che sintetizza, seleziona e pondera alcuni tematismi specifici utilizzando tecniche di analisi multicriteriale applicate ai GIS. La carta delle potenzialità e vocazioni del territorio, anziché fase conclusiva di Quadro Conoscitivo, diventa fase iniziale della ValSAT e, in questo senso, configura le possibili soluzioni alternative selezionate nel progetto di Piano e poi sottoposte alla valutazione degli effetti.

In un secondo momento, verificata la coerenza fra gli obiettivi di governo dell'Amministrazione, quale declinazione locale degli obiettivi di sviluppo sostenibile derivanti dalla normativa e dalla pianificazione sovraordinata, e gli obiettivi proposti dal PSC, la valutazione è stata orientata "ad individuare preventivamente gli effetti che deriveranno dall'attuazione delle singole scelte di Piano

e consente, di conseguenza, di selezionare tra le possibili soluzioni alternative quelle maggiormente rispondenti ai predetti obiettivi generali di Piano". Tale valutazione è stata condotta impiegando *matrici di impatto*, che riporta gli impatti sui sistemi territoriale ed ambientale (articolati nelle rispettive componenti) derivanti dagli interventi di progetto. I valori quantitativi degli impatti sono stati ricavati da specifici indicatori o da elaborazioni ottenute tramite modelli di simulazione.

Infine, la terza fase della valutazione consiste nella proposta di indicatori da utilizzare per il monitoraggio degli effetti sui sistemi ambientali e territoriali dell'attuazione delle scelte di Piano, allo scopo di aggiornare o rivedere le scelte medesime. In caso di scostamento rispetto all'obiettivo, come spesso capita nella pratica della pianificazione per cause dovute all'interazione di agenti e fattori non previsti, non prevedibili o non controllabili dal Piano, l'implementazione del set di indicatori proposto contribuisce ad interpretare il motivo dello scostamento tra risultati previsti ed esiti ottenuti, per capire in quali parti di progetto è possibile intervenire, ovvero per migliorare il sistema di valutazione utilizzato.

Gli esiti del processo di valutazione, quantificati nelle matrici di impatto allegate, mostrano in seguito all'attuazione del progetto di Piano un complessivo miglioramento del sistema territoriale-infrastrutturale rispetto alla situazione esistente.

Lo scenario di mobilità riferito all'anno 2028, che prevede la completa realizzazione del sistema viario provinciale così come individuato dal PTCP e di quello di scala più propriamente locale, mostra una complessiva redistribuzione dei flussi di traffico sulle maggiori arterie urbane ed extraurbane, pur con un generale incremento dei degli spostamenti. La realizzazione del nuovo casello del Rubicone in località Gatteo funge da polo d'attrazione per gli spostamenti su autostrada, con una conseguente crescita del livello di congestione sul tratto autostradale Forlì–Rubicone¹.

Dalle simulazioni effettuate emergono tuttavia ancora situazioni critiche di traffico lungo la viabilità consolidata. In tal senso, si evidenzia la necessità di attivare, anche attraverso i POC che si susseguiranno nell'arco di validità del presente Piano, specifiche misure per incentivare il trasporto pubblico e la mobilità ciclabile soprattutto per gli spostamenti interni al territorio comunale, che ad oggi coprono circa il 45% degli spostamenti sistematici complessivi e per oltre il 64% sono effettuati con il mezzo privato. È infatti evidente che la nuova infrastrutturazione viaria ed i previsti adeguamenti in sede dei tracciati stradali esistenti non possono essere gli esclusivi artefici di un compiuto assolvimento della domanda di mobilità espressa dal territorio.

Per quanto attiene il sistema ecologico-naturale, il PTCP prevede la ricostituzione delle connessioni ecologiche nel territorio di pianura lungo le principali aste fluviali. Tale progetto di rete ecologica, confermato dal PSC, è stato declinato alla scala comunale prevedendo la realizzazione di unità ecosistemiche di tipo naturale o seminaturale lungo l'asta fluviale del torrente Rigossa, considerandone una porzione più ampia rispetto al progetto provinciale, e prevedendo anche la realizzazione di elementi di connessione lungo i nuovi assi infrastrutturali indicati dal Piano e lungo

¹ Il carico veicolare presente sull'autostrada non è rappresentativo delle reali condizioni di traffico sull'arteria (caratterizzata da una consistente mobilità di attraversamento nord-sud ed interprovinciale e da una altrettanto consistente quota di traffico merci). Il flusso rappresentato in cartografia è pertanto riconducibile ai soli spostamenti sistematici che caratterizzano il territorio in esame e che entrano di fatto nel modello di simulazione.

le infrastrutture soggette a riqualificazione in sede.

L'efficienza assorbente delle biomasse vegetali presenti nel territorio comunale risulta ad oggi in grado di assorbire poco più del 10%² delle emissioni di anidride carbonica generate dalle attività residenziali, terziarie e produttive. Si stima che la ricostituzione della rete ecologica lungo l'asta fluviale del Rigossa, rapportata ai nuovi carichi insediativi di progetto, possa mantenere costante tale valore, che si rivela tuttavia insufficiente. È pertanto evidente che in questo contesto il territorio rurale e la maglia idrografica minore assumono un potenziale e strategico valore aggiunto. Rispetto a questa previsione presenta una forte rilevanza il monitoraggio, in grado di misurare il reale stato di attuazione del progetto di rete ecologica provinciale in parallelo con le trasformazioni insediative e infrastrutturali, la cui attuazione è vincolata alla rinaturalizzazione del territorio.

Il territorio comunale, si colloca interamente in area di pianura ad una quota sul livello medio del mare compresa tra i 33 ed i 16 metri. Se da un lato, quindi, nel Comune di Gambettola non sono rinvenibili problematiche connesse a fenomenologie di instabilità dei terreni, in quanto caratterizzato da una morfologia completamente pianeggiante, dall'altro presenta una particolare vulnerabilità di carattere idraulico. La sua particolare dislocazione morfologica in zona di alta pianura, al margine delle prime pendici collinari, unitamente alla presenza, in corrispondenza del confine amministrativo sud-occidentale del comune, della via Emilia, costituente elemento antropico di cesura al deflusso dei vettori idrici, sia naturali che artificiali, ed infine l'elevata impermeabilizzazione del territorio, riconduce le problematiche di carattere idrogeologico del territorio all'officiosità della rete scolante ed ai suoi prevedibili effetti, quali fenomeni esondativi, rotture d'argine, tracimazioni, etc.

Negli ultimi 20 anni, i prelievi idrici sono aumentati con dinamiche pressoché comuni a quelle del resto della regione; la progressiva diminuzione dei prelievi del settore industriale, anche connessa con l'introduzione di ricircoli e processi produttivi meno esigenti, non è stata tale da compensare l'aumento dei prelievi del settore civile e agricolo. Emerge infatti un'ampia percentuale di aziende irrigue e, ancor più, di SAU irrigata, che interessa prevalentemente le colture cerealicole. L'approvvigionamento dell'acqua irrigua avviene oggi prevalentemente da acque sotterranee (quasi il 62% delle aziende irrigue) e tra i sistemi di adacquamento domina quello ad aspersione (o a pioggia), che di fatto costituisce una tecnica irrigua ad elevato consumo di risorsa.

Altra criticità territoriale è rappresentata dall'inquinamento atmosferico, con particolare riferimento agli ossidi di azoto ed alle polveri fini. Le valutazioni inerenti questa tematica sono state costruite attraverso la contabilizzazione delle emissioni in atmosfera. Le analisi effettuate a partire dall'inventario emissivo provinciale conducono ad ipotizzare un potenziale decremento (quantificabile solo qualitativamente) delle emissioni in atmosfera del settore civile e produttivo, ascrivibili soprattutto alla previsione di frazioni recuperabili nella progettazione edilizia secondo i requisiti normativi previsti dalle recenti disposizioni legislative in materia, considerando anche un potenziale contributo (cautelativo) dei sistemi energetici alimentati a fonti rinnovabili. Questo parziale beneficio non è tuttavia compensato dalle emissioni derivanti da traffico stradale. Posta la complessità della stima che deriva non solamente dalle incertezze legate all'evoluzione della domanda di mobilità (ipotizzabile secondo incrementi proporzionali ai trend odierni ed alle previsioni insediative che interessano il territorio), ma anche e soprattutto da quelle inerenti

² Data l'incertezza della stima i coefficienti sono da ritenersi puramente indicativi degli ordini di grandezza messi in gioco.

l'evoluzione del parco veicolare, sia in termini di composizione che in termini di caratteristiche emissive, si valuta un incremento delle emissioni da trasporto stradale anche se non proporzionale all'aumento delle percorrenze. Si rileva inoltre che mentre gli inquinanti tradizionalmente disciplinati, grazie alle richieste più stringenti delle omologazioni euro, potrebbero anche subire decrementi apprezzabili, le emissioni di CO₂ continueranno ad aumentare. Ciò è dovuto al presumibile incremento delle percorrenze complessive, all'aumento del numero di veicoli ed anche ad un relativo aumento delle cilindrata all'interno di ciascuna classe nei modelli di più recente immatricolazione.

Le analisi condotte hanno permesso di individuare gli eventuali approfondimenti demandati al POC per alcune specifiche situazioni, nonché le misure che garantiscono la sostenibilità dei nuovi interventi, così come previsto all'art. 28, comma 2, della L.R. 20/2000; si tratta di condizioni cui subordinare l'attuazione degli Ambiti, di prestazioni volte a garantire la qualità ambientale ed ecologica delle trasformazioni e delle aree che dovranno consentire la realizzazione di infrastrutture per la mobilità, di attrezzature e spazi collettivi, di dotazioni ecologiche e ambientali.

I fattori che risultano condizionare maggiormente la sostenibilità delle trasformazioni alla scala dell'intero territorio comunale sono relativi principalmente al sistema della mobilità (e, di conseguenza, agli effetti attesi in termini di esposizione al rumore, di emissioni di inquinanti in atmosfera e quindi di qualità dell'aria) ed ai consumi energetici.

Le misure di sostenibilità indicate nella valutazione sono state in parte recepite nelle norme ed in parte saranno oggetto di approfondimento e declinazione nel RUE e nei POC che si susseguiranno.