



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 MERCATO SARACENO

# 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 MERCATO SARACENO

# 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 Paesaggistici 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**

	<b>Coordinatori Provinciali:</b>	<b>Referenti Comunali:</b>
<b>Cesenatico Gambettola</b>	Gabrielli Roberto	Barducci Manuela Bernardi Marcello
<b>Borghi Sogliano al Rubicone</b>	Mondini Anna	Bardi Marco Pasini Alice
<b>Mercato Saraceno</b>	Guidazzi Alessandra	Ercolani Anna
<b>Roncofreddo Verghereto</b>	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 Mercato Saraceno 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 in maniera sintetica nelle matrici di impatto allegate, mostrano in seguito all'attuazione del progetto di Piano un complessivo miglioramento del sistema territoriale infrastrutturale e della connettività ecologico-naturale rispetto alla situazione esistente.

Si evidenzia innanzitutto, in relazione all'analisi della congestione delle infrastrutture viarie, una diffusa razionalizzazione dei carichi autoveicolari sulla rete al 2028, conseguente alla completa realizzazione del sistema viario provinciale, così come proposto nel PTCP, e di quello di scala più propriamente locale, con la realizzazione del Passo dei Meloni, di collegamento della vallata del Rubicone con la E45, l'adeguamento e la messa in sicurezza della viabilità di collegamento del capoluogo cittadino con i centri limitrofi ed intervalliva (SP 29 Borello-Ranchio, SP 53 Mercato-Linaro, SP 12 Barbotto ed SP88 Alto Uso) ed il contestuale potenziamento delle infrastrutture portanti di vallata (E45 e SP138 Savio). Tali assi si presentano al 2028 con maggiori carichi veicolari cui conseguono livelli di congestione superiori conseguenti, nel modello di simulazione utilizzato, ad una aumentata capacità portante; l'accessibilità territoriale, tuttavia, risulta in generale miglioramento, pur variabile da centro a centro, nel rispetto dell'obiettivo assegnato dal PTCP all'ambito integrativo "Uso-Rubicone", di consolidamento e razionalizzazione della rete infrastrutturale al fine di garantire un miglioramento dell'accessibilità all'armatura territoriale.

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. 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.

Ferme restando queste condizioni, non si evidenzia un particolare miglioramento della connettività del sistema ecologico-naturale. L'efficienza assorbente delle biomasse vegetali presenti nel territorio comunale al 2028 risulta, a parità di dotazioni di biomassa, in grado di assorbire un

quantitativo inferiore di emissioni di anidride carbonica<sup>1</sup> generate dalle attività residenziali, terziarie e produttive. La ricostituzione della rete ecologica lungo il sistema insediativo del Savio, da Montepetra Bassa fino a Bora, quale ricucitura ambientale di un sistema insediativo a intenso carico urbanistico, incrementerebbe tale potenziale in relazione ai nuovi carichi insediativi di progetto. In seguito alla realizzazione delle dotazioni ecologico-ambientali conseguenti all'attuazione dell'ambito produttivo intercomunale fra i Comuni di Mercato Saraceno, Roncofreddo e Sogliano al Rubicone, che saranno definite ed approfondite con il POC, si prevede un miglioramento della connettività del sistema ecologico-naturale nello spazio agricolo periurbano lungo il sistema insediativo del Savio, da Montepetra Bassa fino a Bora. Rispetto a questa previsione presenta una forte rilevanza il monitoraggio, in grado di misurare il reale stato di attuazione del progetto di rete ecologica in parallelo con le trasformazioni insediative e infrastrutturali.

In relazione alle risorse idriche, si rileva come il bacino idrografico del fiume Savio sia fra quelli che in ambito provinciale mostra le caratteristiche qualitative migliori, rilevando una discreta capacità naturale di contenere le criticità ambientali determinate dagli impatti antropici, rilevanti lungo tutto il bacino. Differente il discorso per la stazione di Pietra dell'Uso, inserita in un contesto territoriale in cui non sono rilevabili significative pressioni antropiche dal punto di vista qualitativo; il declassamento del corso d'acqua in classe 3 ("scadente") è presumibilmente imputabile alla scarsa portata. È dunque evidente che le scelte insediative del Piano, ed in particolare la previsione di un ambito produttivo intercomunale lungo la vallata del fiume Savio, non dovrà gravare sullo stato quali-quantitativo delle risorse idriche locali. La valutazione del potenziale impatto delle previsioni insediative, siano esse di nuovo impianto, ovvero di riqualificazione e/o riorganizzazione funzionale dei tessuti esistenti, è infine corredata da una verifica rispetto alla presenza di zone particolarmente vulnerabili sotto il profilo idraulico ed idrologico, ma anche naturale e paesaggistico. Si rileva la presenza di attività di spandimento degli effluenti zootecnici su circa 230 ha localizzati in quelle che il PTCP definisce ambiti di fragilità e per le quali ne vieta l'utilizzo a tal fine.

La valutazione dell'inquinamento atmosferico misurato attraverso le emissioni in atmosfera mostra un incremento degli impatti potenziali sulla popolazione meno che proporzionale rispetto al precedente decennio. Le emissioni generate dal sistema infrastrutturale viario sono state valutate applicando ai flussi di traffico stimati per gli anni 2008 e 2028 sulla rete stradale coefficienti di emissione del "veicolo provinciale medio", ottenuti da apposite simulazioni, come riportato nella relazione di ValSAT. Le emissioni derivanti da usi civili ed industriali sono stati ottenuti calcolando i kg/anno per unità di superficie civile (residenziale, terziario, attrezzature pubbliche) e produttiva sulla base dei dati georeferenziati dell'inventario emissivo provinciale.

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.

---

<sup>1</sup> Data l'incertezza della stima i coefficienti sono da ritenersi puramente indicativi degli ordini di grandezza messi in gioco.

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.