SOMMARIO

SOMMARIO....1
PREMESSA....2
DESCRIZIONE DEI LOTTI DI PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA....3
FINALITA' DEL PROGETTO....5
DESCRIZIONE DEI LOTTI DI INTERVENTO....7
Classificazione della strada e criteri compositivi della piattaforma....7
Descrizione del tracciato stradale dei lotti....8
Più in dettaglio il progetto, distinto nei due lotti, è articolato come segue:....8
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEI TERRENI OGGETTO DI VARIANTE (PRIT, PTCP, PSC)....14
Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)....14
Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)....15
Il PTCP della Provincia di Forlì - Cesena....16
La pianificazione strutturale comunale nella disciplina vigente....18
Il Piano strutturale comunale (PSC) – Comune di Forlimpopoli....18
Comune di Forlimpopoli - Inquadramento urbanistico dei terreni oggetto di variante....20
Comune di Forlì - Il Piano strutturale comunale (PSC)....23
Comune di Forli' - Inquadramento urbanistico dei terreni oggetto di variante....24
COMUNE DI FORLI' - STRALCI DELLE AREE INTERESSATE DAL TRACCIATO....26
COMUNE DI FORLI' - PRINCIPALI VINCOLI, TUTELE, RISPETTI....27
AREE INTERESSATE DAI VINCOLI ESPROPRIATIVI....30
CONCLUSIONI....31
ADEMPIMENTI PROCEDURALI – SINTESI CONCLUSIVA....32
Progetto di fattibilità....32
Variante urbanistica....32
Soggetti competenti in materia ambientale....33
COMUNE DI FORLI' - ELABORATI MODIFICATI CON LA PRESENTE VARIANTE....34
COMUNE DI FORLIMPOPOLI- ELABORATI MODIFICATI DELLA PRESENTE VARIANTE....34

PREMESSA

La presente variante urbanistica riguarda un'infrastruttura pubblica che interessa il territorio di due comuni, Forlì e Forlimpopoli.

Per quanto riguarda lo stato di fatto della pianificazione urbanistica del **Comune di Forlimpopoli,** il primo Piano Operativo (P.O.C.) è stato approvato deliberazione consiliare n. 41 del 22/05/2009 e seguito da successive varianti. Il I° POC di Forlimpopoli è scaduto in data 17/06/2014, avendo esaurito la sua efficacia quinquennale. Resta in vigore l'ultima variante al POC, approvata per una specifica opera pubblica (4° variante C.C. n. 59 del 20/10/2015 per apposizione del vincolo espropriativo con dichiarazione di pubblica utilità per il progetto di *"POTENZIAMENTO RETE ACQUA SANTA MARIA NUOVA – LOTTO 2 COMUNI DI FORLIMPOPOLI E BERTINORO"*- Bollettino Ufficiale Regionale n. del **18/11/2015**).

Per quanto concerne lo stato di fatto del **Comune di Forlì,** il secondo Piano Operativo (P.O.C.) è stato approvato con deliberazione consiliare n. 70/2014 ed è stato seguito da successive varianti. Esso conserva la sua efficacia quinquennale.

Nel frattempo è entrata in vigore la L.R. 24/2017, che consente di adottare varianti specifiche alla pianificazione vigente ai sensi dell'art. 4, comma 4; tra le quali anche i *POC stralcio e i POC anticipatori* per le singole opere pubbliche, al fine della localizzazione e apposizione di vincoli espropriativi. La materia è stata ulteriormente approfondita nella Circolare regionale contenente "*Prime indicazioni applicative sulla LR 24/2017" (PG/2018/0179478 del 14/03/2018).*

Oggi si pone la necessità di aggiornare gli strumenti urbanistici vigenti alle nuove esigenze in tema di opere pubbliche, recentemente sopravvenute a seguito dell'approvazione del progetto di fattibilità di una nuova infrastruttura stradale, che interessa il territorio del Comune di Forlì e del Comune di Forlimpopoli, denominata "*STRADA DI COLLEGAMENTO VELOCE FRA FORLÌ E CESENA – LOTTI 1 E 2"*, la cui previsione non è specificatamente localizzata nelle tavole degli strumenti urbanistici vigenti e nel relativo elenco dei vincoli espropriativi.

Si tratta di un'opera infrastrutturale di interesse pubblico, destinata al pubblico servizio, finalizzata nei lotti 1 et 2 a garantire:

- **per il Comune di Forlì** il collegamento del sistema tangenziale di Forlì con le aree industriali di Villa Selva, e con la tangenziale di Forlimpopoli e con la Via Cervese
- **per il Comune di Forlimpopoli** il collegamento con il proprio sistema tangenziale

in parte anticipando gli obiettivi di snellimento e rifunzionalizzazione del traffico della Via Emilia bis (quest'ultima non presente nei programmi a breve termine delle amministrazioni di Forlì e Forlimpopoli e della Provincia).

La nuova infrastruttura, di categoria C1 (strada extraurbana secondaria) è stata inserita nell'IGQ (Intesa Generale Quadro) fra Regione e Governo, approvata dal Consiglio dei Ministri in data 10 aprile 2015 e allegata al DEF 2015.
In particolare i lotti 1 e 2 sono finanziati attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC)- Area Tematica "Infrastrutture 2014-2020"- il cui Piano Operativo, di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, individua le linee di azione che si sviluppano attraverso i singoli interventi e attraverso l' "Accordo di Programma tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la Regione Emilia-Romagna e la Città Metropolitana di Bologna: Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Regione Emilia-Romagna" in attuazione della delibera CIPE n.

25/2016 " (B.U.R.E.R. n. 279 – parte seconda – del 18-10-2017) allegato 1 (elenco interventi RER – Infrastrutture per la mobilità pag. 24 – voce "1° e 2°lotto Nuova via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante con attraversamento dei Comuni di Forlimpopoli e Bertinoro").

Il Quadro finanziario, all'interno del Piano Operativo del Ministero, indica fra gli interventi della RER (come completamenti di itinerari già programmati) il 1° e 2° lotto della nuova via Emilia tra Forlì tangenziale e Cesena secante, con attraversamento dei comuni di Forlimpopoli e Bertinoro, destinando risorse finanziarie per €. 7.000.000,00 (pag. 36 del P.O.) ed individuando il Comune di Forlì quale soggetto attuatore.

Con proprie deliberazioni (GC. n. 270 del 08/08/2017 Forlì e C.C. n. 60 del 30/10/2017 Forlimpopoli) **i Comuni di Forlì e Forlimpopoli hanno approvato lo schema di convenzione, manifestando l'intenzione, al momento, di procedere esclusivamente con la progettazione dei primi due lotti n, 1 e 2**, al fine di predisporre le necessarie varianti urbanistiche.

A tale fine, il Comune di Forlimpopoli ha convenuto di individuare nel Comune di Forlì, il ruolo di soggetto attuatore e, tramite questo, affidare alla società Forlì Mobilità Integrata la redazione delle fasi di progettazione *(fattibilità tecnica ed economica, progettazione definitiva e progettazione esecutiva)* dei primi due lotti (1 e 2) della nuova infrastruttura, formalizzando il rapporto attraverso la sottoscrizione della convenzione, allegata alla delibera sopracitata, e del successivo contratto Rep. n. 249 del 31 ottobre 2017.

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica di entrambi i lotti è stato approvato dal Comune di Forlì con Delibera di G.C. n. 505 del 20-12-2017 e successiva Variante con Delibera di G.C. n. 189 del 22-5-2018.
Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica del solo lotto 1 è stato approvato dal Comune di Forlimpopoli con Delibera di G.C. n. 57 del 5-6-2018 e successiva Variante con Delibera di G.C. n. 93 del 19-9-2019 il cui livello di definizione, in rapporto alla localizzazione, è pressocchè definitivo.
La documentazione tecnica allegata alla Delibera di Variante n. 93 del 19-9-2019 (Comune di Forlimpopoli) contiene tutte le informazioni inerenti al **lotto 1**, mentre la documentazione tecnica allegata alla Delibera di Variante n. 189 del 22-5-2018 (Comune di Forlì) contiene tutte le informazioni inerenti al **lotto 2.**

Le opere, descritte nella Relazione Tecnica Unica allegata al progetto di fattibilità, consistono nella realizzazione di una bretella stradale, in leggero rilevato, di categoria C1 (strada extraurbana secondaria), dotata di una piattaforma stradale larga 10,50 mt., organizzata con una corsia per ogni senso di marcia di larghezza 3,75 mt. e con le banchine laterali di 1,50 mt. ciascuna.

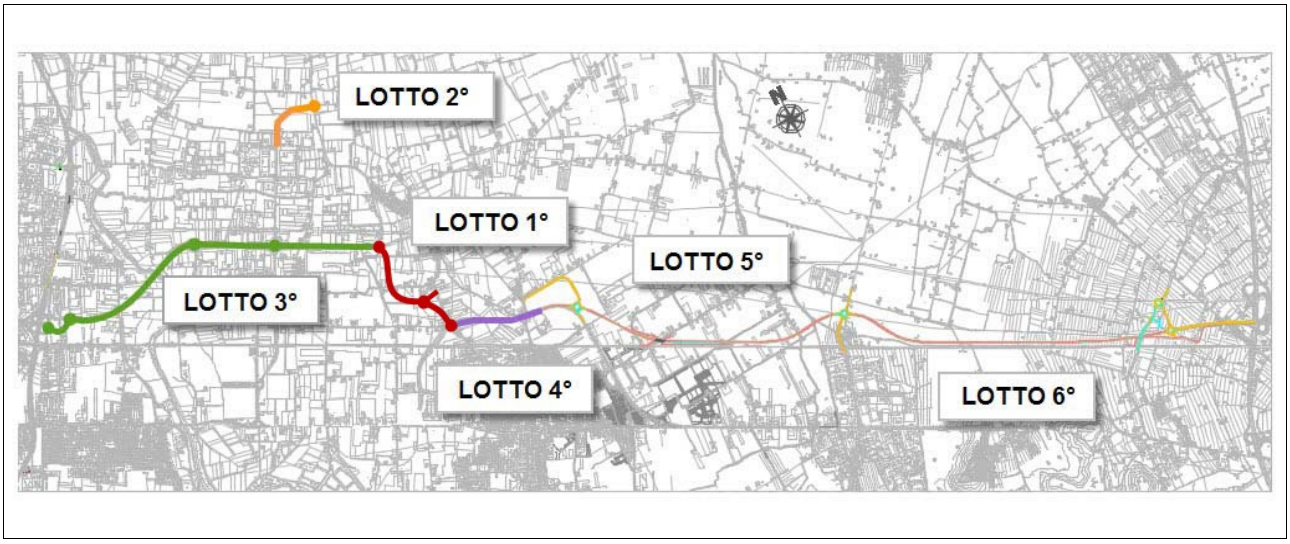
DESCRIZIONE DEI LOTTI DI PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA

La strada di collegamento veloce fra Forlì e Cesena è prevista nella sua interezza negli strumenti di pianificazione della Regione nel PRIT (Piano Regionale Integrato Trasporti), ove è inserita fra le opere infrastrutturali strategiche, come risulta nella relazione-quadro del PRIT, allegata alla delibera di Giunta regionale n. 1073 dell'11 luglio 2016, che ha avviato l'iter di approvazione del nuovo PRIT, successivamente sottoposto alla conferenza di pianificazione, indetta con **Decreto n° 218 del 11/11/2016** del Presidente della Regione e conclusasi il **14 marzo 2017, ora giunto a conclusione con la sua approvazione (Delibera Giunta regionale n. 1696 del 14/10/2019).**

L'opera si inserisce in uno scenario territoriale, dal punto di vista della pianificazione e della programmazione, mutato rispetto a quello definito dal tracciato e dalle caratteristiche della cosiddetta "Via Emilia Bis", tuttora in evoluzione. In attesa degli sviluppi connessi al tracciato della "Via Emilia Bis", il percorso della strada di collegamento veloce Forlì-Cesena non ne compromette la futura attuazione, garantendo la compatibilità tra le due infrastrutture viarie e la possibilità di una eventuale loro connessione, il tutto a sostegno del complessivo disegno di assetto e sviluppo del territorio provinciale.

L'esigenza di realizzare un collegamento veloce fra il sistema tangenziale di Forlì, la secante di Cesena e l'E45, interessando oltre ai rispettivi territori anche quelli di Forlimpopoli e Bertinoro, **ha indotto il Comune di Forlì – attraverso la propria società partecipata di progettazione FMI (convenzione approvata con delibera GC 270/2018) - ad avviare l'iter progettuale** dell'opera pubblica mediante più lotti funzionali, che sono stati così denominati ed individuati:

- *lotto 1 – strada di collegamento fra la Via Mattei e la tangenziale di Forlimpopoli*
- *lotto 2 – strada di collegamento fra la Via del Bosco e la via Mattei*
- *lotto 3 – sistemazione sedime della via Mattei fino alla tangenziale est di Forlì*
- *lotto 4 – sistemazione sedime della tangenziale di Forlimpopoli interessata dal tracciato della nuova strada, con relativi svincoli*
- *lotto 5 – strada di collegamento fra la tangenziale di Forlimpopoli e via Santa Croce in località Santa Croce a Bertinoro*
- *lotto 6 – strada di collegamento fra via Santa Croce a Bertinoro e la Secante di Cesena.*



Strada di collegamento veloce fra Forlì e Cesena – schema lotti

Gli atti programmatico – finanziari sinora approvati consentono di attuare inizialmente i lotti 1 e 2, che si pongono all'interno del corridoio via Emilia, in un rapporto di complementarietà al vigente tracciato presente nel PTCP.

<u>La presente variante urbanistica prende dunque in esame esclusivamente i primi due lotti, che interessano sia il territorio comunale di Forlì che di Forlimpopoli</u> e che risultano essere già finanziati.

L'intervento interessa aree di proprietà privata, per le quali il Comune ha avviato o sta avviando una trattativa bonaria - contestualmente all'adozione della presente variante - per l'acquisizione e per il passaggio al Comune delle aree necessarie alla sua realizzazione.

Al di là degli esiti della trattativa bonaria, si rende comunque necessario attivare le procedure per l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio mediante variante urbanistica specifica, come previsto dalla normativa vigente in materia.

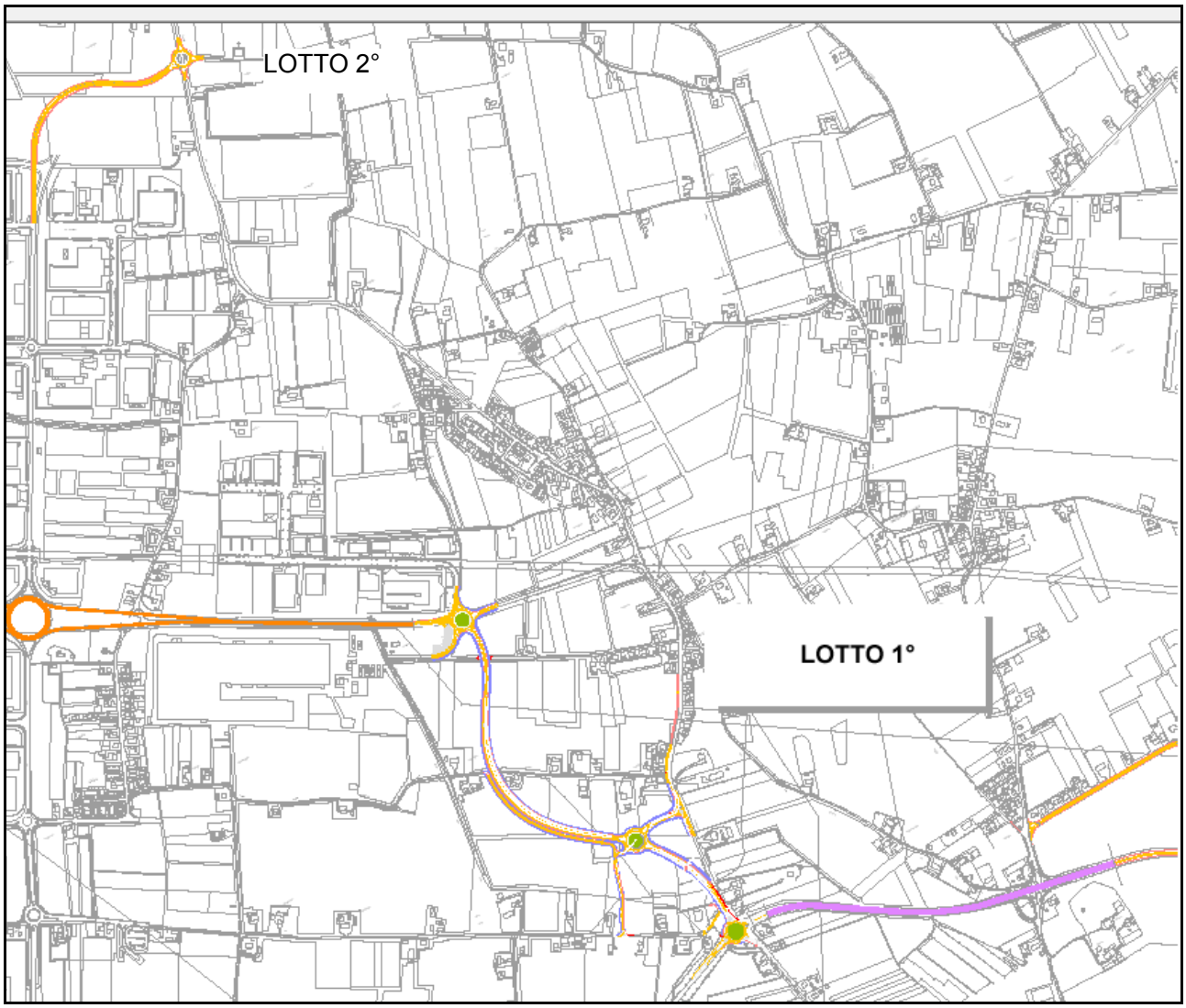
FINALITA' DEL PROGETTO

I principali obiettivi generali, sottesi alla realizzazione dell'infrastruttura nel suo sviluppo complessivo (che, come detto, interesserà i territori di più comuni: Forlì, Forlimpopoli, Bertinoro e Cesena) sono:

- il miglioramento della qualità degli spostamenti veicolari tramite l'individuazione di corridoi strutturati di collegamento fra le varie zone produttive e commerciali della pianura forlivese;
- la messa in sicurezza delle strade a servizio delle attività commerciali, produttive e residenziali;
- la messa in sicurezza ed il miglioramento delle condizioni ambientali della intera frazione San Leonardo;
- il miglioramento delle condizioni degli spostamenti veloci e della mobilità delle merci, creando un'alternativa-al tratto storico della S.S. 9 "Emilia". La sede stradale storica, difatti, presenta numerose criticità di carattere logistico (abitazioni, attività commerciali e relativi passi carrai, fermate del trasporto pubblico) e di sicurezza (presenza di immissioni laterali e di intersezioni a raso) e risulta quindi non più adeguata agli standard minimi richiesti dalla normativa vigente.

Per il **Comune di Forlì** in particolare la scelta di attuare l'intervento è dettata dalla evidente necessità di avere un raccordo funzionale tra il Sistema Tangenziale ed il corridoio intermodale Forlì – Forlimpopoli, in modo da snellire i flussi di traffico ed agevolare gli spostamenti.
Trattandosi di un intervento di realizzazione di un nuovo collegamento stradale, dotato di adeguate banchine stradali e di una fascia di ambientazione/mitigazione, che nel progetto di fattibilità è cautelativamente dimensionata in mt. 10 per lato, le opere di mitigazione realizzate risulteranno di facile accesso anche per i futuri interventi manutentivi.

Per il Comune di Forlimpopoli in particolare la realizzazione dei lotti 1-2 permetterà di superare le criticità di percorso che da sempre gravano sulla via San Leonardo (S.P. 60) ed individuare una soluzione di variante alla stessa che migliori le condizioni di sicurezza e di impatto del traffico sull'abitato riconnettendo i traffici industriali direttamente alla Via Mattei, principale asse di attraversamento del Polo industriale di Villa Selva. Ciò a prescindere dai definitivi sviluppi di tracciato dell'intero asse Via Emilia Bis.



INQUADRAMENTO GENERALE LOTTO 1° e LOTTO 2°

DESCRIZIONE DEI LOTTI DI INTERVENTO

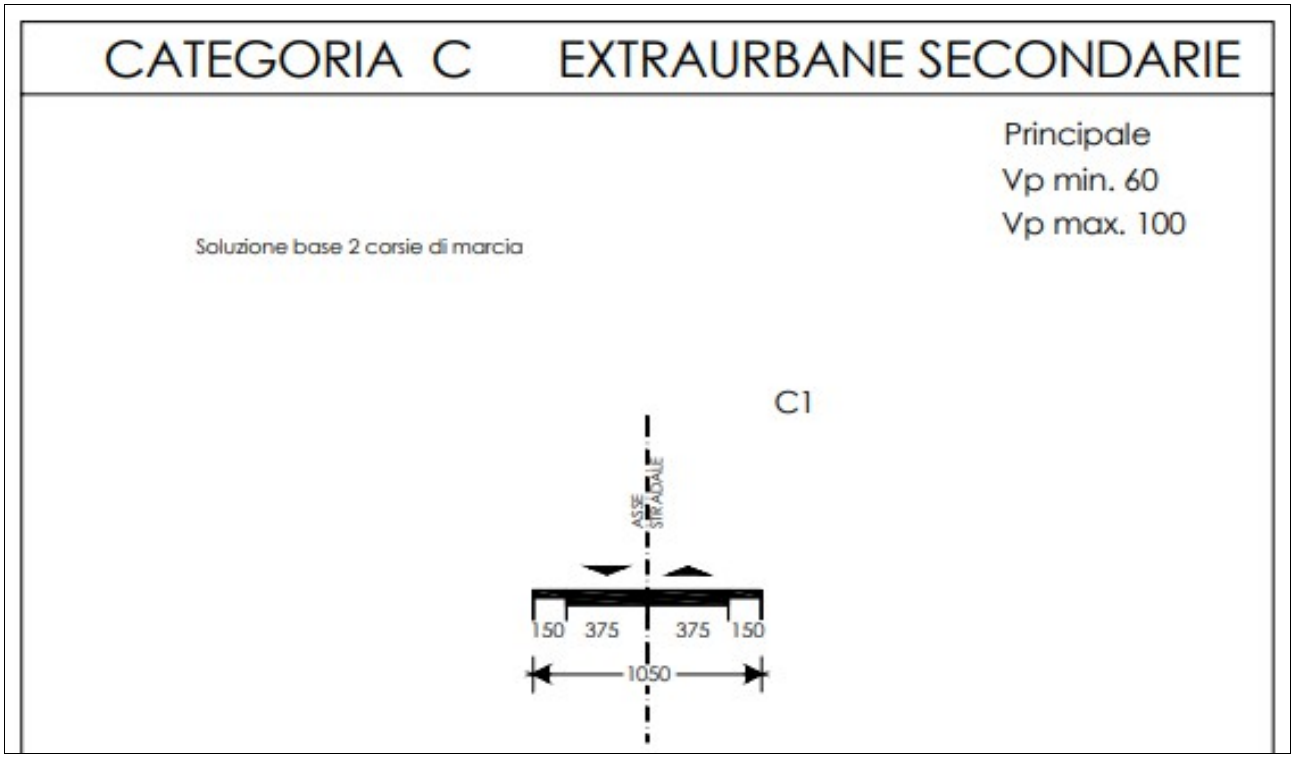
Classificazione della strada e criteri compositivi della piattaforma

Dal punto di vista normativo l'intervento rispetta quanto contenuto nel D.M. 5.11.2001 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e sicurezza stradale, in attuazione dell'art. 13 del D.L. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni e al D.M. 19.4.2006 "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".*

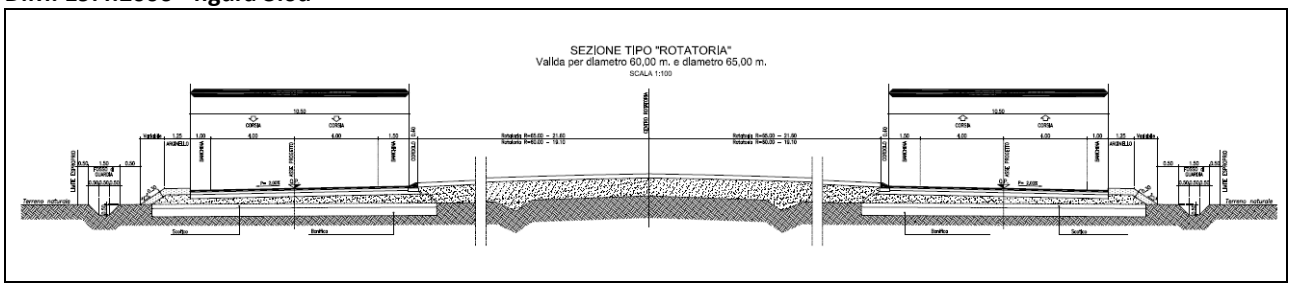
L'infrastruttura, di categoria C1 (strada extraurbana secondaria) è dotata di una piattaforma stradale larga 10,50 mt., organizzata secondo quanto rappresentato nella figura 3.6d del suddetto D.M., con una corsia per ogni senso di marcia di larghezza 3,75 mt. e con banchine laterali di 1,50 mt. ciascuna.

Le intersezioni con strade dello stesso ordine o di ordine inferiore sono regolate da infrastrutture a rotatoria.

Il progetto contempla soluzioni previste dalla normativa vigente ed è stato redatto sulla base del rilievo planoaltimetrico delle aree, valutando anche ipotesi di tracciato alternative e tenendo conto del contesto territoriale ed infrastrutturale esistenti.



D.M. 19.4.2006 - figura 3.6d



progetto - sezione tipo "rotatoria"

Lo schema planimetrico del progetto di fattibilità tecnica, relativo a tali primi due lotti, è frutto del confronto e della condivisione del progetto con le rispettive amministrazioni comunali, i cui territori sono interessati dal tracciato stradale.
In particolare il tracciato del Lotto 1 **in territorio di Forlimpopoli** tiene conto degli esiti della Conferenza di Servizi del 29.1.2018, nel corso della quale stati acquisiti dati e coordinate planimetriche ed altimetriche di reti e canalizzazioni di proprietà di Enti (non rilevabili in situ perchè interrate) in particolare di impianti tecnologici di Snam rete gas, coni quali si è cercato di non interferire per evitare di spostare lunghi tratti di tubazione per realizzare il tracciato stradale, con problemi tecnici ed interventi specialistici costosi, oltre a tempi di esecuzione relativamente lunghi a decorrere dalla piena disponibilità delle aree.
Per la presenza di tali criticità presenti nel territorio del Comune di Forlimpopoli (soggetto maggiormente coinvolto dagli esiti scaturiti dal confronto con altri enti) la conferenza di servizi ha ritenuto, unanimemente, di dover ricorrere ad una soluzione alternativa al tracciato del Lotto 1 per ovviare a problemi tecnici ed economici.

La soluzione progettuale definitiva del tracciato per i territori di entrambi i Comuni è stata presentata ai servizi coinvolti delle due Amministrazioni comunali e della Provincia in occasione della conferenza tecnica conclusiva, tenutasi ~~presso la sede di FMI~~ in data 22.3.2018 (verbale P.G. 35055 del 18.4.2018).
Nell'ambito della medesima conferenza tutti i soggetti partecipanti *(Provincia FC, comune di Forlimpopoli, Comune di Forlì)* hanno concordato nell'esprimere una valutazione favorevole in merito al progetto esaminato, dando atto che lo stesso progetto è stato concepito senza compromettere un'eventuale futura attuazione della via Emilia Bis, il cui corridoio di fattibilità è tutelato negli strumenti comunali e sovracomunali (PTCP) garantendo la compatibilità del tracciato e la possibilità di connessione con la stessa via Emilia Bis.

Descrizione del tracciato stradale dei lotti

Più in dettaglio il progetto, distinto nei due lotti, è articolato come segue:

LOTTO 1 : Il tracciato stradale del lotto 1 interessa entrambi i comuni di Forlì e Forlimpopoli e costituisce il collegamento fra l'area produttiva di Villa Selva (ed il sistema tangenziale del capoluogo) e la Tangenziale di Forlimpopoli e si sviluppa da via Mattei (Comune di Forlì) sino alla frazione di San Leonardo (Comune di Forlimpopoli) per una lunghezza di circa 1.200 ml. Il tracciato interessa in parte il Comune di Forlì (con una intersezione a rotatoria), ma in maggior parte il Comune di Forlimpopoli.
Dalla documentazione tecnica allegata alla Delibera della G.C. n. 57 del 05-06-2018 (Comune di Forlimpopoli) e G.C. n. 189 del 22-05-2018 (Comune di Forlì) in base alla quale è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica del Lotto 1, nonchè dalla Delibera della G.C. 93 (Comune di Forlimpopoli) del 19/09/2019 di variante al progetto, si traggono le seguenti informazioni sull'opera:
Il Lotto 1 prevede una prima rotatoria sulla via Mattei, in corrispondenza della zona antistante l'azienda Marcegaglia e poi prosegue in direzione sud, generando una rotatoria intermedia per il collegamento della S.P. 60 e delle vie minori (Via Paganello e Via Savadori), fino a raccordarsi con la tangenziale di Forlimpopoli, in frazione San Leonardo, tramite un'ulteriore rotatoria.
Il primo tratto del tracciato stradale, che da via Mattei (Marcegaglia) si inoltra verso la frazione di San Leonardo, è connotato da un andamento sostanzialmente pianeggiante (determinando, in linea di massima, leggeri dislivelli in adiacenza con i terreni limitrofi) per poi raccordarsi con la quota stradale della Tangenziale di Forlimpopoli in frazione San Leonardo.

Lotto 1 – Tracciato rotatoria su Via Mattei (territorio comunale di Forlì)

Nel complesso lungo tutto il percorso sono previste tre infrastrutture a rotatoria:

- la prima, in corrispondenza dell'intersezione con via Mattei/via Fratelli Lumiere (d=60,00 mt.), che, come si è visto, risulta quasi completamente localizzata i**n Comune di Forlì;**
- la seconda, in posizione intermedia (d=60,00 mt.) per la connessione diretta con la S.P. 60 mediante la realizzazione di una bretella stradale di svincolo; tale infrastruttura svolge anche la funzione di accesso alle future attività produttive, di collegamento con Via Paganello e con il tratto di via Savadori deviato i**n Comune di Forlimpopoli;**
- la terza in corrispondenza dell'intersezione con la Tangenziale di Forlimpopoli (d=60,00 mt.) che collega circonvallazione e Via San Leonardo (quest'ultima anche in direzione ferrovia), i**n Comune di Forlimpopoli.**

Lotto 1 – Tracciato via Mattei / Circonvallazione - (territorio comunale di Forlì e Forlimpopoli)

I**n Comune di Forlimpopoli il** progetto del lotto 1 prevede, inoltre, l'esecuzione di un significativo tratto di pista ciclabile (in sede propria, bidirezionale di larghezza 2,50 mt.) a servizio dell'abitato di San Leonardo, direttamente collegato alla Via Paganello e la realizzazione della viabilità alternativa di via Savadori (tratto interrotto versante Forlì) collegata alla viabilità principale e confluente nella rotatoria intermedia, attuata parallelamente alla nuova strada C1 (gli sviluppi longitudinali e le caratteristiche geometrico-dimensionali sono deducibili dagli elaborati grafici e/o dal computo metrico-estimativo)**.**

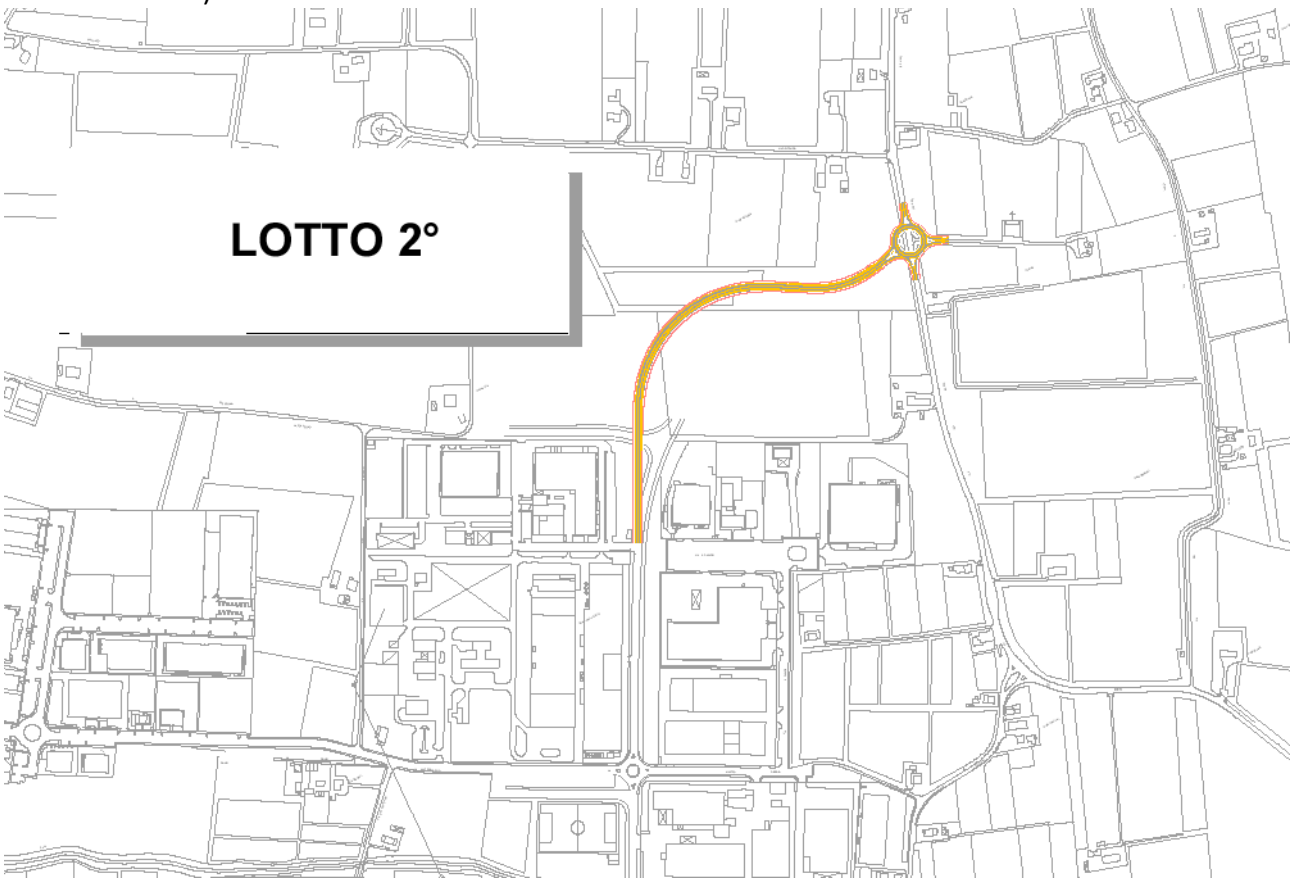
La via Paganello viene interrotta in corrispondenza della intersezione tra Tangenziale e via San Leonardo e viene ricollegata alla nuova viabilità tramite un braccio stradale alla rotatoria intermedia. Dal punto di chiusura della Via Paganello parte il percorso ciclopedonale.

Sempre nel **Comune di Forlimpopoli,** per consentire la realizzazione di questo schema progettuale è prevista l'acquisizione e la demolizione di un fabbricato rurale (rudere), attualmente disabitato poichè pericolante, distinto al catasto fabbricati (Comune di Forlimpopoli) al foglio 6, particella 45, sub 1.

Va infine evidenziato, come concordato nella Conferenza dei servizi del 22-03-2018 (verbale P.G. 35055 del 18.4.2018) **che il progetto tiene conto, sia in planimetria che in alzato, del futuro sviluppo dell'asse Via Emilia bis come rappresentato nelle Tavole 3B, 4 e 5 del** "*Progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di realizzazione della strada di collegamento veloce tra forli' e cesena - lotto 1*", approvato dalla giunta comunale di Forlimpopoli in data 05-06-2018 (G.C. n. 57/2018).
Da tali tavole si evince la compatibilità del tracciato e la possibilità di connessione con la stessa venendone a costituire sua stessa diramazione per la connessione al sistema locale.

La classificazione della nuova infrastruttura comporterà una fascia di rispetto pari a 30 mt dal confine stradale per lato.
Per i bracci di collegamento alle Vie Paganello e Savadori, nonché al braccio di collegamento alla S.P. 60 attuale, si prevede una fascia di rispetto pari **a 20 mt., ipotizzando una classificazione tipo F (strada locale extraurbana).**

LOTTO 2: Il secondo lotto interessa esclusivamente il territorio del Comune di Forlì.
Il tracciato stradale collega via Selva a via del Bosco (poste alla medesima quota) ed è connotato da un andamento pianeggiante (determinando, in linea di massima, leggeri dislivelli in adiacenza con i terreni limitrofi).



Lotto 2 – Collegamento Via Selva – Via del Bosco(territorio comunale di Forlì) - progetto

Lotto 2 – Collegamento Via Selva – Via del Bosco(territorio comunale di Forlì) – foto aerea

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEI TERRENI OGGETTO DI VARIANTE (PRIT, PTCP, PSC)

Le previsione di un collegamento della tangenziale di Forlì alla circonvallazione di Forlimpopoli - in modo tale da servire e collegare adeguatamente la zona industriale di Forlì (Coriano e Villa Selva) alla zona produttiva di Forlimpopoli - è presente nei vari livelli della pianificazione territoriale ed urbanistica sovraordinata (PTCP e PSC).

Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT)

Le caratteristiche dell'intero tratto sono conformi a quanto già il PRIT 98 individuava, ossia una strada di tipo C con possibilità a livello locale (Province) di stabilire caratteristiche diverse (superiori). Al momento della sua approvazione (2006) il PTCP assumeva un'ipotesi di tracciato e di caratteristiche funzionali basate sulla progettazione dell'opera allora in corso che avrebbe dovuto collegare le due tangenziali Forlì – Cesena, cui ha fatto seguito la vicenda istituzionale delle Province che non ha consentito una pronta rivalutazione da parte dell'Ente sovraordinato. Tale progetto (e con esso il PTCP) fanno quindi ancora riferimento ad un collegamento con strada di categoria B (vedi cap 2 relazione pagg. 70 – 71 PTCP) per la via Emilia nel tratto tra Forlì Cesena.
Su tali aspetti si è mossa nel frattempo la Regione Emilia – Romagna, con gli atti economico – programmatici come evidenziato in PREMESSA e con il PRIT 2025, piano cui spetta la ricomposizione della programmazione in essere e la ridefinizione funzionale alla scala d'area vasta, quale supporto agli scenari di sostenibilità e sviluppo dell'intero territorio provinciale.
Il PRIT, approvato con la deliberazione di Giunta regionale n 1696 del 14/10/2019, **individua azioni strategiche per potenziare e sviluppare la cosiddetta "*Rete di Base*",** costituita in prevalenza da strade (ex statali o provinciali) generalmente organizzate a singola carreggiata con intersezioni a raso e presenza, più o meno estesa, di accessi laterali. Si tratta di assi, come la Via Emilia, che costituiscono in buona parte la nervatura storica del sistema viario regionale, spesso interessata da importanti fenomeni di urbanizzazione indotta, o comunque da articolate relazioni con il tessuto insediativo, sia urbano che rurale.
Ciò premesso, sulla base dell'attuale stato della rete, il PRIT 2025 prevede sulla porzione della Rete di Base di competenza statale costituita dalla **SS9 Via Emilia interventi per il miglioramento delle condizioni di accessibilità urbana e il completamento delle tangenziali urbane.**
Le indagini e gli studi svolti storicamente hanno evidenziato che per quel che riguarda la mobilità dei mezzi privati, la via Emilia svolge un ruolo di collegamento a carattere prevalentemente locale, con spostamenti aventi una distanza media dell'ordine dei 30 km ed effettuati principalmente all'interno della medesima provincia o, al massimo, fra province confinanti. È rilevante il ruolo di attrattori di mobilità svolto dai grossi centri urbani, ovvero dai capoluoghi di provincia, oltre che da alcuni grossi centri abitati. Pertanto il potenziamento degli assi autostradali del corridoio centrale, attraverso la costruzione delle IV corsie, potrà assorbire solo una quota del traffico interessante la via Emilia, in particolare quella frazione di spostamenti aventi una distanza medio – lunga, mentre per le percorrenze di medio – breve raggio, è necessario prevedere un potenziamento della SS9, quanto meno in corrispondenza dei principali centri urbani.
Il PRIT 2025 prevede quindi il completamento delle tangenziali dei capoluoghi di provincia e la realizzazione di varianti ad alcuni centri abitati di più importanti dimensioni, oltre che varianti ad una corsia per senso di marcia in alcune zone dove i volumi e la tipologia dei traffici evidenziano situazioni di particolare criticità.

In tali casi deve essere contestualmente prevista la **riqualificazione del tratto urbano della via Emilia**, ai fini della riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico locale e della mobilità ciclo – pedonale, per il miglioramento dell'accessibilità urbana.
In particolare, il PRIT individua al paragrafo 3.3.2 come prioritari - per il territorio dei Comuni di Forlì e Forlimpopoli - i seguenti interventi "***la variante alla SS9 "via Emilia bis" fra Forlì e Cesena ad una corsia per senso di marcia, anche attraverso la connessione alla esistente tangenziale di Forlimpopoli, da definire a seguito di un progetto di fattibilità tecnico-economica".***
Ulteriori varianti alla via Emilia in corrispondenza di centri abitati potranno essere valutate alla luce di studi che ne evidenzino l'efficacia, la coerenza con gli obiettivi definiti e la fattibilità tecnico – economica.

Ricollegandosi a quanto inizialmente descritto, si ritiene che – poichè la ridefinizione/attuazione della Via Emilia Bis, richiederà tempi non brevi – l'Amministrazione Comunale anticipi la risposta all'esigenza di tale collegamento, raccordando quella che è l'infrastruttura primaria esistente in loco, ovvero la Via Mattei, con la tangenziale di Forlimpopoli, dando risposte alle problematiche di mobilità e di sicurezza, queste ultime specialmente non più procrastinabili.

In particolare in relazione alle previsioni infrastrutturali contenute negli strumenti di pianificazione provinciale e nello stesso Piano strutturale comunale, con particolare riferimento specifico al Lotto 1, si evidenzia quanto segue:

Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)

Si richiama la LR 20/2000, che testualmente recita all'art. 26, in relazione ai contenuti del PTCP:

"Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)"

1. *Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che articola le linee di azione della programmazione regionale (…), definisce l'assetto del territorio limitatamente agli interessi sovracomunali, che attengono:*
a) *al paesaggio;*
b) *all'ambiente;*
c) *alle infrastrutture per la mobilità;*
d) *ai poli funzionali e agli insediamenti commerciali e produttivi di rilievo sovracomunale;*
e) *al sistema insediativo e ai servizi territoriali, di interesse provinciale e sovracomunale;*
f) *ad ogni altra materia per la quale la legge riconosca espressamente alla Provincia funzioni di pianificazione del territorio.*
2. *Il PTCP è sede di raccordo e verifica delle politiche settoriali della Provincia e strumento di indirizzo e coordinamento per la pianificazione urbanistica comunale, ai fini dell'attuazione di quanto previsto al comma 1. A tal fine il piano:*
a) *recepisce gli interventi definiti a livello nazionale e regionale, relativamente al sistema infrastrutturale primario e alle opere rilevanti per estensione e natura;*
b) *individua, in attuazione degli obiettivi della pianificazione regionale, scenari di sviluppo dell'area provinciale, prospettando le conseguenti linee di assetto e di utilizzazione del territorio;*
c) *definisce i criteri per la localizzazione e il dimensionamento degli insediamenti e dei servizi di cui alle lettere c), d) ed e) del comma 1;*

d) *definisce le caratteristiche di vulnerabilità, criticità e potenzialità delle singole parti e dei sistemi naturali ed antropici del territorio e le conseguenti tutele paesaggistico ambientali;*

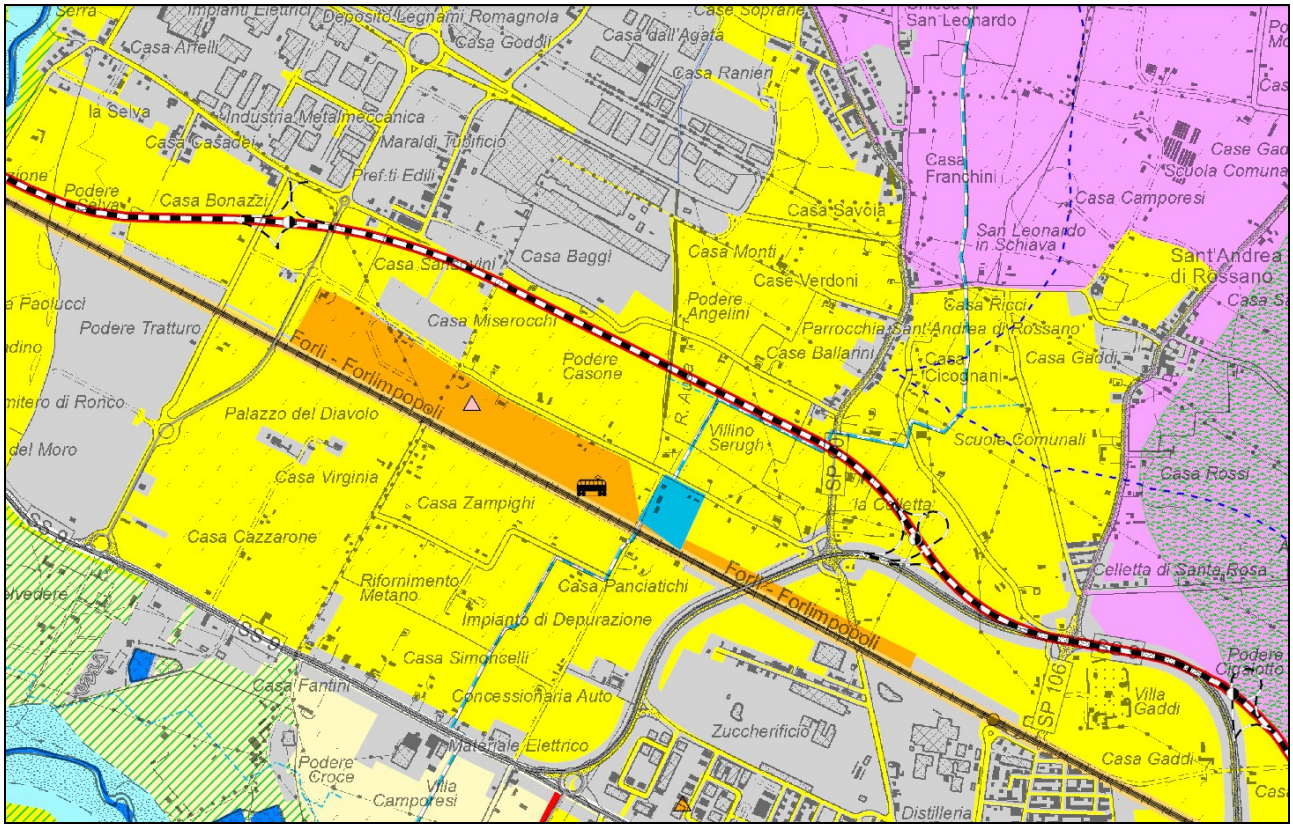
e) *definisce i bilanci delle risorse territoriali e ambientali, i criteri e le soglie del loro uso, stabilendo per tutto il territorio provinciale le condizioni e i limiti al consumo di territorio non urbanizzato, nell'osservanza del principio generale di cui all'articolo 2, comma 2, lettera f), nonché i requisiti di sostenibilità territoriale e ambientale delle previsioni urbanistiche comunali che comportano rilevanti effetti che esulano dai confini amministrativi di ciascun ente.*

(…) Il PTCP coordina l'attuazione delle previsioni dei piani urbanistici vigenti con la realizzazione delle infrastrutture, opere e servizi di rilievo sovracomunale, (…).

Il PTCP della Provincia di Forlì - Cesena

Nella tav. 5 - Schema di assetto territoriale (scala 1:25.000) - del PTCP viene indicato un raccordo tra tangenziale / Via Emilia Bis / Via Mattei, sostanzialmente analogo a quello oggetto di variante, che viene rappresentato con l'apposita simbologia di "svincolo di progetto" all'interno di un quadro di riferimento progettuale, avente mero valore di "Schema relazionale".

Si riporta stralcio della tavola 5- Schema di assetto territoriale del PTCP .



PTCP – Tav. 5 - Schema di assetto territoriale (scala 1:25.000)

Nel tratto Forlì – Forlimpopoli, lungo il tracciato infrastrutturale Via Emilia bis, previsto nella tavola 5 del PTCP sono previste tre connessioni (svincoli), delle quali:

- ad ovest del Comune di Forlimpopoli, uno collegherebbe al già realizzato cavalcavia che consente la connessione della zona di Villa Selva con la vecchia Via Emilia;
- nel Comune di Forlimpopoli quello che ricollega il nuovo asse con la circonvallazione di Forlimpopoli e con la Via San Leonardo. Tale svincolo si immette direttamente nella via San Leonardo.

Tenuto conto delle premesse, il progetto del Lotto 1 – 2 si colloca nello schema relazionale stabilito dal PTCP che include la Via Emilia Bis. Lo schema indica un raccordo tra l'Emilia bis, la circonvallazione di Forlimpopoli, e la Via San Leonardo. Tale raccordo in sostanza rappresenta il punto di accesso tra il futuro asse Emilia bis e la viabilità locale al servizio del sistema insediativo e produttivo di Villa Selva Via Mattei. Inoltre, questo tratto della Via San Leonardo è considerato "*percorso ottimale*" nel Quadro Conoscitivo e nella Valsat del Piano provinciale, con riferimento al sistema relazionale origine-destinazione della mobilità provinciale (nel merito si rinvia a quanto più dettagliatamente illustrato nella VALSAT-Screening) .

Si ritiene dunque che l'opera infrastrutturale proposta dal Comune, limitatamente ai lotti 1- 2 non contrasti con le previsioni di PTCP, ma sia coerente con gli indirizzi ed i criteri di localizzazione da questo definiti alla scala territoriale di competenza.

La pianificazione strutturale comunale nella disciplina vigente

Ai sensi dell'art. 36 bis, della L.R. 20/2000, *la localizzazione delle opere pubbliche è operata dagli strumenti di pianificazione urbanistica, ovvero da loro varianti, che ne prevedono la realizzazione. In particolare:*
a) *il PSC provvede alla previsione dell'opera e alla indicazione di massima della sua localizzazione, attraverso la individuazione degli ambiti idonei e dei corridoi di fattibilità. Esso definisce inoltre i requisiti prestazionali dell'opera e le condizioni di sostenibilità della stessa, indicando le opere di mitigazione o compensazione ambientale ovvero le fasce di ambientazione o le altre dotazioni ecologiche e ambientali ritenute necessarie;*
b) *il POC stabilisce la puntuale localizzazione dell'opera, con la conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, anche apportando rettifiche non sostanziali ai perimetri degli ambiti idonei ed ai corridoi individuati dal PSC. Esso disciplina altresì le modalità attuative dell'opera e le dotazioni o misure che ne assicurano la sostenibilità ambientale e territoriale, in conformità alle previsioni del PSC.*
La legge 20/2000 all'art. 28 – *Piano strutturale comunale* - sancisce la natura esclusivamente strategica del piano strutturale, che deve riguardare l'intero il territorio comunale, e "*delineare le scelte strategiche di assetto e sviluppo*". Il PSC in particolare "*individua le infrastrutture e le attrezzature di maggior rilevanza , per dimensione e funzione, e definisce i criteri di massima per la loro localizzazione*".
La LR n. 20/2000 al comma 3 sancisce altresì che *"Le indicazioni del PSC relative: alla puntuale localizzazione delle nuove previsioni insediative, agli indici di edificabilità, alle modalità di intervento, agli usi e parametri urbanistici ed edilizi, costituiscono riferimenti di massima circa l'assetto insediativo e infrastrutturale del territorio comunale, la cui puntuale definizione e specificazione è operata dal piano operativo comunale, senza che ciò comporti modificazione al PSC."*
Sempre la LR n. 20/2000:

- all'art. 30, comma ~~3~~ 2, sancisce che compete al POC - in conformità alla previsione di PSC - la definizione delle dotazioni territoriali e la localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico;
- all'art. 39 – *Opere di interesse comunale* – sancisce che il Comune provvede mediante il POC alla localizzazione delle opere pubbliche di interesse comunale e di quelle previste negli strumenti di programmazione e pianificazione territoriali sovraordinati.

Le procedure della LR n. 20/2000, per quanto oggi abrogata dalla nuova legge quadro regionale, costituisce ad oggi il riferimento normativo per le procedure di pianificazione urbanistica e per i contenuti, fino all'avvio del Piano urbanistico generale (PUG) e comunque fino al 1/1/**2021.**

Il Piano strutturale comunale (PSC) – Comune di Forlimpopoli

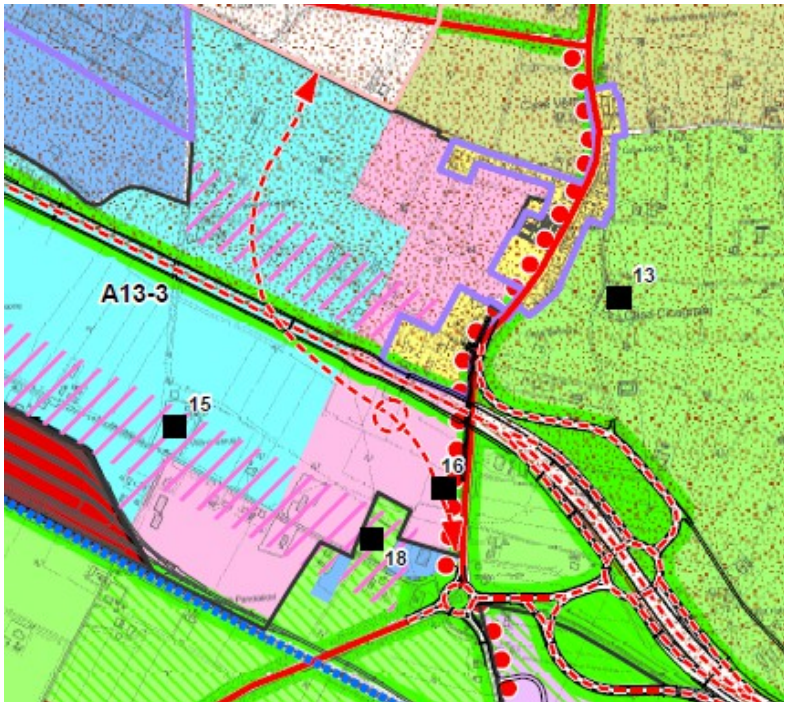
Il PSC approvato nel 2006 del Comune di Forlimpopoli Tavola 2a "Quadro generale delle previsioni" non riportava il tracciato del lotto 1. Tuttavia, nella scheda di disciplina dell'ambito A13-03 "Area scalo merci ferroviario" indicava quale condizione all'attuazione del comparto A13-03 la "*verifica del sistema della viabilità e delle connessioni, per evitare impropri riversamenti di traffico industriale sulla via San Leonardo"* e la *"messa in sicurezza della Via San Leonardo".*
Con l'avanzare del quadro programmatico e progettuale, la previsione infrastrutturale (lotto 1) è stata inserita con Variante al PSC, la cui proposta è stata discussa in Conferenza di pianificazione svoltasi dal 30/11/2017 al 15/02/2018, adottata con delibera C.C. n. 46 del 13-06-2018, ed infine approvata con delibera del C.C. n. 31 del 18/05/2019. Con tale variante l'Amministrazione

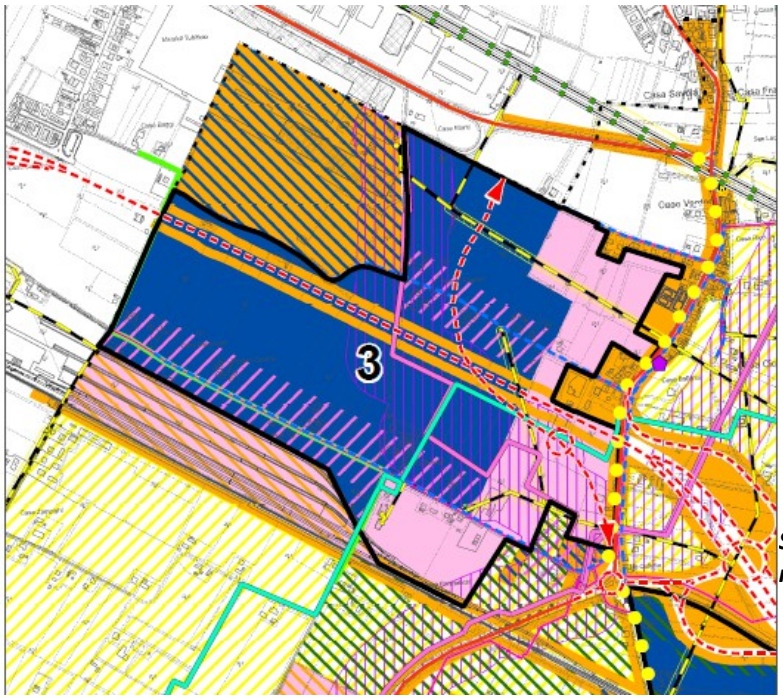
Comunale ha provveduto a raccordare la cartografia e gli elaborati del PSC agli strumenti programmatici e progettuali sino ad allora approvati:

- nella Tavola 2a "Quadro generale delle previsioni", è stato recepito lo schema di tracciato corrispondente al Progetto di fattibilità Economica approvato con delibera della G.C. n. 57 del 05/06/2018;
- nella scheda dell'ambito A13-03 "Area scalo merci ferroviario" è stato specificato, in rapporto agli alle condizioni di sicurezza ed impatto per la Via San leonardo già previste, la "creazione di bypass viario".

Considerato che le modifiche successivamente apportate con la variazione progettuale (C.C. n. 93 del 1 -09-2019) non incidono sullo schema di tracciato originario, la presente variante risulta pertanto conforme alle previsioni del PSC attualmente vigente.

Si riporta stralcio della cartografia della Tavola 2a "Quadro generale delle previsioni"





Scheda d'ambito A13-03 "Area scalo merci ferroviario"

Comune di Forlimpopoli - Inquadramento urbanistico dei terreni oggetto di variante

Il nuovo collegamento infrastrutturale (lotto 1) interessa il territorio extraurbano a nord ovest di Forlimpopoli, di proprietà privata e pubblica - quadrante caratterizzato da concentrazione di infgrastrutture a rete, sia esistenti che di progetto, soprattutto nella parte verso l'abitato ed il capoluogo. Come si desume nell'allegata scheda – Tavola dei Vincoli il tracciato (Lotto1) intercetta le seguenti zone territoriali, urbanistiche, sistemi ed elementi:

PTCP Tav. 2 - Zonizzazione paesistica

- Tutela dell'impianto storico della centuriazione "Zona di tutela degli elementi della centuriazione" (**art. 21B lettera b**);
- Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (Zona B, area caratterizzata da ricchezza di falde idriche) (**art.28**);

PTCP Tav. 3 Carta Forestale e dell'uso del Suolo

- Elementi del sistema forestale e boschivo: "filare alberato" (**art.10**);
- Condotte CER – Consorzio di Bonifica della Romagna Centrale – condotte San Leonardo;

PTCP Tav. 4 Dissesto e vulnerabilità territoriale

- Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei (Zona B, area caratterizzata da ricchezza di falde idriche) (**art.28**);

Schema di assetto territoriale (Tavola 5 PTCP)

- Ambiti agricoli periurbani A-20 (**art. 75**);
- Tracciato Via Emilia bis (Art. 69);

PSC - Tavola 2b – Quadro generale previsioni

- Ambiti specializzati per nuove attività produttive (Ambito A13-03 "Area scalo merci ferroviario" (Art. 6.1);
- Ambiti specializzati per attività produttive esistenti (Art. 6.1);
- Aree standard, verde e servizi - Dotazioni ecologico-ambientali Artt. 9.3, 9.4, 9.5);
- Fascia rispetto stradale (SP. n. 60 San Leonardo) (art. 7.1);
- Pianta, gruppo, filare meritevole di tutela (Art. 2.1);
- Tracciato Via Emilia Bis di progetto e relativa fascia di rispetto (Art. 7.1);
- Pista ciclabile di progetto (sistema ciclabile del PSC);
- Edifici di valore storico architettonico nel territorio rurale (Art. A-8 L.R. 20/2000) – Scheda edificio n. 16 (Art. 3.7);

RUE - Tavola 1 - Disciplina del territorio urbano e rurale

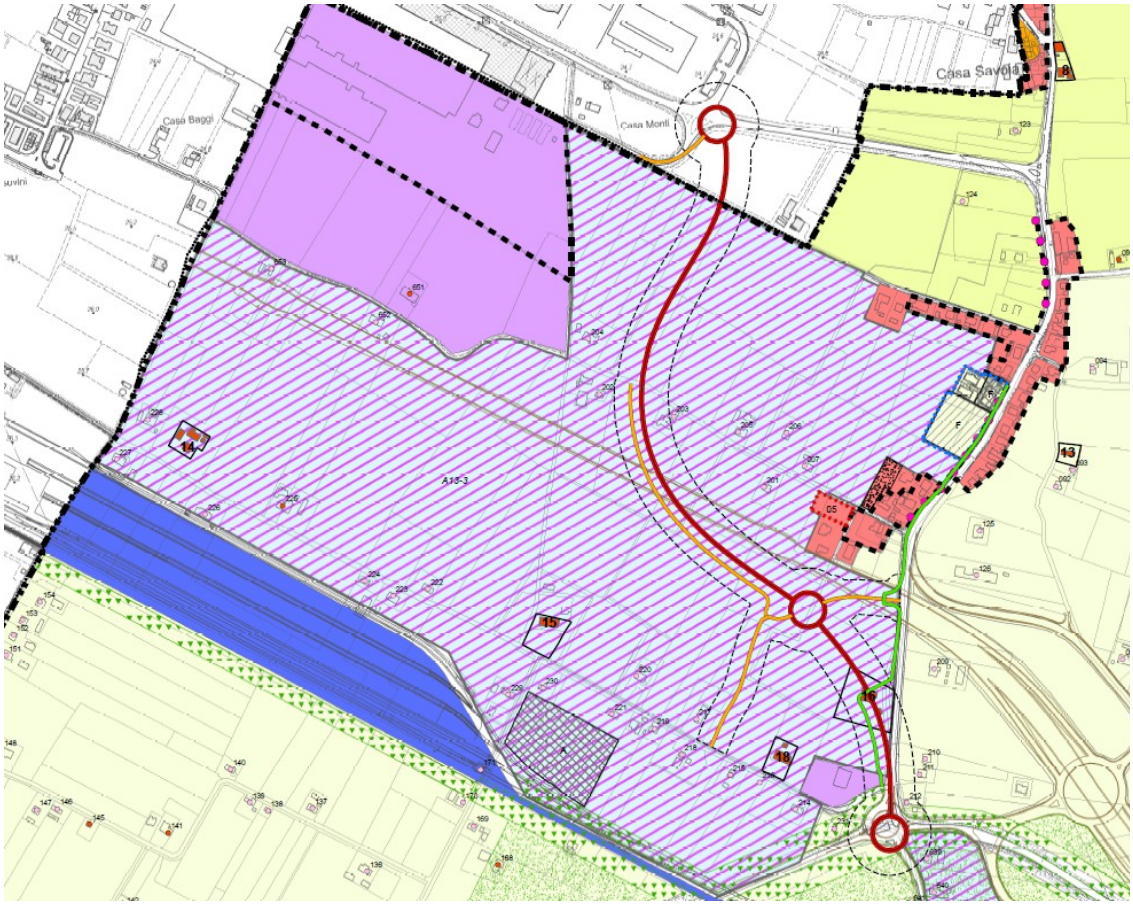
- Nuovi Ambiti specializzati per attività produttive da attuare con il POC (Art. A-13 L.R. 20/2000) (Art. 3.5);
- Sub ambiti per attività produttive e terziarie di completamento A13a (art. 3.5.4) ;
- Pertinenze di edifici storici (corte rurale edificio n. 16 del PSC);

RUE - Tavola 2 - Limitazioni delle attivita' di trasformazione e d'uso del territorio

- Canale Bonifica - Scolo Fossatone Affluente 3° ramo;
- infrastruttura Acquedottistica (CER);
- Pozzi – Tutela delle aree di captazione delle acque destinate al consumo umano (Pozzo n. 54) fascia di tutela 200 mt. (Art. 2.9);
- Gasdotto SNAM Rete Gas (Art. 4.22);

- Rete Elettrica Media Tensione Aereo Terna Semplice (TRONCO 36-002) (Art. 4.21);
- Rete ecologica fascia II (Art. 4.13.2);
- Fascia di rispetto stradali (SP. n. 60 e circonvallazione Forlimpopoli) (aArt. 4.17);
- Pianta, gruppo, filare meritevole di tutela (filare - PSC art. 2.1)

L'area, infine, ricade in Aree di Potenziale Allagamento (art. 6 Piano Stralcio per il Rischio Idrogeologico, variante cartografica e normativa di "Coordinamento PAI-PGRA" approvata dalla G.R. il 5/12/2016, D.G.R. n. 2112/2016);



RUE – Stralcio Tav. 1a – Disciplina d'uso del Territorio (vigente)

I sistemi, zone, vincoli e tematismi rilevati non risultano ostativi dell'opera. Gran parte di essi, quelli relativi al sistema infrastrutturale e di rete, sono oggetto di specifico studio delle interferenze, come già sopra evidenziato.

Si rinvia inoltre alla dettagliata analisi ed agli approfondimenti effettuati nell'elaborato di VALSAT – Screening.

In rapporto alla intersezione con il tracciato della Via Emilia bis del PTCP, come già evidenziato, il progetto ne salvaguardia la fattibilità ed è pensato anche per integrarsi e completare il sistema individuato nella pianificazione territoriale provinciale vigente;

In rapporto all'edificio tutelato dal PSC, il progetto definitivo dell'opera di cui alla presente variante si conforma al PSC vigente, confermando quanto già evidenziato nella stessa variante specifica al PSC approvata con Delibera C.C. n. 31 del 18-05-2019, che di seguito si riporta (Relazione Illustrativa Cap. 5.1, par. "Modifiche introdotte con la variante"):

" 2) Integrare le previsioni infrastrutturali con apposito tracciato ideogrammatico rappresentante il by-pass viabilistico di San Leonardo. Alle attuali risultanze progettuali (progetto di fattibilità tecnica ed economica approvato con delibera della Giunta comunale del 05-06-2018), il tracciato interferisce, richiedendone la demolizione, con il fabbricato storico n. 16 del PSC, il quale tuttavia risulta in stato di abbandono e pessimo stato di conservazione."

Boschetto con rudere oggetto di demolizione posto su Via San Leonardo

Intersezione tra Via San Leonardo e Via Paganello, ove sorgerà la rotonda

Punto di intersezione tra Via Paganello e il futuro ramo di collegamento alla rotatoria intermedia

Punto di innesto con pista ciclabile esistente su Via San Leonardo

E' quindi necessario procedere con specifica VARIANTE urbanistica che introduca l'esatta localizzazione dell'opera, in base a progetto definitivo, dettagliando le previsioni del PSC.
Nel caso in questione la variante localizzativa è adottata in base al progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera e della sua variante; qualora, nelle more dell'approvazione della presente variante al POC e al RUE, dovesse intervenire prima l'approvazione del progetto definitivo dell'opera, la deliberazione consiliare di approvazione della presente variante conterrà altresì la dichiarazione ~~dichiarazione~~ di pubblica utilità dell'opera.

Gli elaborati di progetto degli strumenti urbanistici vigenti direttamente interessati dalla proposta di Variante sono i seguenti:

POC - stralcio variante specifica per opera pubblica – apposizione vincolo espropriativo
- Individuazione della nuova previsione di svincolo come "Nuova viabilità di progetto";
- individuazione fasce di rispetto della nuova viabilità di progetto;

POC – Elenco vincoli espropriativi con Elenco aree interessate e nominativi dei proprietari;
RUE - Tavola 1
- Ridefinizione del perimetro della sottozona A13-03 (nuovi ambiti);
- Ridefinizione della pertinenza di edifici di valore storico come rete ecologica (fascia II);
- aggiornamento piste ciclabili di progetto;

RUE - Tavola 2
- aggiornamento fasce di rispetto stradale
- Aggiornamento viabilità – viabilità di progetto.

DA INSERIRE STRALCIO RUE MODIFICATO IN ELABORAZIONE

Per quanto riguarda la cartografia (componente operativa), si specifica che sulla originaria base cartografica del 1° POC (decaduto) si è provveduto ad una rappresentazione aggiornata e rispondente al solo stato di attuazione delle previsioni in conformità alle disposizioni del periodo transitorio così come disciplinato dalla L.R. 24/2017.

Comune di Forlì - Il Piano strutturale comunale (PSC)

Nella tavola ST – *Sistema territoriale (scala .25.000)* – del PSC forlivese è riportato il sistema delle infrastrutture per la mobilità riferito all'intero territorio comunale.
L'area in cui ricade l'opera in argomento è individuata quale "*Corridoio di tutela per la realizzazione delle strade di interesse urbano ed extraurbano di progetto".*
L'art. 28 - *Sistema delle infrastrutture per la mobilità* - delle Norme di PSC spiega che al centro delle scelte del piano strutturale vi è l'obiettivo della creazione di condizioni di qualità nell'accessibilità territoriale, mediante:

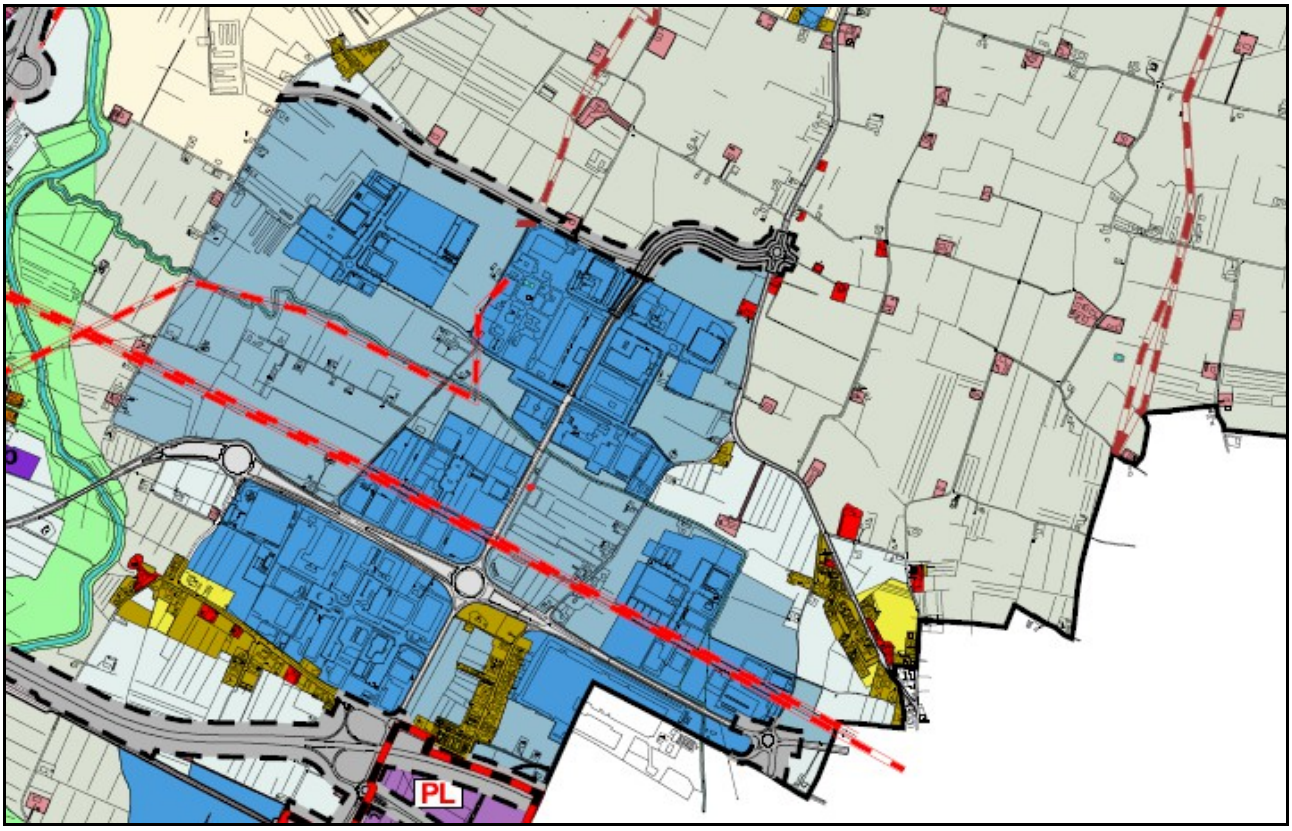
- l'integrazione delle modalità di trasporto (auto e autotrasporti privati/trasporto pubblico);
- la creazione di un sistema di infrastrutture nella fascia est del territorio tramite la connessione del polo industriale di Villa Selva, del casello autostradale e della Cervese in direzione Ravenna e dello scalo merci di Forlimpopoli e relative attrezzature logistiche.

Si ritiene dunque che l'opera infrastrutturale proposta non contrasti con le previsioni di PSC e della sua Variante adottata, in quanto:

- la Variante al PSC adottata è allineata alle previsioni programmatiche;
- il Lotto 2 è già recepito nel PSC, con ruolo di by-pass dell'abitato di San Leonardo e di raccordo tra la Via Mattei e la Via Cervese.

Si ritiene quindi che la proposta operativa di cui alla presente Variante sia rispettosa degli indirizzi e delle politiche di miglioramento della soglia di accessibilità territoriale con particolare attenzione alla connessione del polo industriale di Villa Selva, all'autostrada ed al sistema tangenziale in generale, nonché delle indicazioni proprie del PSC vigente.

Si riporta stralcio della cartografia della Tavola ST 1:25.000 del Comune di Forlì.



PSC – Tavola ST – Sistema territoriale (scala 1:25.000) - stralcio

Comune di Forli' - Inquadramento urbanistico dei terreni oggetto di variante

A scala di livello urbano le aree oggetto della presente Variante - di proprietà privata e pubblica - riguardano le seguenti zone urbanistiche:

PSC – tav. ST

- Sistema delle infrastrutture per la mobilità - Corridoio di tutela per la realizzazione delle strade di interesse urbano ed extraurbano di progetto
- Territorio rurale – Ambiti agricoli periurbani

PSC-POC – tav. P29

- Sottozona Im6b – Strade di interesse urbano ed extra urbano di progetto;
- ***RUE – tav. P29***
- Sottozona E5 – Zona rurale di distacco e mitigazione degli impatti ambientali di infrastrutture e attività produttive);

Le stesse aree risultano inoltre interessate dai seguenti vincoli o tematismi, che comunque non compromettono la realizzazione dell'opera:

PSC – Tav. VP29

- Zone di tutela della struttura centuriata;

PSC – Tav. VN29

- Elementi vegetazionali del paesaggio – siepi.

E' quindi necessario procedere con specifica VARIANTE urbanistica che introduca o modifichi la previsione dell'opera, in quanto non specificatamente prevista ed indicata dallo strumento urbanistico vigente.
La presente Variante viene approvata ai sensi dell'art. 12 della L.R. 37/2002, laddove esso dispone che, nei casi in cui l'opera pubblica o di pubblica utilità non risulti conforme alle previsioni urbanistiche, l'approvazione del relativo progetto comporta Variante agli strumenti urbanistici.

Gli elaborati di progetto degli strumenti urbanistici vigenti direttamente interessati dalla proposta di Variante sono i seguenti:

POC – tav. P29

- *Individuazione della nuova previsione di svincolo come sottozona Im6b - Strade di interesse urbano ed extraurbano di progetto;*

RUE – tav. P29

- *Ridefinizione del perimetro della sottozona E5;*

PSC-POC-RUE – tav. VA 29

- *aggiornamento fasce di rispetto stradale*

POC – Elenco vincoli espropriativi

- *aggiornamento dell'elenco vincoli espropriativi con l'inserimento della localizzazione*

POC – Allegato vincoli espropriativi

- *elenco ditte interessate dall'esproprio sulla base delle risultanze catastali*

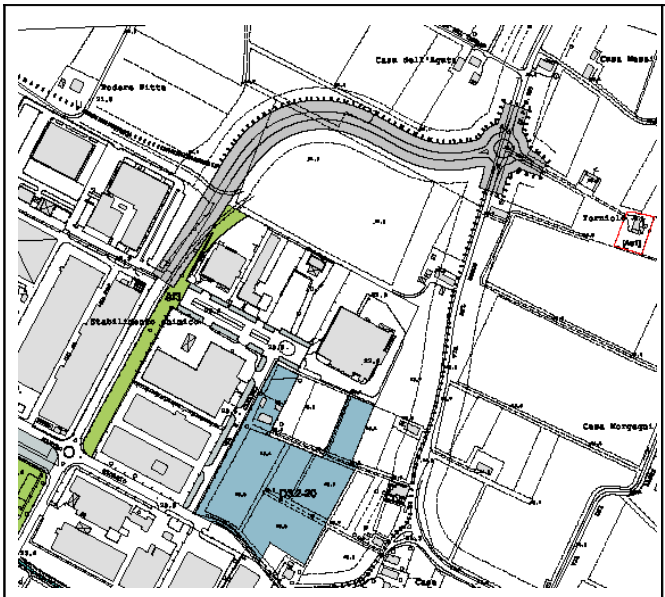
POC - Schede di sintesi

- *aggiornamento*

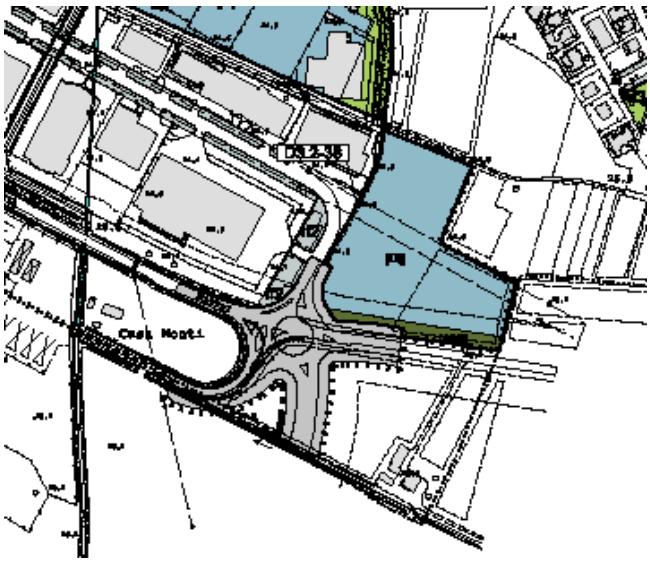
PSC- ST

- *aggiornamento*

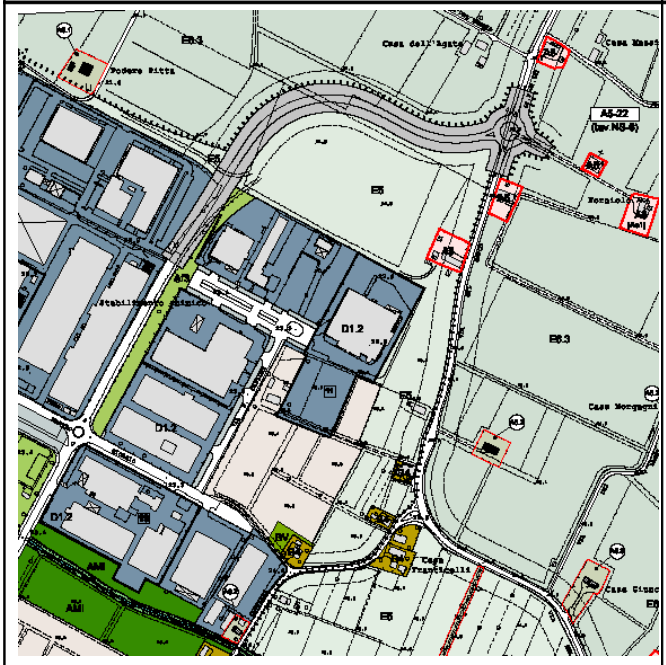
COMUNE DI FORLI' - STRALCI DELLE AREE INTERESSATE DAL TRACCIATO



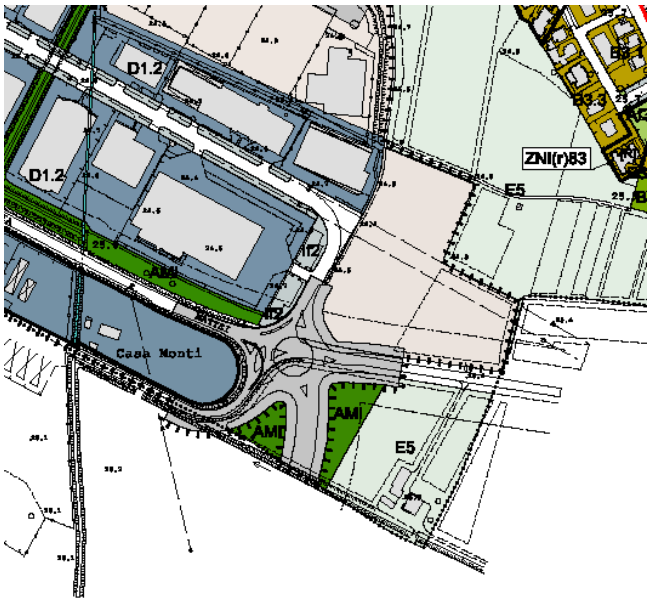
POC - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 2



POC - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 1



RUE - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 2



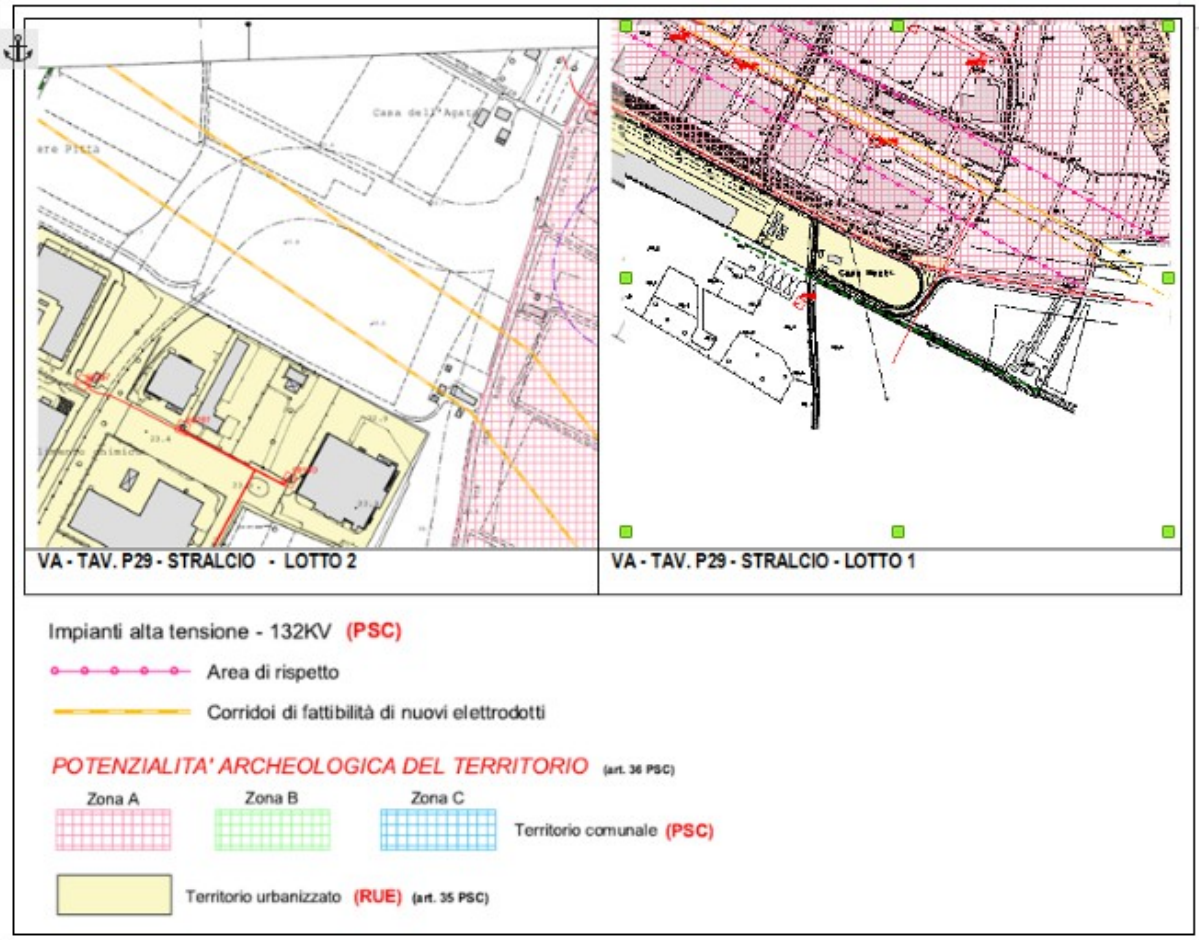
RUE - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 1

COMUNE DI FORLI' - PRINCIPALI VINCOLI, TUTELE, RISPETTI

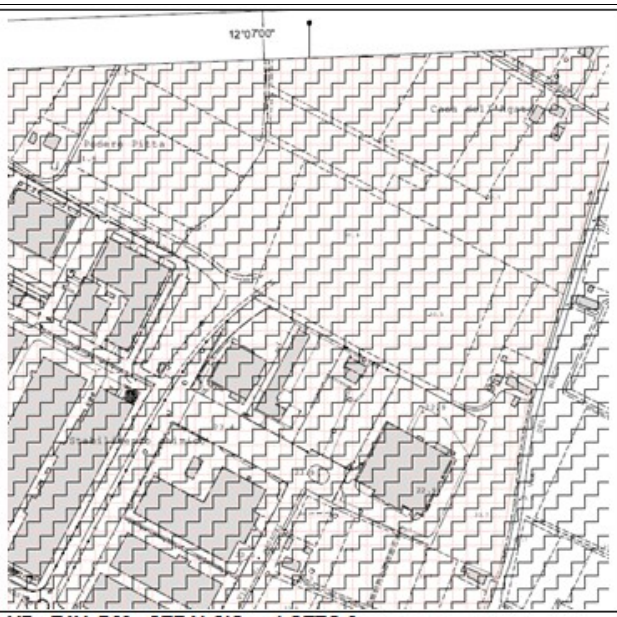
Si riportano gli stralci delle tavole VN, VA, VP, riguardanti l'infrastruttura in esame che, nell'insieme, costituiscono la **Carta unica del territorio**.
Infatti si precisa che, nel caso specifico del Comune di Forlì, la vincolistica derivante dai piani comunali e sovracomunali è stata riportata su 3 ordini di tavole tematiche, denominate:

- *Sistema della Pianificazione (Tavole VP – scala 1:5.000)*
- *Vincoli Antropici (Tavole VA – scala 1:5.000)*
- *Sistema Naturale Ambientale e Paesaggistico (Tavole VN – scala 1:5.000)*

le quali, in correlazione con le norme del PSC, costituiscono la Tavola dei vincoli e delle tutele.
In relazione alla verifica di conformità ai vincoli e alle prescrizioni, si riporta una sintesi delle principali tutele gravanti sui terreni interessati dall'infrastruttura.



Vincoli antropici (VA)	**Tavola**	VA_29
	Note	o area rispetto elettrodotto 132 Kv o corridoio fattibilità elettrodotto o potenzialità archeologica del territorio - zona A (obbligo di parere preventivo Soprintendenza - art. 36 Norme PSC)



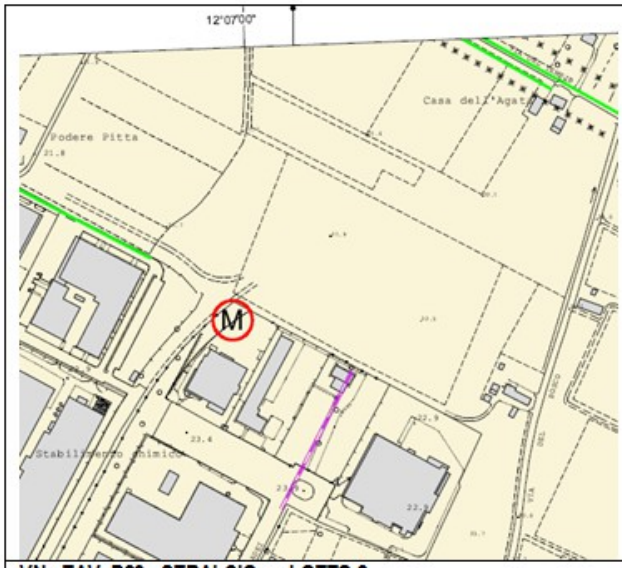
VP - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 2

VP - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 1

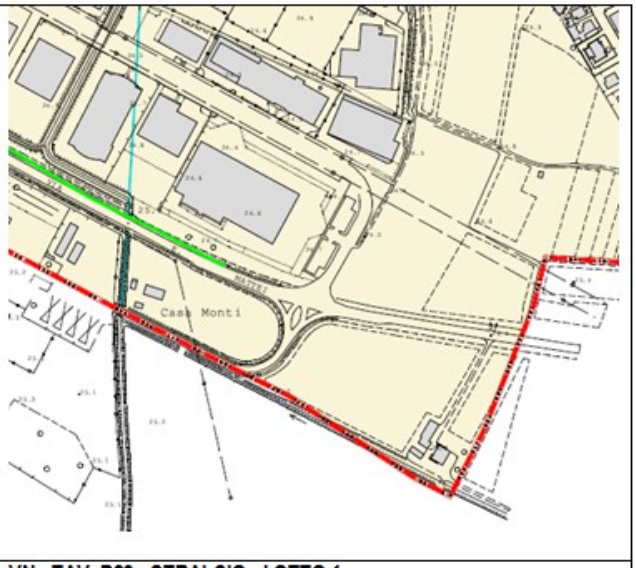
Zone di tutela degli elementi della centuriazione

Aree di potenziale allagamento
(art. 6 - Normativa Piano stralcio per il rischio idrogeologico)

Sistema della pianificazione (VP)	**Tavola**	VP_29
	Note	o zona tutela elementi della centuriazione o area di potenziale allagamento (Art. 6 PSRI _ In relazione ai vincoli presenti sul sedime, si è verificato che il rispetto dell'art. 6 delle Norme di PSRI deve essere valutato nell'ambito di espressione del parere geologico sul progetto, di competenza della Provincia. Ad ogni modo (ai sensi dell'art. 6 comma 5 delle Norme PSRI) in fase di progettazione esecutiva dovranno essere adottati gli accorgimenti tecnico - progettuali necessari a evitare o limitare l'esposizione dei beni e delle persone a rischi connessi all'esondazione.



VN - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 2



VN - TAV. P29 - STRALCIO - LOTTO 1

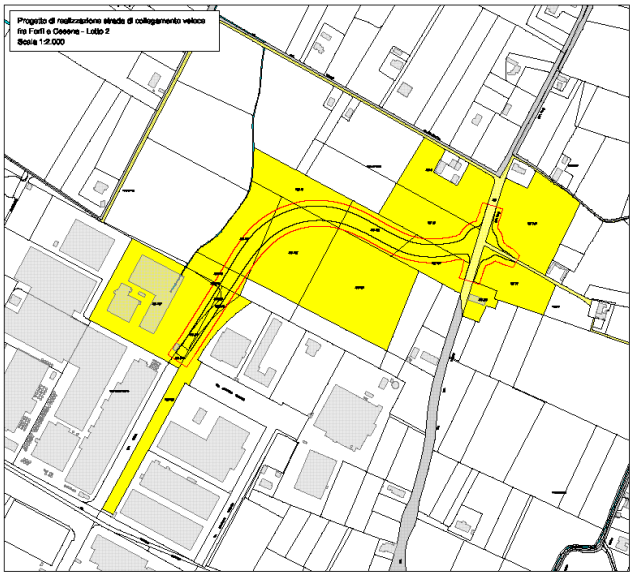
Unità di paesaggio

Sistema naturale, ambientale e paesaggistico (VN)	**Tavola**	VN_29
	Note	E' presente l'indicazione di un filare meritevole di tutela (siepe) che non risulta essere presente in loco.

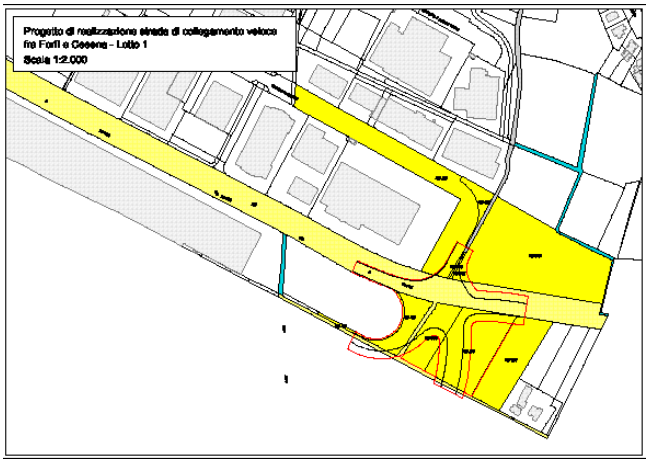
foto Lotto 1 (territorio comunale di Forlì) Assenza di filare tutelato sul lato opposto dello stabilimento Marcegaglia

AREE INTERESSATE DAI VINCOLI ESPROPRIATIVI

La società FMI – società in-house del Comune di Forlì - ha inoltrato il progetto di fattibilità tecnica ed economica alle amministrazioni comunali di Forlì e Forlimpopoli ai fini della sua approvazione, come illustrato in premessa della presente Relazione.
Gli atti di approvazione rilevavano la non rispondenza alle previsioni degli strumenti di pianificazione comunale vigenti per entrambi i lotti davano atto dell'interesse pubblico dell'opera, strategica per il collegamento fra comuni contermini.
Al fine di ottemperare alla realizzazione dell'opera si rende pertanto necessario, al fine di rispettare la stringente tempistica dei finanziamenti, che il Servizio Urbanistica e edilizia del Comune di Forlì predisponga, ai sensi e per gli effetti dell'art. 3, comma 1, lett. d) del D.P.R. 327/2001 e degli artt.li 12 e 16 della L.R. 37/2002 e norme connesse, l'emanazione dei provvedimenti necessari per addivenire all'acquisizione - tramite procedura espropriativa in variante alla strumentazione urbanistica comunale - delle aree necessarie alla realizzazione degli interventi del suddetto progetto e per la contestuale adozione e approvazione della correlata variante urbanistica.
Contestualmente la predetta società ha trasmesso anche gli elaborati tecnici del relativo progetto di fattibilità tecnica ed economica.
La medesima istanza di predisporre la variante urbanistica e i relativi elaborati di progetto sono stati inoltrati da FMI anche al Comune di Forlimpopoli.
Con delibera C.C. n° 35 del 07/10/2016 e convenzione sottoscritta il 21/09/2017 per la gestione in forma associata delle procedure espropriative, il Comune di Forlimpopoli ha delegato all'Ufficio per le espropriazioni del Comune di Forlì l'esercizio dei poteri espropriativi per la realizzazione delle opere pubbliche di sua competenza.
L'intervento verrà realizzato in due stralci funzionali, relativi a due diversi appalti, che saranno gestiti dai comuni interessati.
Il costo complessivo dei due interventi è di €. 7.000.000,00, di cui €. 5.600.000,00 per il lotto 1 e di €. 1.400.000,00 per il lotto 2.

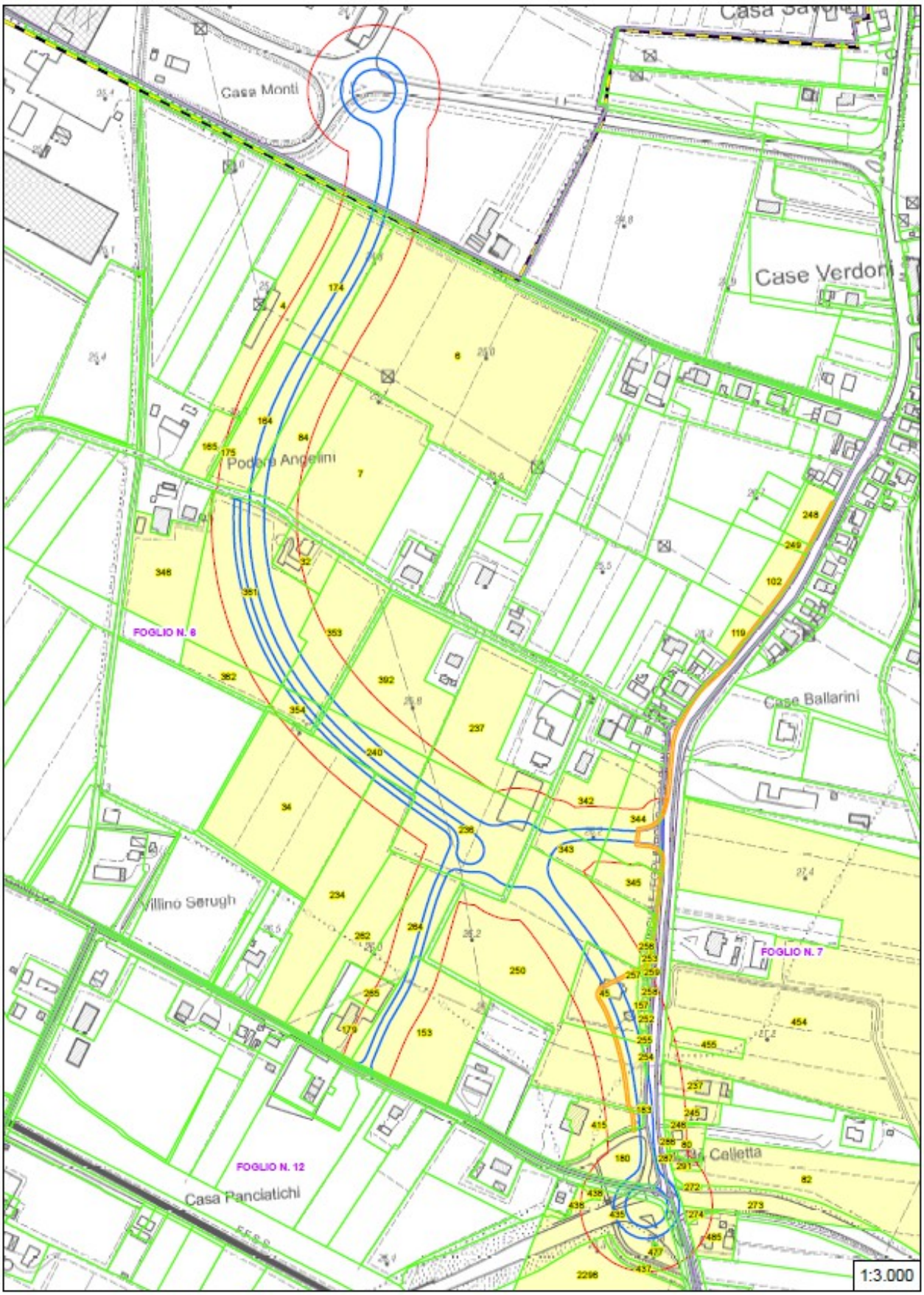


AREE INTERESSATE DAI VINCOLI ESPROPRIATIVI - LOTTO 2



AREE INTERESSATE DAI VINCOLI ESPROPRIATIVI - LOTTO 1

LOTTO 1 – FORLIMPOPOLI - AREE INTERESSATE DAI VINCOLI ESPROPRIATIVI



CONCLUSIONI

In generale si ritiene che le modifiche urbanistiche proposte da FMI per conformare gli strumenti vigenti al piano appaiano giustificate in rapporto:

- alla funzionalità e sicurezza dell'assetto viabilistico proposto;
- alla necessità di garantire il rispetto delle ambientazioni e mitigazioni ecologico-ambientali minimali e la loro fruibilità/manutenzione in sicurezza ;
- alla volontà, da parte dell'Amministrazione, di attuare una soluzione progettuale innovativa e di qualità;
- alla necessità di salvaguardare la compatibilità con il tracciato della Via Emilia bis.

In particolare la proposta non contrasta con gli obiettivi strategici del Comune di Forlimpopoli come delineati nel programma di mandato (Delibera del C.C. n. 51/2014) e nella delibera di Giunta comunale n. 57 del 05-06-2018 di approvazione del progetto.

Nel complesso si ritiene la presente proposta di variante procedibile.

ADEMPIMENTI PROCEDURALI – SINTESI CONCLUSIVA

Progetto di fattibilità

Autorizzazioni, nulla-osta e permessi

Per il proseguo della progettazione è necessario acquisire le autorizzazioni dagli enti titolati a rilasciare la prescritta autorizzazione ad eseguire i lavori nei seguenti tratti di strada:

- *Tangenziale di Forlimpopoli (Anas) realizzazione di rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con via San Leonardo (lotto 1);*
- *S.P. 60 (Provincia) deviazione di via San Leonardo sulla nuova strada (lotto 1) sino alla rotatoria intermedia;*
- *S.P. 60 (Provincia) realizzazione di rotatoria in corrispondenza dell'intersezione con il prolungamento di via Selva (lotto 2);*
- *Consorzio di Bonifica realizzazione di scarico delle acque meteoriche negli scoli di propria competenza (lotti 1 e 2).*
- *Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio.*

Interferenze con sottoservizi

Come riportato in premessa, la conferenza di Servizi del 29.1.2018 ha posto in evidenza la consistenza presenza di reti e canalizzazioni di proprietà di Enti che ha indotto la stessa conferenza ad optare per un tracciato alternativo al fine di evitare impianti tecnologici e spostamenti di lunghi tratti di tubazione generando problemi tecnici e costi elevati.
In fase attuativa dovranno essere richiesti i pareri degli enti gestori dei sottoservizi interferenti.

Variante urbanistica

Coerenza con la pianificazione strutturale comunale e con la pianificazione sovracomunale

Il progetto **è conforme alle linee di sviluppo infrastrutturale dettate dal piano strutturale** vigente in quanto le aree interessate dai nuovi assetti sono sostanzialmente conformi alla tavola ST vigente (approvata con Variante di adeguamento 2008).
Il PSC di Forlimpopoli è stato adeguato con variante specifica approvata in data 18/05/2019 che ha recepito il tracciato del progetto di fattibilità approvato.
La variante e' altresì rispondente alle indicazioni e prescrizioni del P.T.C.P**. ,** nonché del Nuovo P.R.I.T. 2025 approvato.

Il progetto comporta invece Variante al Piano Operativo Comunale (POC) e, di conseguenza, al RUE.

Dimensionamento

La presente proposta di Variante al POC ed al RUE:

- non incide sul dimensionamento complessivo della strumentazione urbanistica comunale;
- garantisce il rispetto delle dotazioni territoriali;
- è coerente con l'impostazione generale del strumentazione urbanistica vigente, in quanto, intervenendo su aree già parzialmente pianificate, non comporta nuovi incrementi delle previsioni insediative, né modifica in modo sostanziale le previsioni esistenti.

Parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. - Valutazione Ambientale Strategica /VAS e Screening

In relazione alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) di cui all'art. 11 del D.Lgs. 3/4/2006 n. 152 (Norme in materia ambientale) come modificato dal D.Lgs. 16/1/2008 n. 4, la presente variante contiene il documento di Valsat elaborato con valore di Screening.
Si è ritenuto opportuno optare per tale integrazione procedurale, in base al principio di non duplicazione degli atti, considerando che:

- l'opera è conforme ai relativi piani strutturali; in particolare il lotto 1 è stato inserito con specifica variante al PSC di Forlimpopoli, di recente approvazione, oggetto di ValSat specifica.
- trattasi di previsione puntuale (opera pubblica) per cui tutti gli approfondimenti inerenti gli aspetti ambientali sono strettamente correlati all'oggetto progettuale;

L'elaborato, pertanto, è stato redatto a norma:

- L.R. 20/2000 e ss.mm.ii. DISCIPLINA GENERALE SULLA TUTELA E L'USO DEL TERRITORIO**,** Art. 5 Valutazione di sostenibilità del piani, che al comma 3 introduce nei procedimenti urbanistici i principi di non duplicazione e di integrazione delle valutazioni ambientali; il medesimo principio è confermato anche dalla L.R. 24/2017;
- L.R. 4/2018 DISCIPLINA DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DEI PROGETTI – Art. 10 "Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening)" che, al comma 5, specifica che la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) può essere condotta nell'ambito della valutazione ambientale strategica (VAS).

Si rimanda, pertanto allo specifico elaborato di VALSAT _ Screening.

Soggetti competenti in materia ambientale

- ARPA-AUSL
- CONSORZIO BONIFICA
- ATERSIR
- SOPRINTENDENZA (Lotto 1 Forlimpopoli)

Parere integrato ARPA-AUSL ex art. 19 LR 19/1982

Si dà atto che successivamente all'adozione sarà richiesto il parere di ARPA e dell'Azienda unità sanitaria locale di Forlì previsto dall'art. 19 della LR 19/1982 e s.m.i..

Parere ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 - Relazione Geologica e MZS

L'ambito oggetto dei piani attuativi in variante non ricade in zona soggetto a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. del 30/12/1923 n° 3267, né in zona soggetta a vincolo di trasferimento o consolidamento degli abitati ai sensi della Legge 9/7/1908 n° 445.
Per la Variante al POC è stata redatta apposita relazione Geologica, in quanto la Variante comporta l'inserimento di una nuova previsione viaria.
Per il Lotto 1, in particolare, si rimanda agli elaborati Geologici e di Microzonazione Sismica della Variante specifica al PSC approvata con atto C.C. n. 31 del 18/05/2019 del Comune di Forlimpopoli.

COMUNE DI FORLI' - ELABORATI MODIFICATI CON LA PRESENTE VARIANTE

Gli elaborati di progetto degli strumenti urbanistici vigenti direttamente interessati dalla proposta di Variante sono i seguenti:

- ***POC – tav. P29***
- ***RUE – tav. P29***
- ***PSC – POC – RUE - tav. VA P29***
- ***PSC- ST*** *(aggiornamento)*
- ***POC - Elenco vincoli espropriativi***
- ***POC - Allegato vincoli espropriativi***
- ***POC - Schede di sintesi***

COMUNE DI FORLIMPOPOLI- ELABORATI MODIFICATI DELLA PRESENTE VARIANTE

Gli elaborati di progetto degli strumenti urbanistici vigenti direttamente interessati dalla proposta di Variante sono i seguenti:

- ***POC stralcio - opera pubblica – Tavola Unica (nord) –***
- ***POC stralcio - opera pubblica - Allegato Elenco vincoli espropriativi***
- ***Tavola dei Vincoli***
- ***RUE - Tavola 1a - Disciplina del territorio urbano e rurale (stralcio cartografico)***
- ***RUE – Tavola 2a – Limitazioni delle attività di trasformazione ed uso del territorio (stralcio cartografico)***

Per COMUNE di FORLI'

La Responsabile dell'Unità Pianificazione urbanistica
Arch. Mara Rubino

Per COMUNE di FORLIMPOPOLI

La Responsabile del Settore Edilizia Territorio e Ambiente
Arch. Raffaella Mazzotti