

PGFC  
Risposta a VS prot. 1907 del 02/02/2018  
PGFC Arpae 1942del 02/02/2018

Forlì,

Al Sindaco  
del Comune di Forlimpopoli  
[protocollo@pec.comune.forlimpopoli.fc.it](mailto:protocollo@pec.comune.forlimpopoli.fc.it)

**Oggetto:** Variante al Piano Strutturale Comunale, Forlimpopoli. Seduta Conferenza di Pianificazione del 15/02/2018. Contributo.

In merito all'oggetto, esaminati gli elaborati prodotti si fornisce il seguente contributo.

#### **QUADRO CONOSCITIVO**

Considerato che il precedente PSC è stato approvato nel 2006 (DCC 74/06) ed in quella occasione è stato elaborato lo studio del territorio, ossia un quadro conoscitivo completo, anche ora andrà elaborato ed aggiornato tale studio approfondendone le varie componenti.

Le componenti da studiare sono quelle classiche: il sistema economico-sociale, il sistema relazionale, il sistema delle funzioni e delle polarità, il sistema naturale-ambientale, il sistema insediativo, il sistema infrastrutturale, il sistema della mobilità, il sistema rurale ed il sistema dei beni culturali.

Lo studio dovrà soprattutto evidenziare le variazioni intervenute nel corso del tempo.

In merito alle emergenze arboree si valuta opportuno un aggiornamento di quanto individuato nelle tavole del PTCP, verificandone l'attualità. Inoltre andranno individuate (censite) quelle emergenze vegetazionali (alberi e siepi) che hanno raggiunto quanto meno l'età di 50 anni, perché si reputa che siano da considerare delle invariabili ambientali da tutelare e valorizzare.

#### **DOCUMENTO PRELIMINARE**

Si espongono le seguenti considerazioni, propedeutiche a qualsiasi scelta da effettuare nel territorio di Forlimpopoli, ma anche a scala più ampia (provincia, bacino).

Si dovranno verificare le previsioni urbanistiche dei comuni contermini per non effettuare scelte incompatibili e/o incongruenti tra loro.

La via Emilia costituisce l'asse che connette il sistema "urbano" tra Imola e Rimini, posti questi capoluoghi come estremi del sistema, che a sua volta si connette ad altri sistemi "urbani" contermini (pedemontano, bolognese, costa, ravennate). Risulta evidente che tale sistema è praticamente continuo e i vari componenti fortemente connessi tra loro; attualmente tale asse ha raggiunto livelli di congestione che difficilmente supporteranno

ulteriori connessioni. Ne deriva che la programmazione è fortemente condizionata se non addirittura vincolata. Risulta necessaria quindi la realizzazione, condivisa a livello sovracomunale-territoriale, di un asse bis; in assenza della sua realizzazione, andranno studiate alternative, sempre però in maniera condivisa con i territori interessati.

Le previsioni che potrebbero fare capo, come traffico indotto, alla Via Emilia andranno attentamente valutate alla luce di quanto espresso. Anche il sistema della mobilità lenta andrà verificato, studiando direttrici non necessariamente connesse alla strada principale.

Andrà verificata la effettiva fattibilità delle azioni di risoluzione e di mitigazioni alle “*limitazioni alle attività di trasformazione e d’uso*”, al fine che quanto previsto non ne sia fortemente condizionato o, addirittura, non attuabile.

In linea generale l'individuazione di ambiti di intervento, disegnandoli sulla base di confini catastali, non sempre corrisponde alle effettive esigenze di sostenibilità degli obiettivi. Il piano strutturale dovrebbe avere la funzione di coniugare queste esigenze, indicando, più che individuare, le aree in cui fare e sviluppare le linee programmatiche. Si ritiene sia compito dei successivi strumenti urbanistici, RUE e POC, individuare e disegnare gli ambiti, considerando i molteplici aspetti, quali le opportunità, i condizionamenti e le invariabili condivise.

## **AMBITI**

Per i seguenti ambiti si osserva:

### **A 13 – 03 area industriale scalo ferroviario**

Considerata la realtà della zona ed in particolare lo scalo merci e l’area produttiva “*La Selva*” di Forlì, la previsione farà sì che si costituisca una unica realtà produttiva di notevole dimensione (si evidenzia che complessivamente avrà una superficie pari all’attuale capoluogo). E’ realistico ritenere che la completa realizzazione di questo polo avvenga per fasi successive nel corso degli anni, assumendo una importanza notevole per il territorio.

Tale polo non dovrà essere attuato per stralci episodici e staccati tra loro, è necessario che già in fase di PSC, di concerto con l’Amministrazione di Forlì, siano progettate le linee generali-pianificatorie del suo sviluppo; questo per la migliore sostenibilità e per facilitare l’integrazione con le aree esistenti.

Gli aspetti più rilevanti da considerare e progettare sono: ampie fasce di mitigazione verso le aree residenziali contermini e le abitazioni interne se confermate con tale funzione, sistema di filiera per le materie prime, sistema di filiera per il recupero, il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti, sistemi integrati di depurazione (acque, fumi, polveri), sistemi integrati delle mitigazioni per la rumorosità, sistema integrato della tutela e valorizzazione della vegetazione, sistemi integrati per l'utilizzo ed il risparmio dell'energia (acque, elettricità, metano), sistemi integrati per la mobilità, sia delle merci (ad esempio percorsi dedicati) sia degli addetti (per esempio trasporti dedicati).

In merito alle abitazioni presenti, sia all'interno, sia a confine si ritiene che una loro tutela vada attuata tramite soluzioni progettuali che permettano di realizzare ampie fasce a verde di stacco, oppure, questi edifici, dovranno avere una funzione differente dalla residenza. Si ritiene che una ampiezza sufficiente delle fasce dovrà essere quella che possa contenere almeno un triplo filare di alberi, per le abitazioni a confine, e doppio filare di alberi, per le abitazioni all'interno.

La previsione di una nuova strada di collegamento tra la Via Mattei e la circonvallazione del capoluogo andrà attentamente studiata e valutata; al proposito si ritiene che la stessa scelta vada preceduta considerando:

- la necessità dell’infrastruttura,
- la condivisione e la programmazione tra i due Comuni Forlimpopoli e Forlì,

**Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna**

**Sede legale** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC [dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

**Sezione di Forlì-Cesena e Distretto di Forlì** | Viale Livio Salinatore, 20 | 47121 Forlì | tel 0543 451411 | Fax 0543/451451

**Distretto di Cesena** | Via Marino Moretti, 43 | 47521 Cesena | Tel. 0547/350711 Fax 0547/301874

**PEC** [aoofc@cert.arpae.emr.it](mailto:aoofc@cert.arpae.emr.it) | [fc-urp@arpae.it](mailto:fc-urp@arpae.it)

- le interferenze con la prevista Via Emilia Bis,
- l'adeguamento-potenziamento di percorsi già esistenti.

Solo dopo questo percorso di verifica e di programmazione e dalle sue risultanze, potrà essere stabilito se inserire o meno la previsione.

#### **A11 – 18 comparto di riconversione - rigenerazione – riqualificazione ex - SFIR**

Le funzioni residenziali andranno previste in connessione con quelle esistenti presenti a Sud-Est dell'ambito.

#### **A13 – 12 area commerciale SS9 – Forlì**

Evidenziate la presenza di abitazioni, sia all'interno, sia a confine queste andranno tutelate tramite soluzioni progettuali che permettano di realizzare ampie fasce a verde di stacco, oppure, questi edifici, dovranno avere una usi non residenziali. Si ritiene che una ampiezza sufficiente delle fasce dovrà essere quella che possa contenere almeno un doppio filare di alberi.

#### **A11-16 – comparto di riqualificazione Via Emilia Sud**

Considerato il disagio manifestato da numerosi residenti sia nel territorio di codesto comune sia in quello di Bertinoro, considerato il carattere paesaggistico dell'area si ritiene preferibile favorire azioni di delocalizzazione delle attività esistenti.

### **VALSAT**

L'analisi di coerenza delle previsioni delle attuali modifiche del PSC con il PTCP vigente non viene valutato soddisfacente: le interazioni parzialmente positive risultano circa il 50% . Gli obiettivi andranno meglio strutturati e resi conformi alla pianificazione sovraordinata.

Per la realtà territoriale in questione occorre che le previsioni siano rese coerenti non solo per gli aspetti strettamente ambientali (asse strategico ambiente, agricoltura e paesaggio), ma anche per quanto riguarda la congestione viaria, le infrastrutture di area vasta, la frammentazione urbanistica (sprawl urbano).

Alla luce di quanto emergerà dal quadro conoscitivo, andrà verificata la presenza di criticità e se dal primo PSC si siano accentuate o meno; occorre verificare anche gli effetti di quanto attuato del primo PSC.

Andranno esplicitati e valutati i monitoraggi sull'attuazione del PSC attuale.

Si ritiene vadano inseriti i seguenti indicatori di risultato che si valuta siano di facile rendicontazione e di immediata valutazione dei risultati:

- collegamento degli ambiti, o stralci di essi alla pubblica fognatura depurata. Potrà essere verificato tramite la corretta attuazione, o meno, dei PUA sottesi;
- clima acustico negli ambiti residenziali, quanto meno di III classe acustica. Potrà essere verificato tramite la corretta attuazione, o meno dei PUA sottesi;
- riduzione della abitazioni esposte a classi acustiche superiori alla III classe acustica. Potrà essere verificata tramite la corretta messa in atto della zonizzazione acustica e tramite rilievi fonometrici.

**Infine si esplicitano** i seguenti aspetti affinché la pianificazione sia sostenibile e compatibile dal punto di vista ambientale:

- A) Individuazione della programmazione temporale delle azioni e di quanto programmato nel Piano. Andranno determinate delle priorità per poter così concentrare le risorse tecniche e gestionali, nonché quelle finanziarie. Si ritiene infatti che le previsioni non possano avere tutte uguale coerenza ed importanza per il territorio: prima le infrastrutturazioni per, poi, attuare al meglio gli altri obiettivi. Si suggerisce che sia il primo POC che preveda la realizzazione delle infrastrutture.
- B) Lo smaltimento delle acque reflue (acque nere) dovrà avvenire tramite la pubblica fognatura, collegata ad idonei sistemi di trattamento (depurazione). Si rammenta che l'attuazione delle aree andrà preceduta dalla verifiche ed adempimenti di cui alla DGR n. 201 del 22/02/2016 "indirizzi all'Agenzia Territoriale dell'Emilia-Romagna per i Servizi idrici e rifiuti ed agli Enti competenti per la predisposizione dei programmi di adeguamento degli scarichi di acque reflue urbane".
- C) Dovrà essere predisposta una nuova classificazione acustica.
- D) Andranno inserite norme che permettano una effettiva preservazione (non abbattimento), manutenzione della vegetazione presente e meritevole di tutela. Tali presenze costituiscono delle invariabili condivise nel territorio che devono essere tutelate e costituire la base delle trasformazioni ambientalmente sostenibili. Senza una loro effettiva preservazione il valore ambientale calerebbe drasticamente. In merito si ritiene che la sostituzione, anche se con incremento, non rappresenti una valida alternativa al mantenimento.

Distinti saluti.

Il Referente Pianificazione  
VIA, VAS  
Marco Maraldi

La Responsabile del Servizio  
Sistemi Ambientali  
Carla Nizzoli

[\\*Lettera firmata elettronicamente secondo le norme vigenti: D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445; D.Lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e s.m.i.; D.P.C.M. 30 marzo 2009. NN. Certificati 201113053225 e 2016130532160 Certificati rilasciati da InfoCert S.p.A. \(<https://www.firma.infocert.it>\)](#)"