

Piano Operativo Comunale (POC)

Comune di Faenza

POC 2015

L.R. 24 marzo 2000, n. 20 e s.m.i. - "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"

C.3.1

■ POC

DOCUMENTO DI VALSAT: SINTESI NON TECNICA

AII. "F"

Adottato con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. 52 del 23.12.2015
Approvato con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. 23 del 30.05.2017

Varianti al POC

- n. 1 Adottata con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. ___ del __. __. ____
Approvata con atto di Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. ___ del __. __. ____

Variante n. 1 al POC_ADOZIONE

PROGETTO
Ennio Nonni

PRESIDENTE URF
Giovanni Malpezzi

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Daniele Babalini

ASSESSORE ALLA PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE URF
Daniele Meluzzi

GRUPPO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA
Daniele Babalini
Federica Drei
Daniela Negrini

ASSESSORE ALL'URBANISTICA
COMUNE DI FAENZA
Domizio Piroddi

VALUTAZIONE AMBIENTALE
Silvia Donattini
Stefano Fatone

ASPETTI GEOLOGICI
Alessandro Poggiali

DIRIGENTE SETTORE TERRITORIO URF
Ennio Nonni



INDICE ALLEGATO "F" - Documento di ValSAT: Sintesi non tecnica

1	PREMESSA E QUADRO NORMATIVO	2
2	SINTESI DEI CONTENUTI DELLA VARIANTE N. 1 AL POC E DEI SUOI OBIETTIVI	3
2.1	CONTENUTI ED OBIETTIVI	3
2.2	INFLUENZA DELLE VARIAZIONI SU ALTRI PIANI	3
3	VALUTAZIONE DELLA COMPONENTE STRATEGICA: ANALISI DI COERENZA	4
3.1	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ: OBIETTIVI DEL PSC E STRATEGIE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE ...	5
3.2	VERIFICA DI COERENZA ESTERNA: VARIANTE N. 1 AL POC vs PSCA	6
3.3	VERIFICA DI COERENZA ESTERNA: VARIANTE N. 1 AL POC vs PUMS	7
3.4	VERIFICA DI COERENZA INTERNA: VARIANTE N. 1 AL POC vs VARIANTE N. 1 AL POC	7
4	VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE DEI COMPARTI	8
4.1	METODO DI VALUTAZIONE	8
4.1.1	<i>Scenari di riferimento analizzati</i>	9
4.2	OPERA PUBBLICA N. 2: TRATTO INIZIALE DELLA PISTA "BORGO TULIERO"	9
4.3	OPERA PUBBLICA N. 3: "VIA OSPITALACCI"	11
4.4	OPERA PUBBLICA N. 4: "BORGO PRATI"	12
5	VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI (TAVOLE E SCHEDA DEI VINCOLI)	15
5.1	OPERA PUBBLICA N. 2: TRONCO INIZIALE DELLA PISTA "BORGO TULIERO"	16
5.2	OPERA PUBBLICA N. 3: "VIA OSPITALACCI"	17
5.3	OPERA PUBBLICA N. 4: "BORGO PRATI"	18
6	MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI	19

1 PREMESSA E QUADRO NORMATIVO

Il presente rapporto costituisce elaborato ai fini della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Operativo Comunale specifico, e correlata variante di adeguamento del RUE vigente.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, o più genericamente Valutazione Ambientale, prevista a livello europeo, recepita a livello nazionale e regolamentata a livello regionale (denominata dalla LR 20/2000 VALSAT) riguarda i programmi e i piani sul territorio e deve garantire che siano presi in considerazione gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come previsto dal D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152, modificato dai D.Lgs. 16 gennaio 2008 n.4 e 29 giugno 2010 n.128, riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

La VAS è un processo volto ad assicurare che siano individuati preventivamente, nel Rapporto Ambientale, gli impatti significativi sull'ambiente che potranno derivare dall'attuazione del piano stesso, selezionando tra le possibili soluzioni alternative quelle maggiormente rispondenti agli obiettivi generali di sostenibilità e individuando le misure volte a impedire, mitigare o compensare le eventuali criticità negative.

Scopo di questo documento è quindi contribuire all'individuazione preliminare, all'analisi e alla descrizione dei potenziali impatti ambientali determinati dall'allineamento normativo del RUE del Comune di Faenza a quello del RUE Intercomunale, anch'esso sottoposto a procedura di VAS-ValSAT e dotato del documento di ValSAT, nonché dalla modifica della perimetrazione di alcune Schede progetto minute nonché all'introduzione di due Schede progetto nuove e di tre nuove piste ciclabili, di cui una già prevista come tracciato nel PSC, approvato dal Comune di Faenza con Delibera di Consiglio n. 5761/17 del 22.01.2010.

Viene pertanto redatto il presente Rapporto ambientale, costituente il "Documento di ValSAT", analizzando la componente strategica (obiettivi e azioni) e la compatibilità nonché conformità rispetto alla approvanda Tavola dei Vincoli (come richiesto dall'art.19, comma 3 della L.R. 20/2000 così come modificato dall'art.51, comma 2 della L.R. 15/2013), aggiornata recependo i nuovi contenuti dei Piani sovraordinati.

2 SINTESI DEI CONTENUTI DELLA VARIANTE N. 1 AL POC E DEI SUOI OBIETTIVI

2.1 Contenuti ed obiettivi

L'Amministrazione Comunale di Faenza, intende realizzare tre nuovi tratti di pista ciclopedonale al fine di favorire la mobilità ciclabile e pedonale rispetto ad altre forme meccanizzate.

Oltre a migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali riducendo sensibilmente l'inquinamento dell'aria, la realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali risponde alla necessità di difendere e di diffondere l'utilizzo della bicicletta (e della pedonalità) quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare anche gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, di accesso ai servizi, oltre alla possibilità di utilizzare tali percorsi come itinerari cicloturistico-paesaggistici.

Sono indubbi infatti i grandi benefici individuali, sociali, economici ed ambientali potenzialmente connessi alla riduzione dell'uso dei mezzi meccanizzati per gli spostamenti urbani ed extraurbani.

I tratti di pista ciclopedonale che l'Amministrazione Comunale di Faenza intende realizzare, al fine di collegare il centro urbano di Faenza con gli agglomerati residenziali in ambito extra urbano, sono i seguenti:

- Tratto iniziale Borgo Tuliero (Opera pubblica n. 2);
- Tratto Via Ospitalacci, di collegamento tra la pista ciclabile di via Canal Grande e il borghetto residenziale di Via San Prospero/Via Dottora (Opera pubblica n. 3);
- Tratto Borgo Prati, di collegamento tra Granarolo e Borgo Prati (Opera pubblica n. 4).

Tali tratti ciclopedonali risultano non previsti dagli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti sul territorio comunale e comportano variante rispetto al POC approvato con Deliberazione del Consiglio dell'Unione della Romagna Faentina n. 23 del 30/05/2017 avente come oggetto *“Faenza - Adeguamento e messa in sicurezza Strada Provinciale n. 16 e realizzazione pista ciclopedonale Faenza-Borgo Tuliero: POC specifico e correlata variante al RUE. Controdeduzione e approvazione”*.

Il tratto di pista ciclopedonale di collegamento tra il centro abitato di Faenza e Borgo Tuliero, frazione collinare di circa 450 abitanti posta a 2,5 km dal centro abitato di Faenza e identificato come tratto 1, risulta attualmente in fase di realizzazione.

Tale tratto, della lunghezza di circa 1.200 m e larghezza di 2,50 m, si riallaccia ad un percorso ciclabile esistente compreso tra la frazione di Borgo Tuliero e l'incrocio con la S.P. n. 16 e consente di garantire la sicurezza di pedoni e ciclisti che percorrono il tratto stradale sulla S.P. n. 16 “Marzeno”, caratterizzata da una ridotta dimensione della sezione stradale e da un traffico consistente – TGM pari a 6237 – costituito, in particolare da una percentuale elevata, pari al 15%, di automezzi pesanti.

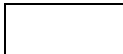



2.2 Influenza delle variazioni su altri Piani

La presente Variante influenza e produce variante al Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Faenza.

3 VALUTAZIONE DELLA COMPONENTE STRATEGICA: ANALISI DI COERENZA

Di seguito si riportano le matrici di coerenza fra gli Obiettivi Specifici del POC e gli Obiettivi di Sostenibilità del PSC. La coerenza con gli strumenti sovraordinati (leggi e piani) viene, infatti, assunta come già acquisita e verificata, per l'appunto, nel quadro tracciato dal PSC approvato.

Nella matrice, il colore verde assume il significato di "interazione positiva" e quindi piena coerenza, mentre il colore giallo assume il significato di "interazione potenzialmente positiva" con quindi la necessità di approfondimenti puntuali. Il raggiungimento della coerenza potrà essere raggiunto o con le modalità di attuazione delle strategie del POC, o a seguito di indagini ulteriori rese necessario dalle caratteristiche morfologiche degli ambiti su cui si va ad operare - e quindi del successivo grado di specificità dell'intervento in sede di attuazione - o potrà essere demandato a piani di settore data l'impossibilità da parte del POC di darne soluzione. Il colore rosso assume il significato di "interazione potenzialmente negativa": in linea di principio, stante la natura della ValSAT non autorizzativa ma autocorrettiva, l'esito atteso sarà l'assenza di interazioni potenzialmente negative, infine, la cella vuota significa che "non ci sono significative interazioni fra Obiettivi/Azioni di POC e Obiettivi di PSC".

	Nessuna significativa interazione
	Interazione positiva
	Interazione potenzialmente positiva: mitigazioni o condizioni necessarie
	Interazione potenzialmente negativa: possibili criticità da risolvere

3.1 Obiettivi di sostenibilità: obiettivi del PSC e strategie del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

Tra gli obiettivi strategici generali - di portata strutturale (già sanciti quindi come invariati per questa fase della pianificazione comunale - si riportano (dalla ValSAT del PSC):

- promuovere un ordinato sviluppo del territorio, dei tessuti urbani e del sistema produttivo in un quadro di compatibilità e sostenibilità ambientale e di un miglioramento complessivo della qualità dell'ambiente;
- in particolare i nuovi ambiti devono rispondere in modo preciso a criteri di localizzazione accorpata e qualità urbanistica;
- assicurare che i processi di trasformazione siano compatibili con la sicurezza e la tutela dell'integrità fisica e con l'identità culturale del territorio;
- elevare la qualità della vita e la qualità urbana mediante il miglioramento di quella ambientale, architettonica e sociale del territorio, in particolare attraverso interventi di riqualificazione urbanistica/architettonica/artistica del tessuto esistente;
- ridurre la pressione degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali anche attraverso interventi di riduzione e mitigazione degli impatti;
- in particolare occorre prevedere il consumo di nuovo territorio solo quando non sussistono alternative, derivanti dalla sostituzione dei tessuti insediativi esistenti, ovvero dalla loro riorganizzazione e riqualificazione urbanistica.

Tra gli obiettivi strategici puntuali, finalizzati alla razionalizzazione ed ottimizzazione delle dotazioni esistenti, si riportano (dalla ValSAT del PSC e dalla Relazione del PSC):

- individuare e riqualificare i confini dei centri urbani cercando di dare priorità alle scelte rivolte alla saturazione e riqualificazione degli spazi incompiuti e/o incongrui prima di aggiungere aree nuove;
- caratterizzare i centri urbani con funzioni compatibili fra loro;
- valorizzare con regole ambientali, l'ambiente urbano, quello extraurbano e le nuove zone di trasformazione;
- non considerare prioritari ed esaustivi i parametri edilizi tradizionali;
- incentivare i progetti di urbanistica sostenibile e di bioedilizia anche con agevolazioni economiche; in quanto l'obiettivo è la qualità delle trasformazioni;
- perseguire sotto forma di accordi specifici e trasparenti la partecipazione dei privati alle trasformazioni urbanistiche;
- lasciare ampio spazio a regole presuntive e non prescrittive;
- evidenziare le scelte urbanistiche a livello descrittivo e grafico alla stregua di progetti, con creatività e innovazione;
- la semplificazione normativa da perseguire ad ogni livello;
- la flessibilità delle scelte deve comunque essere garantita attraverso strumenti agili, di manutenzione continua, per garantire attualità al Piano.

Il Comune di Faenza, con D.G.C. 137/2016, ha inoltre approvato le "Linee di indirizzo per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2017-2030", confermando gli indirizzi generali del Consiglio Comunale sul tema della mobilità (D.C.C. 359/2015). Le strategie che il PUMS ha assunto relativamente all'obiettivo "Potenziamento dello spostamento in bici" sono le seguenti:

- individuazione dei principali assi di traffico ciclabile;
- "censimento" di quanto già realizzato e coerente con gli obiettivi del PUMS;
- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili in centro storico, anche a scapito della sosta dei veicoli a bordo strada;
- realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili protetti in area urbana ed in area extraurbana;

- messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici;
- estensione della diffusione del piedibus;
- ampliamento del servizio di bici pubbliche;
- identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata;
- eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta.

3.2 Verifica di coerenza esterna: Variante n. 1 al POC vs PSCA

Obiettivi generali PSC	promuovere un ordinato sviluppo urbano in un quadro di compatibilità e sostenibilità ambientale	localizzazione accorpata e qualità urbanistica dei nuovi ambiti	assicurare processi di trasformazione compatibili con la sicurezza e la tutela e l'identità culturale del territorio	elevare la qualità della vita e la qualità urbana attraverso interventi di riqualificazione	ridurre la pressione degli insediamenti sui sistemi naturali e ambientali
Obiettivi e Azioni Variante n. 1 al POC					
OB: migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali					
A1: completare la rete ciclopedonale esistente					
A2: riconnettere gli agglomerati residenziali in territorio extraurbano al centro urbano					

Obiettivi puntuali PSC	riqualificare i confini dei centri urbani con priorità alla saturazione e riqualificazione degli spazi incanalati e incanalati	caratterizzare i centri urbani con funzioni compatibili fra loro	valorizzare l'ambiente urbano e extraurbano con regole ambientali	non considerare prioritari ed esaustivi i parametri edilizi tradizionali	incentivare la qualità delle trasformazioni con agevolazioni economiche	perseguire con accordi trasparenti la partecipazione dei privati alle trasformazioni	lasciare ampio spazio a regole presuntive e non prescrittive	evidenziare il carattere progettuale delle scelte urbanistiche con creatività e innovazione	garantire la flessibilità delle scelte attraverso strumenti che garantiscono attualità al Piano
Obiettivi e Azioni Variante n.1 al POC									
OB: migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali									
A1: completare la rete ciclopedonale esistente									
A2: riconnettere gli agglomerati residenziali in territorio extraurbano al centro urbano									

3.3 Verifica di coerenza esterna: Variante n. 1 al POC vs PUMS

Strategie PUMS	individuazione dei principali assi di traffico ciclabile	"censimento" di quanto già realizzato e coerente con gli obiettivi del PUMS	realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili in centro storico, anche a scapito della sosta dei veicoli a bordo strada	realizzazione di nuove piste e/o percorsi ciclabili protetti in area urbana ed in area extraurbana	messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili - pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici	estensione della diffusione del piedibus	ampliamento del servizio di bici pubbliche	identificazione e potenziamento dei punti di interscambio e complementarietà tra la bicicletta e la mobilità pubblica e privata	eliminazione, laddove possibile, della compresenza di percorsi ciclabili con le auto in sosta
Ob: migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali									
A1: completare la rete ciclopedonale esistente									
A2: riconnettere gli agglomerati residenziali in territorio extraurbano al centro urbano									

3.4 Verifica di coerenza interna: Variante n. 1 al POC vs Variante n. 1 al POC

Obiettivi e Azioni Variante n. 1 al POC	Ob: migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali	A1: completare la rete ciclopedonale esistente	A2: riconnettere gli agglomerati residenziali in territorio extraurbano al centro urbano
Ob: migliorare la sicurezza e il decongestionamento delle arterie stradali			[1]
A1: completare la rete ciclopedonale esistente			[2]
A2: riconnettere gli agglomerati residenziali in territorio extraurbano al centro urbano	[1]	[2]	

[1] Essendo tratti prevalentemente extraurbani, il progetto dovrà evidenziare e prestare particolare attenzione ai sistemi di separazione dei flussi nonché all'aspetto percettivo reciproco dell'utenza.

[2] Al fine di dare piena coerenza all'azione messa in campo, in particolare per quanto riguarda l'Opera pubblica n. 4 (Granarolo Faentino - Borgo Prati), andrà implementato il collegamento tra il tratto stesso e il centro urbano di Granarolo Faentino.

4 VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E TERRITORIALE DEI COMPARTI

4.1 Metodo di valutazione

La valutazione prende in esame in modo analitico i tre progetti di infrastruttura ciclopedonale ricadenti sostanzialmente nel territorio rurale.

Per ogni intervento, vengono predisposte valutazioni specifiche allo scopo di verificare il recepimento delle condizioni e delle prestazioni cui è stata subordinata la loro attuazione, individuando e precisando gli effetti delle trasformazioni.

La Valutazione della sostenibilità degli effetti delle trasformazioni previste dalla Variante n. 1 al POC è stata condotta per ciascuna infrastruttura, analizzando le componenti urbane e ambientali che possono subire modifiche in seguito alla realizzazione degli interventi.

- SCENARIO DI PROGETTO: sintesi degli ambiti normativi intercettati e relativa modifica;
- PAESAGGIO: valutazione dell'inserimento paesaggistico del manufatto, sia da un punto di vista esterno sia da un punto di vista interno, e compatibilità del progetto con la classificazione del territorio ai sensi del D.Lgs. 42/2004; interferenza e modifica delle specie vegetali e animali potenzialmente interessate dalle trasformazioni;
- ACUSTICA: valutazione della compatibilità dell'infrastruttura con la Zonizzazione Acustica Comunale o con le funzioni esistenti nell'intorno;
- ACQUA: valutazione della vulnerabilità degli acquiferi e considerazioni sulla regimazione delle acque in loco;
- ARIA: valutazione dell'incidenza del progetto sulla qualità dell'aria;
- SALUTE PUBBLICA: compatibilità con il Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020;
- SISMICA: sintesi delle condizioni espresse in Relazione geologica per sottosuolo.

Per tutti i progetti, ciascuna componente dà luogo a prestazioni o indirizzi per la mitigazione degli effetti attesi in seguito all'attuazione del POC.

L'analisi di ogni componente ambientale è suddivisa in "Stato di fatto" e "Stato di progetto", in modo da poterne descrivere lo stato attuale e le possibili modifiche e trasformazioni derivanti dalle proposte progettuali presentate.

Le considerazioni sviluppate e prodotte all'interno della voce "Stato di progetto" hanno carattere di valutazione quali - quantitativa **[V]** nei casi in cui è possibile stimare gli effetti o l'effettiva caratterizzazione del progetto rispetto alla singola componente ambientale, sulla base dei dati a disposizione; hanno invece carattere di condizione alla trasformazione **[C]** nei casi in cui, stanti le funzioni da insediare e la conformazione delle aree, l'attuazione sia subordinata al soddisfacimento di ulteriori azioni (condizioni) al fine di rendere sostenibili gli interventi; assumono poi carattere qualitativo e danno luogo a prestazioni da raggiungere **[P]** nei casi in cui non è possibile eseguire stime quantitative degli effetti in questa sede e in relazione alla singola componente ambientale considerata.

Qualora si evidenzino criticità rispetto alla voce o alla componente ambientale considerata, tali da non poter essere risolte in questa sede (quindi demandate ad altri strumenti - di settore - per la loro soluzione) o da cui non è possibile

prescindere per natura dell'intervento o dell'area, vengono date misure compensative e/o mitigazioni **[C/M]** tali da bilanciare l'intervento o risolvere tale criticità o indirizzarne la soluzione.

4.1.1 Scenari di riferimento analizzati

Nel valutare i possibili effetti del Piano, vengono considerati tre scenari possibili:

- 1) Scenario ZERO: nessuna delle strategie del Piano viene attuata. Coincide con lo scenario attuale, e prende atto della situazione attuale e delle criticità/potenzialità dell'intorno.
- 2) Scenario UNO: tutti gli effetti derivano dall'attuazione dei progetti inseriti nel presente POC.

4.2 Opera pubblica n. 2: tratto iniziale della pista "Borgo Tuliero"

SCENARIO DI PROGETTO



Stato di progetto

[V] Il progetto risulta compatibile con gli ambiti normativi intercettati. In particolare, per quanto riguarda l'Area rurale sottoposta a Scheda progetto R.30, la porzione di tracciato ricadente in essa risulta già come "Area da cedere attrezzata", come indicato nell'elaborato P.1 del RUE, e quindi compatibile nell'uso.

[V] Il tracciato ricade interamente in fascia di rispetto stradale.

PAESAGGIO

Inserimento paesaggistico / Flora e Fauna

Stato di progetto

[V] Il tracciato, sviluppandosi ad una quota maggiore rispetto alle aree circostanti, risulta visibile sia per chi proviene dalla città (direzione nord) sia per chi proviene dalla collina (direzione sud).

[V] Il tracciato è interamente ricompreso entro i 300 m dal Fiume Lamone.

[C] È necessario procedere alla richiesta di Autorizzazione Paesaggistica, che potrà contenere eventuali Condizioni e/o Mitigazioni.

ACUSTICA

Stato di progetto

[V] Stante il tipo di opera di mobilità lenta, non si segnalano interferenze negative.

ACQUA

Stato di progetto

[C] Il progetto definitivo dovrà specificare il sistema di raccolta delle acque meteoriche e il raccordo con lo stato di fatto.

ARIA

Stato di progetto

[V] L'opera non incide sulla componente ARIA e non ne modifica lo stato.

SALUTE PUBBLICA

Stato di progetto

[C] Come indicato nel parere P.G. 11836/2017 del Tavolo Intersettoriale per la Sicurezza Urbana del Comune di Faenza, "1. pur ribadendo l'importanza di realizzare il tratto di attraversamento e collegamento in prossimità del Ponte Rosso, che attualmente non risulta incluso nel progetto del POC, in attesa che esso venga realizzato in attuazione dell'intervento disciplinato dalla Scheda Progetto R.30 del RUE approvato, il provvedimento che eventualmente anticiperà la suddetta opera pubblica potrà discostarsi, superandole, dalle previsioni attualmente vigenti."

"2. il progetto del tratto di attraversamento e collegamento in prossimità del Ponte Rosso dovrà inoltre prevedere l'illuminazione dell'attraversamento pedonale in prossimità dell'incrocio con la via San Martino e dovrà essere prevista un'adeguata area di mediazione che possa facilitare la salita e la discesa dal veicolo."

[V] Il progetto è compatibile con quanto espresso e indicato all'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale PAIR2020, approvato con D.A.L. 115/2017.

SISMICA

Stato di progetto

[C] Per la progettazione esecutiva delle opere strutturali dovranno essere considerati i seguenti valori Fattori di amplificazione locale (Fa):

- Fa (PGA) = 2,2

- Fa (SI1 0.1s <T 0<0.5s) = 2,2

- Fa (SI2 0.5s <T 0<1.0s) = 1.7

[C] Sulla base delle conclusioni espresse in Relazione Geologica, "dovrà essere redatta specifica relazione geologica di supporto alla progettazione geotecnica degli interventi".

[V] "L'area in cui è prevista la nuova pista ciclo-pedonale rientra all'interno delle "aree a moderata probabilità di esondazione", in riferimento alla zonizzazione di rischio idraulico del Piano di Bacino vigente. La sopraelevazione del sito d'intervento rispetto al piano campagna circostante indotta dal rilevato stradale abbatte tale indice di pericolosità".

4.3 Opera pubblica n. 3: "via Ospitalacci"

SCENARIO DI PROGETTO



Stato di progetto

[V] Il progetto risulta compatibile con gli ambiti normativi intercettati.

[V] Il tracciato ricade interamente in fascia di rispetto stradale e ferroviaria.

PAESAGGIO

Inserimento paesaggistico / Flora e Fauna

Stato di progetto

[V] Il tracciato, nella porzione adiacente la linea ferroviaria, risulta visibile solamente per chi proviene dalla frazione di Celle essendo tale linea ferroviaria ubicata a quota maggiore in posizione di barriera, mentre nella porzione adiacente via Ospitalacci esso è sempre visibile e sostanzialmente alla medesima quota stradale.

[C] L'illuminazione del percorso dovrà garantire sia il cd. "Effetto Notte", tale da non apportare eccessivi livelli luminosi inquinanti, e garantire la sicurezza dei fruitori.

ACUSTICA

Stato di progetto

[V] Stante il tipo di opera di mobilità lenta, non si segnalano interferenze negative.

ACQUA

Stato di progetto

[C] Il progetto definitivo dovrà specificare il sistema di raccolta delle acque meteoriche e il raccordo con lo stato di fatto.

ARIA

Stato di progetto

[V] L'opera non incide sulla componente ARIA e non ne modifica lo stato.

SALUTE PUBBLICA

Stato di progetto

[C] Il progetto dovrà contenere le specifiche relative all'illuminazione pubblica del tracciato nonché ai sistemi di protezione dell'utenza.

[V] Il progetto è compatibile con quanto espresso e indicato all'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale PAIR2020, approvato con D.A.L. 115/2017.

SISMICA

Stato di progetto

[C] Per la progettazione esecutiva delle opere strutturali dovranno essere considerati i seguenti valori Fattori di amplificazione locale (Fa):

- Fa (PGA) = 1,5 (tratto est) - 1,6 (tratto ovest)
- Fa (SI1 0.1s <T 0<0.5s) = 1,8 (tratto est) - 1,8 (tratto ovest)
- Fa (SI2 0.5s <T 0<1.0s) = 2.1 (tratto est) - 2,5 (tratto ovest)
- Fa (SI3 0.5s <T 0<1.5s) = 2.5 (tratto est) - 2,5 (tratto ovest)

[C] Sulla base delle conclusioni espresse in Relazione Geologica, *"in fase di realizzazione del cassonetto stradale si consiglia di compattare adeguatamente il fondo scavo prima della posa in opera degli inerti di sottofondo"*.

[C] *"al fine di evitare ristagni idrici che potrebbero compromettere l'integrità della nuova pista, sarà necessario garantire, o meglio potenziare, la funzionalità dell'opera di scolo posta in prossimità del sottopassaggio ferroviario"*

4.4 Opera pubblica n. 4: "Borgo Prati"

SCENARIO DI PROGETTO



Stato di progetto

[C] L'Area di valore naturale e ambientale, adiacente al tracciato di progetto, non dovrà essere nè interessata nè compromessa dalle operazioni di cantiere: dovranno essere preservate sia la consistenza sia lo stato della formazione.

[V] Il tracciato ricade interamente in fascia di rispetto stradale.

PAESAGGIO

Inserimento paesaggistico / Flora e Fauna

Stato di progetto

[V] Il tracciato si sviluppa di fianco alla strada (S.P. 44), lato nord: i primi 250 metri dalla frazione di Granarolo Faentino non richiedono tombamento del fosso, a differenza degli ultimi 300 metri verso l'agglomerato residenziale rurale di Borgo Prati.

[C] L'allestimento del cantiere dovrà avvenire quanto più lontano dalla formazione arborea da conservare, che non dovrà modificarsi nè risentire.

[C] L'illuminazione del percorso dovrà garantire sia il cd. "Effetto Notte" declinato per l'ambito extraurbano, tale da non apportare eccessivi livelli luminosi inquinanti, e garantire la sicurezza dei fruitori.

[C] È necessario procedere alla richiesta di Autorizzazione Paesaggistica, che potrà contenere eventuali Condizioni e/o Mitigazioni.

ACUSTICA

Stato di progetto

[V] Stante il tipo di opera di mobilità lenta, non si segnalano interferenze negative.

ACQUA

Stato di progetto

[C] Il progetto definitivo dovrà specificare il sistema di raccolta delle acque meteoriche e il raccordo con lo stato di fatto.

[C] Il tracciato di progetto attraversa entrambe le infrastrutture consorziali: il progetto dovrà rispettare il regolamento emanato dall'ente gestore (Regolamento generale D.C.A. 11/1996).che si esprimerà sulla compatibilità del progetto.

ARIA

Stato di progetto

[V] L'opera non incide sulla componente ARIA e non ne modifica lo stato.

SALUTE PUBBLICA

Stato di progetto

[C] Il progetto dovrà contenere le specifiche relative all'illuminazione pubblica del tracciato nonché ai sistemi di protezione dell'utenza.

[V] Il progetto è compatibile con quanto espresso e indicato all'art. 16 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Aria Integrato Regionale PAIR2020, approvato con D.A.L. 115/2017.

SISMICA

Stato di progetto

[C] Sulla base delle conclusioni espresse in Relazione Geologica, "*in fase di progettazione di opere, eseguire approfondimenti puntuali sulla liquefacibilità dei terreni*".

[C] Per la progettazione esecutiva delle opere strutturali dovranno essere considerati i seguenti valori Fattori di amplificazione locale (Fa):

- Fa (PGA) = 1,2

- Fa (SI1 0.1s <T 0<0.5s) = 1,4

- Fa (SI2 0.5s <T 0<1.0s) = 2.8

- Fa (SI3 0.5s <T 0<1.5s) = 2.8

[C] Sulla base delle conclusioni espresse in Relazione Geologica, "*dovrà essere redatta specifica relazione geologica di supporto alla progettazione geotecnica degli interventi*".

5 VERIFICA DI CONFORMITÀ AI VINCOLI E PRESCRIZIONI (TAVOLE E SCHEDA DEI VINCOLI)

La presente Variante n. 1 è relativa al POC tematico del Comune di Faenza, elaborato ai sensi della Legge Urbanistica Regionale previgente LR 20/2000.

Il POC è lo strumento a cui competono sia le trasformazioni urbanistiche sostanziali da attuarsi all'interno delle parti di territorio definite come urbanizzabili sia le trasformazioni urbanistiche derivanti dall'attuazione e realizzazione di opere pubbliche.

Per tali trasformazioni, il POC regola e definisce gli usi, le quantità, la conformazione e le condizioni a cui attenersi alla luce dei limiti territoriali ed ambientali: tali aspetti possono evidentemente avere interferenze con i vincoli e le tutele di cui alle Tavole dei Vincoli.

Stanti la contemporaneità di iter di approvazione tra la presente Variante n. 1 al POC e la Variante n. 3 al RUE, e il carattere circoscritto e minuto dei tratti ciclopedonali, si integrano nel presente documento gli stralci di tali Tavole dei Vincoli così come sono state aggiornate in questa fase, che quindi costituiscono essi stessi Tavola dei Vincoli del presente Piano.

In riferimento ai contenuti delle Tavole dei Vincoli elaborate ed aggiornate per il RUE (Tavv. C.2), non si segnalano interferenze ostative tra le previsioni di Piano e i vincoli/tutele esistenti: sono tuttavia presenti interenze condizionanti a livello procedurale, tali da produrre condizioni e/o mitigazioni.

5.1 Opera pubblica n. 2: tronco iniziale della pista "Borgo Tuliero"

Sintesi verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni	
SINTESI DELLE TUTELE	<p>Dalle verifiche di conformità sopra elencate, in estrema sintesi, si può riassumere che l'area oggetto della proposta di variante è interessata dai seguenti vincoli e prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none">• L'infrastruttura attraversa un corso d'acqua soggetto a interesse paesaggistico• L'infrastruttura ricade nelle zone di tutela dei caratteri ambientali di laghi, bacini e corsi d'acqua• L'infrastruttura percorre zone tutelate da invasi ed alvei di laghi, bacini e corsi d'acqua• L'infrastruttura ricade nelle zone a media potenzialità archeologica - RUE art. 23.5;• L'infrastruttura percorre una viabilità indicata come storica• L'area ricade nell'ambito di competenza del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale e dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (PSAI Bacini Regionali Romagnoli);• L'infrastruttura ricade in aree soggette a probabilità di esondazione e aree di potenziale allagamento• L'infrastruttura ricade nelle aree di superamento dei valori limite di PM10 (Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020)• In riferimento alla tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee l'infrastruttura ricade all'interno del settore di ricarica di tipo B e fra le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola - PTCP Provincia di Ravenna;• Parallela alla via Modiglianese, è presente una condotta dell'acquedotto DN ≥ 600• L'infrastruttura ricade nelle aree non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero rifiuti• L'infrastruttura ricade nelle aree non idonee per impianti per emittenti radio-tv nuovi ed esistenti - PLERT Provincia di Ravenna.• L'infrastruttura ricade nelle zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso

Giudizio di compatibilità

Dalle verifiche di conformità sopra elencate emerge che l'area oggetto della proposta di variante non presenta, una volta garantito il rispetto delle tutele e delle condizioni, controindicazioni alla trasformazione urbanistica proposta.

5.2 Opera pubblica n. 3: "via Ospitalacci"

Sintesi verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni	
SINTESI DELLE TUTELE	<p>Dalle verifiche di conformità sopra elencate, in estrema sintesi, si può riassumere che l'area oggetto della proposta di variante è interessata dai seguenti vincoli e prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none">• L'infrastruttura attraversa zone soggette a tutela paesaggistica collinare• L'infrastruttura ricade parzialmente sia in zone a media che in zone ad alta potenzialità archeologica - RUE art. 23.5;• L'infrastruttura è collocata a latere di una attestazione archeologica che comporta la preventiva comunicazione alla Soprintendenza• L'infrastruttura ricade nell'ambito di competenza del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale e dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (PSAI Bacini Regionali Romagnoli);• L'infrastruttura ricade nelle aree di superamento dei valori limite di PM10 (Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020)• In riferimento alla tutela delle risorse idriche superficiali e sotterranee l'infrastruttura ricade all'interno del settore di ricarica di tipo A e fra le zone vulnerabili da nitrati di origine agricola - PTCP Provincia di Ravenna;• L'infrastruttura ricade nelle aree non idonee per impianti per emittenti radio-tv nuovi ed esistenti - PLERT Provincia di Ravenna.• L'infrastruttura ricade nelle aree non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi - PTCP e PPGR Provincia di Ravenna;• L'infrastruttura ricade nelle zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso

Giudizio di compatibilità	
<p>Dalle verifiche di conformità sopra elencate emerge che l'area oggetto della proposta di variante non presenta, una volta garantito il rispetto delle tutele e delle condizioni, controindicazioni alla trasformazione urbanistica proposta.</p> <p>Dalla Tavola dei Vincoli "Storia e Archeologia" si evidenzia la prossimità con l'attestazione archeologica n. 48: è quindi necessario procedere alle dovute comunicazioni.</p>	

5.3 Opera pubblica n. 4: "Borgo Prati"

Sintesi verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni	
SINTESI DELLE TUTELE	<p>Dalle verifiche di conformità sopra elencate, in estrema sintesi, si può riassumere che l'area oggetto della proposta di variante è interessata dai seguenti vincoli e prescrizioni:</p> <ul style="list-style-type: none">• L'infrastruttura attraversa marginalmente un'area a destinazione forestale• L'infrastruttura ricade nelle zone a media potenzialità archeologica - RUE art. 23.5;• L'infrastruttura ricade nelle zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione• L'infrastruttura ricade nell'ambito di competenza del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale e dell'Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po (Senio);• L'infrastruttura valica uno scolo principale del Consorzio di Bonifica• L'infrastruttura ricade nelle zone soggette al vincolo idrogeologico (DGR 1117/2000)• L'infrastruttura ricade nelle aree di superamento dei valori limite di PM10 (Piano Aria Integrato Regionale - PAIR 2020)• L'infrastruttura valica una condotta irrigua del Consorzio di Bonifica• L'infrastruttura ricade nelle aree non idonee per impianti per emittenti radio-tv nuovi ed esistenti - PLERT Provincia di Ravenna• L'area ricade nelle aree non idonee alla localizzazione di impianti di smaltimento e recupero di rifiuti urbani, speciali e speciali pericolosi - PTCP e PPGR Provincia di Ravenna;• Il tracciato ricade su Aree allagate (DGR 1071/1998)• L'infrastruttura ricade nelle zone di particolare protezione dall'inquinamento luminoso

Giudizio di compatibilità

Dalle verifiche di conformità sopra elencate emerge che l'area oggetto della proposta di variante non presenta, una volta garantito il rispetto delle tutele e delle condizioni, controindicazioni alla trasformazione urbanistica proposta.

6 MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI

Il monitoraggio costituisce uno degli aspetti più fortemente innovativi introdotti dalla L.R. 20/2000 con la VAS-VaISAT, in quanto prefigura le verifiche all'attuazione del Piano che dovrebbero portare all'adozione di eventuali misure correttive e, se necessario, ad una revisione del Piano stesso.

Riprendendo quanto espresso e disposto dal Documento di VaISAT del POC (Primo Impianto), l'implementazione della rete ciclabile è un'azione contenuta e promossa sia a livello comunale sia dal PTCP sia dal Piano Provinciale di Risanamento della Qualità dell'Aria (PRQA) nonchè dal PAIR2020 e dal Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) locale.

Pertanto si aggiorna il valore dell'indicatore scelto dal POC (Primo Impianto) e lo si confronta con gli obiettivi già fissati da PSC, POC stesso e PAIR.

	2007 (PSC2010)	2015 (POC2015)	2018	2020 (obiettivi)
Percorsi ciclopedonali per abitante	0,52 m/ab	0,93 m/ab (reale) 0,97 m/ab (potenziale)	1,05 m/ab (reale) 1,09 m/ab (potenziale)	>1,0 m/ab (PSC) 1,5 m/ab (PAIR)

Il valore reale al 2015 di 0,93 m/ab è calcolato dal Documento di VaISAT del POC (Primo Impianto) sulla base dei dati disponibili, mentre il valore reale al 2018 di 1,05 m/ab è calcolato considerando 61.531 m di percorsi esistenti e una popolazione di 58.797 residenti nel Comune di Faenza al 31.12.2017.

Il valore potenziale al 2015 di 0,97 m/ab è calcolato dal Documento di VaISAT del POC (Primo Impianto) prevedendo la completa attuazione del tratto 1 (attualmente non completato), mentre il valore potenziale al 2018 di 1,09 m/ab viene calcolato considerando 64.238 m la completa attuazione del POC e la medesima popolazione residente.

L'obiettivo posto dal PSC è quindi soddisfatto, mentre andrà verificato l'obiettivo al 2020 del PAIR.