ALLEGATO 1

ALLEGATO TECNICO ISTRUTTORIO

PARERE MOTIVATO FINALE CIRCA LA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'ADEGUAMENTO DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) AL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR), INTEGRATO AI SENSI DELLA L.R. 31/2014 SUL CONSUMO DI SUOLO

GRUPPO DI LAVORO AUTORITÀ COMPETENTE
Dott.ssa Francesca Rizzini
(P.O. Servizio Energia, Natura e Parchi, VIA VAS) – Coordinatrice
Dott. Marco Bassani
(Ufficio VIA-VAS) – Componente
Arch. Paolo Agosti
(P.O. Servizio Programmazione OOPP, Ciclabili, Sicurezza stradale, Pianificazione servizio di trasporto provinciale, autorizzazioni e controllo in materia di trasporto privato) – Componente
Dott. Diego Lombardi
(Ufficio Attività Estrattive) - Componente

Nel presente documento sono riassunte le valutazioni condotte sulla proposta di adeguamento del PTCP, in relazione ai nuovi contenuti dello stesso, che sono riconducibili a 7 differenti Azioni, come sinteticamente riportato al paragrafo 6.5 del Rapporto ambientale:

- Az_1 Riduzione del consumo di suolo tramite la definizione di soglie comunali
- Az_2 Rigenerazione territoriale del polo produttivo di Mantova Est e del SIN "Laghi
- di Mantova e Polo chimico"
- Az_3 Verifica della soglia di riduzione e monitoraggio del consumo di suolo
- Az_4 Aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico provinciale
- Az_5 Aggiornamento della componente idrogeologica del territorio provinciale
- Az_6 Aggiornamento della microzonazione sismica del territorio provinciale
- Az_7 Progetto della Rete Ecopaesistica provinciale

Azione 1 "Riduzione del consumo di suolo tramite la definizione di soglie comunali" e Azione 3 "Verifica della soglia di riduzione e monitoraggio del consumo di suolo"

A seguito dell'approvazione da parte di Regione Lombardia, con D.C.R. n. 411 del 19/12/2018, dell'integrazione del PTR in attuazione alla L.R. 31/2014 sul consumo di suolo, che si pone l'obiettivo del suo azzeramento entro il 2050, la Provincia di Mantova, con Decreto Presidenziale n. 38 del 11/04/2019, ha avviato il procedimento di adeguamento del PTCP al PTR integrato. In particolare, la Provincia, applicando e approfondendo i criteri del PTR, ha articolato a scala locale la soglia di riduzione di consumo di suolo (20% per l'intero territorio provinciale) degli Ambiti di Trasformazione (AT) dei PGT, definendo 5 classi (dal 18% al 22%) attribuite ai Comuni in base a un sistema di indicatori sullo stato e sulle previsioni di consumo di suolo dei singoli PGT.

Le soglie attribuite ai singoli Comuni, sono state quindi applicate alle previsioni di trasformazione, AT al 02/12/2014, al fine di trasformare in metri quadrati le previsioni da ridurre, che costituiscono consumo di suolo. Si è sviluppato ampio confronto con i Comuni, al fine di condividere le modalità di calcolo delle soglie previste di riduzione di consumo di suolo. Nella fase di osservazioni alla proposta di PTCP, alcuni Comuni hanno formulato ulteriori richieste e proposte, coerenti con il quadro impostato, elencate nella Tabella delle osservazioni e pareri pervenuti, che potranno trovare attuazione nella fase di adeguamento dei singoli PGT al rinnovato PTCP.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa:

- la coerenza esterna verticale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, redatti da livelli di governo superiori;
- la coerenza esterna orizzontale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale;
- la coerenza interna dell'adeguamento di piano con obiettivi/azioni contenute all'interno del PTCP vigente;

Considerata l'analisi della sostenibilità ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, si rileva che l'adeguamento del PTCP al PTR integrato in base ai contenuti della L.R. 31/2014 è sostenibile dal punto di vista ambientale in quanto comporta una riduzione della superficie di consumo di suolo degli AT pari a 3.380.061 mq, che si traduce in una riduzione da attuare pari a 2.088.217 mq al netto delle riduzioni già attuate, prevenendo la perdita di suolo agrario e sostenendo i processi ambientali caratteristici delle aree agricole seminaturali (sostegno della biodiversità e della mobilità delle specie animali, mantenimento dell'ecosistema suolo,

sostegno delle produzioni agricole, capacità di infiltrazione delle acque meteoriche, preservazione di elementi del paesaggio agrario, ecc.).

In considerazione dell'adeguamento del PTCP al PTR, integrato in base ai contenuti della L.R. 31/2014, in fase di adozione della variante del PTCP, si era reputato utile sviluppare, di concerto con l'autorità procedente, un approfondimento sull'Allegato D5 – *Criteri di mitigazione e compensazione ambientale* del vigente PTCP, mirato all'eventuale individuazione di nuovi parametri compensativi per tutti quegli interventi/progetti che, ancorché non determinino "consumo di suolo" ovvero cambio di destinazione d'uso del suolo dal punto di vista urbanistico, comportino, nella sostanza, l'impermeabilizzazione del suolo, con susseguente perdita dei benefici ambientali, brevemente elencati al paragrafo precedente.

A seguito dell'approfondimento, mirato sui parametri compensativi dell'Allegato D5, sviluppato dall'autorità procedente con la collaborazione dell'autorità competente, si ritiene di confermare l'impostazione del documento attuale, ritenendo che lo strumento sia sufficientemente cautelativo dei processi di trasformazione territoriale, anche laddove manchino riferimenti normativi particolari per l'applicazione di criteri ambientali compensativi e mitigativi. Il paragrafo *1.4.1 Quote minime di mitigazione/compensazione* consente di adattare, con un certo margine di flessibilità, il criterio generale della superficie minima da destinare a opere di rinaturalizzazione a seconda delle caratteristiche del progetto/intervento sottoposto a valutazione d'impatto e del contesto territoriale in cui è inserito. Infine, sebbene l'Allegato D5 concepisca le opere di mitigazione e compensazione in termini paesaggistici, talvolta considerandole equivalenti, si reputa che l'impostazione del documento consenta all'autorità competente di applicarlo secondo criteri connessi alle procedure di valutazione di impatto ambientale, in particolare rispetto all'impermeabilizzazione del suolo.

Si richiama, inoltre, l'Albo Regionale delle opportunità compensative, istituito con DGR XI/3490 del 05/08/2020, allo scopo di raccogliere proposte per realizzare interventi compensativi volti alla creazione di nuovi boschi. Considerato quanto deliberato al punto 3 della succitata delibera, si è reso necessario sostituire il riferimento all'Albo delle opportunità compensative provinciale (paragrafo 1.4.1 *Quote minime di mitigazione/compensazione*) con il nuovo Albo Regionale delle opportunità compensative, per far fronte all'eventuale ipotesi di indisponibilità di spazio da parte del proponente, oppure in mancanza di accordo con l'ente comunale, per la realizzazione di aree o fasce boscate di compensazione.

Con specifico riferimento all'Azione 3 del PTCP, si assume che il PTR integrato ai sensi della L.R. 31/2014 considera il monitoraggio del consumo di suolo quale strumento fondamentale per il governo del territorio, attraverso un sistema unitario di informazioni e indicatori condiviso tra Comuni, Province e Regione, a partire dall'informazione più dettagliata a livello comunale. Il PTCP specifica il set di dati che dovranno essere acquisiti dai Comuni in fase di adeguamento dei PGT e le modalità per la verifica della soglia di riduzione del consumo di suolo. Si ritiene tale azione sostenibile dal punto di vista ambientale e tecnicamente condivisibile.

Azione 2 – Rigenerazione territoriale del polo produttivo di Mantova Est e del SIN "Laghi di Mantova e Polo chimico"

Il PTR integrato ai sensi della L.R. 31/2014, oltre a guidare la rigenerazione a livello di pianificazione comunale, definisce ruoli e compiti di Regione, Province e Città Metropolitana, mirati ad evitare la frammentazione degli interventi e a coordinare le politiche territoriali con quelle economiche, sociali e ambientali. L'obiettivo specifico è considerare le aree oggetto di rigenerazione in una visione sistemica, capace di attrarre e orientare investimenti e

innovazione, nel rispetto delle caratteristiche specifiche dei differenti contesti, in modo da indirizzare lo sviluppo in un quadro territoriale, sociale ed economico più ampio di quello comunale.

Il PTR ha pertanto individuato gli "Areali di programmazione della rigenerazione territoriale che assumono rilevanza regionale", tra cui l'Areale n. 9 centrato sul Comune di Mantova e ha previsto che le Province, d'intesa con i Comuni interessati, possano individuare le "Aree di rigenerazione territoriale di scala strategica che assumono rilevanza sovralocale".

In particolare, l'Areale 9 riguarda il Comune capoluogo, ed è caratterizzato da un indice di suolo utile netto medio alto, forte incidenza di aree da recuperare sull'urbanizzato e alta qualità dei suoli utili netti. Le dimensioni degli interventi necessari richiedono una programmazione a livello sovracomunale e regionale per la presenza di numerosi elementi di carattere sovralocale (SIN "Laghi di Mantova e Polo chimico", Porto di Valdaro, polo produttivo di livello provinciale, casello autostradale, stazione ferroviaria, vaste aree fortemente compromesse da urbanizzazioni incomplete) che conferiscono quegli elementi strategici e di potenzialità legati alla rigenerazione per cui è opportuno attivare un processo di pianificazione condivisa per raggiungere l'obiettivo comune di sviluppo e riorganizzazione territoriale.

Con questa finalità, la Provincia di Mantova e il Comune di Mantova, hanno predisposto un "Masterplan per la programmazione e rigenerazione territoriale del polo produttivo di livello provinciale di Mantova est e del sito inquinato di interesse nazionale - laghi di Mantova e polo chimico", quale progetto strategico di diretta attuazione del PTCP.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa:

- la coerenza esterna verticale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, redatti da livelli di governo superiori;
- la coerenza esterna orizzontale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale;
- la coerenza interna dell'adeguamento di piano con obiettivi/azioni contenute all'interno del PTCP vigente;

Considerata l'analisi della sostenibilità ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, si rileva che l'Azione di rigenerazione urbana e territoriale prevede il recupero di aree dismesse, degradate o semplicemente sottoutilizzate, raggiungendo il duplice obiettivo dello sviluppo economico e territoriale, attraverso scelte programmatiche compatibili dal punto di vista ambientale. Tale azione, che ha per oggetto il recupero di aree già destinate all'attività produttiva e non pienamente utilizzate per la loro piena potenzialità, consentirà di ridurre notevolmente il consumo di suolo, risultando pertanto in linea con quanto disposto dal PTR integrato ai sensi della L.R. 31/2014. In aggiunta, lo sviluppo di nuove infrastrutture per una mobilità integrata e più sostenibile per le merci all'interno del polo produttivo di scala provinciale produce indubbi benefici ambientali.

Inoltre, a seguito dell'esame delle osservazioni pervenute, si ritiene utile cogliere quella posta dal Comune di Mantova (prot. 50160 del 29/09/2021) in merito all'inserimento dei temi della *Carbon Neutrality* nell'ambito del PTCP. A tale fine, si richiama anche il "Programma Regionale Energia, Ambiente e Clima" (PREAC), attualmente in procedura di valutazione ambientale – VAS, che rappresenta un programma a lungo termine di decarbonizzazione e circolarità per il territorio regionale. Di particolare pertinenza sono i macro-obiettivi relativi alla riduzione del 40% di CO_2 entro il 2030 e della produzione di fonti energetiche rinnovabili

(FER), mediante l'utilizzo di nuovi strumenti, tra cui le comunità energetiche. Pertanto, i suddetti programmi e accordi, potranno essere selezionati all'interno della strategia del Masterplan, risultando indispensabili per la sua attuazione, ai fini dell'individuazione di nuovi obiettivi, della diversificazione delle linee di finanziamento e dei relativi strumenti attuativi, oltre che del coinvolgimento di nuovi attori/stakeholders interessati a contribuire al processo di rigenerazione dell'area.

Azione 4 - Aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico provinciale

Il quadro strategico provinciale delle infrastrutture è stato aggiornato sulla base delle previsioni contenute negli strumenti programmatori e pianificatori sovraordinati, extra-provinciali e provinciali. Il documento di indirizzo relativo al quadro infrastrutturale strategico del PTCP di Mantova, in adeguamento al PTR integrato, è stato approvato con Decreto Presidenziale n. 103 del 20/10/2020. L'obiettivo strategico dell'aggiornamento del quadro infrastrutturale consiste nel garantire un sistema infrastrutturale adeguato, integrato e sicuro, nonché sviluppare una mobilità efficiente e sostenibile dal punto di vista sociale ed ambientale.

Nel quadro infrastrutturale sono state coerentemente inserite le opere pubbliche sovraordinate di interesse regionale, quali le Autostrade TIBRE e MN-CR. Per quest'ultima sono stati riportati sia il tracciato attualmente approvato, sia la proposta di variante avanzata dalla Provincia stessa in sede di analisi del progetto (c.d. "*alternativa Mantovana*"). Nella scelta si osserva che dovranno essere tenuti in debita considerazione non solo gli aspetti tecnico-funzionali più propri di un tracciato autostradale, ma anche il corretto e compatibile inserimento ambientale dell'infrastruttura nel territorio, avendo riguardo agli esiti della V.I.A. già rilasciata sul progetto definitivo della stessa.
A riguardo, si rileva come sia stato chiarito il grado di fattibilità e lo stato di attuazione dei progetti infrastrutturali, confermando il tema della salvaguardia sui corridoi infrastrutturali programmati, introdotto nel vigente PTCP, individuando in modo adeguato le progettualità aventi efficacia prescrittiva e prevalente piuttosto che con valore di indirizzo o orientamento; e richiamando per le infrastrutture per la mobilità qualificate nel PTR come *Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovraregionale,* le modalità di dimensionamento delle fasce di salvaguardia contenute nei criteri di applicazione del PTR, ex art 102 bis della LR 12/05 come modificata dalla LR 18/19.
In relazione al sistema dei trasporti delle persone e delle merci, si rileva altresì come sia stato effettuato un aggiornamento sui nodi intermodali e sui nodi caratterizzati da rilevante complessità finalizzato alla loro localizzazione, all'individuazione di eventuali progettualità e alla verifica delle relazioni con la rete infrastrutturale presente e futura. Al fine di integrare le reti di trasporto e di rafforzare l'utilizzo di sistemi alternativi alla gomma, è stato inoltre posto l'accento sulle potenzialità di sviluppo del trasporto merci connesso alle aree produttive, in particolare quelle situate in prossimità dei tratti ferroviari e alle infrastrutture idroviarie esistenti, per cui il PTCP sostiene iniziative di attuazione nelle sedi opportune.

Nella fase di osservazioni al PTCP adottato, alcuni Comuni hanno formulato specifiche osservazioni, elencate nelle tabelle delle controdeduzioni, approvate con Decreto Presidenziale n. 46 del 11/03/2022 , cui si rimanda per le valutazioni condotte nel merito.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa la coerenza esterna, sia verticale che orizzontale, della proposta di PTCP, si concorda nel rilevare che l'azione del PTCP relativa all'aggiornamento del quadro strategico infrastrutturale si mostri soltanto parzialmente coerente rispetto a quanto perseguito dal Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA). Infatti, nonostante sia previsto lo sviluppo di forme di mobilità

sostenibile, si prevede comunque l'inserimento di nuove arterie viabilistiche, in sostituzione di altri progetti ritenuti superati, implementando il sistema infrastrutturale provinciale, generando inevitabilmente nuovi flussi di traffico e conseguenti emissioni atmosferiche. A riguardo, meritevole di apprezzamento è l'obiettivo perseguito dal PTCP con l'aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico, ovvero il tentativo di decongestionare aree soggette a rilevante traffico veicolare, con l'individuazione di varianti alternative alla viabilità provinciale ordinaria in attraversamento dei centri abitati, allontanando le emissioni in areali più ampi e disperdenti.

Per quanto attiene invece il consumo di suolo, a seguito di approfondimento svolto di concerto con l'autorità procedente sulle previsioni del vigente PTCP e di quello proposto per l'approvazione definitiva, si sono valutate le modifiche introdotte a seguito del recepimento delle osservazioni pervenute da parte dei Comuni; si conferma un sostanziale bilanciamento, in termini di km lineari, tra infrastrutture di cui si prevede lo stralcio e le nuove infrastrutture in progetto. Si rileva pertanto una generale coerenza verticale con le previsioni del PTR, aggiornato secondo la L.R. 31/2014, in termini di prevenzione di consumo di suolo, anche se nel Rapporto ambientale non risulta sviluppata un'analisi di dettaglio delle peculiarità delle aree su cui si prevede la realizzazione delle nuove infrastrutture, in termini di pregio naturalistico e paesaggistico (interferenze con la RER). Si rimanda tale analisi alla fase attuativa dei singoli progetti infrastrutturali, in occasione delle procedure valutative ed autorizzative degli stessi.

In relazione alla sostenibilità ambientale analizzata nel Rapporto ambientale, si concorda nel rilevare che l'aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico, prevedendo la conferma e/o l'inserimento di progetti viabilistici di nuova realizzazione, può generare alterazioni del clima acustico, segnalato nel Rapporto ambientale, come maggiormente critico, unitamente ad un peggioramento della qualità dell'aria ed, in generale, della salute della popolazione direttamente interessata dalla realizzazione delle nuove infrastrutture.
Si è detto dei benefici, in termini di prevenzione dell'inquinamento (acustico, atmosferico, etc.), derivanti dall'allontanamento dai centri abitati delle arterie maggiormente caricate da traffico veicolare nonché il ricorso alla implementazione della mobilità sostenibile ed alla disincentivazione del traffico merci su gomma. Il contenimento e l'abbattimento dell'inquinamento si ottiene anche agendo però alla scala del singolo intervento, con l'analisi di dettaglio degli effetti che l'opera può provocare su tali componenti ambientali. Si rimanda pertanto tale fase alle procedure valutative ed autorizzative dei singoli progetti infrastrutturali.

In riferimento alla mobilità lenta, si osserva che l'aggiornamento del quadro infrastrutturale ha riguardato anche il recepimento, tra la fase di adozione ed approvazione del PTCP, dei principali corridoi cicloviari (di livello provinciale e superiore, tra cui le ciclovie SOLE e VEN.TO), demandando la verifica e l'inserimento dei tracciati locali alla revisione del Piano Ciclabili provinciale, quale piano di settore del PTCP.

Azione 5 – Aggiornamento della componente idrogeologica del territorio provinciale

L'aggiornamento della classificazione idrogeologica, inserito nell'adeguamento del PTCP al PTR, ha comportato la valutazione del Piano di Gestione del Rischio delle Alluvioni (PGRA) con specifico riferimento al Reticolo Secondario di Pianura (RSP), in quanto, nel corso della progressiva integrazione del PGRA nei Piani di Governo del Territorio è emerso che per tale reticolo i livelli di pericolosità indicati, e talora anche le superfici, risultavano non congrui con le realtà locali.

Pertanto, sono stati effettuati opportuni confronti con i Consorzi di bonifica finalizzati alla conferma/ridefinizione delle aree allagabili e della loro eventuale pericolosità, in relazione alle ulteriori conoscenze acquisite e ai nuovi eventi alluvionali manifestatisi.

Le attività di confronto e analisi effettuate hanno portato alla redazione della seguente cartografie di scala provinciale:

- Carta PGRA – Reticolo Secondario di Pianura (RSP), ove sono raffigurati gli scenari di pericolosità relativi al Reticolo Secondario di Pianura riferiti al reticolo consortile;
- Carta PAI – PGRA, ove sono rappresentate le fasce fluviali PAI, le Aree a rischio potenziale significativo di alluvione e le Aree allagabili sui corsi d'acqua principali.

Inoltre, lo studio effettuato ha introdotto la possibilità di declassare e/o eliminare, in fase di adeguamento dei PGT al PTCP aggiornato, alcune aree a seguito della realizzazione e collaudo di opere idrauliche attualmente in fase di progettazione e/o realizzazione ad opera dei Consorzi di Bonifica.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa:

- la coerenza esterna verticale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, redatti da livelli di governo superiori;
- la coerenza esterna orizzontale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale;
- la coerenza interna dell'adeguamento di piano con obiettivi/azioni contenute all'interno del PTCP vigente;

Considerata l'analisi della sostenibilità ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, si concorda nel rilevare che l'aggiornamento della componente idrogeologica del territorio provinciale sia sostenibile dal punto di vista ambientale in quanto consente la corretta pianificazione e gestione del territorio in considerazione degli effettivi scenari di pericolosità collegati al RSP e degli effettivi rischi potenziali di alluvione lungo l'asta dei corsi d'acqua principali.

Azione 6 – Aggiornamento della microzonazione sismica del territorio provinciale

Nell'aggiornamento del PTCP è stata effettuata l'analisi della pericolosità sismica a scala provinciale, in quanto i più recenti sismi che hanno interessato il territorio mantovano hanno evidenziato forti criticità legate a fenomeni locali di amplificazione stratigrafica e liquefazione.

Come aspetto non secondario, va evidenziato che la maggior parte degli studi di pericolosità sismica redatti a corredo dei PGT sono stati effettuati prima dell'entrata in vigore della D.G.R. n. 2129 del 11/07/2014, "Aggiornamento delle zone sismiche in Regione Lombardia", e quindi non sono dotati degli approfondimento di 2° livello previsti dalla D.G.R. 30 novembre 2011 - n. IX/2616 "Aggiornamento dei Criteri ed indirizzi per la definizione della componente geologica, idrogeologica e sismica del piano di governo del territorio, in attuazione dell'art. 57, comma 1, della L.r. 11 marzo 2005, n. 12, approvati con D. G.R. 22 dicembre 2005 n.8/1566 e successivamente modificati con D.G.R. 28 maggio 2008, n. 8/7374".

Lo studio condotto rappresenta un primo livello di approfondimento a scala provinciale sulle aree suscettibili degli effetti locali indotti dal sisma, consistente in una raccolta di dati preesistenti, rielaborati per suddividere il territorio in microzone qualitativamente omogenee. Tale studio ha consentito di elaborare la "Carta delle aree suscettibili degli effetti locali",

definendo 3 livelli di intensità potenziale (bassa, media, alta) per ognuno degli effetti locali individuati (amplificazione stratigrafica, liquefazione, densificazione, amplificazione topografica). Tale elaborato ha l'obiettivo di perseguire la riduzione del rischio sismico e di agevolare gli adempimenti dei Comuni in materia, definendo gli scenari di pericolosità sismica locale in tutto il territorio provinciale, identificando le porzioni di territorio suscettibili di effetti locali.

Il successivo aggiornamento dei quadri conoscitivi dei PGT relativamente alla pericolosità sismica, che dovrà prevedere gli approfondimenti di 2° livello, comporterà l'introduzione dell'elemento quantitativo associato alle zone omogenee, utilizzando ulteriori e mirate indagini, ove necessarie, e definirà la carta di microzonazione sismica a scala comunale.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa:

- la coerenza esterna verticale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, redatti da livelli di governo superiori;
- la coerenza esterna orizzontale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale;
- la coerenza interna dell'adeguamento di piano con obiettivi/azioni contenute all'interno del PTCP vigente;

Considerata l'analisi della sostenibilità ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, si concorda nel rilevare che l'aggiornamento della microzonazione sismica del territorio provinciale, identificando gli scenari di pericolosità sismica locale dell'intero territorio provinciale e fornendo le prime indicazioni sui limiti e sulle condizioni di sicurezza per orientare le scelte di pianificazione a scala comunale verso ambiti meno esposti alla pericolosità sismica, costituisca la base per una corretta e sicura pianificazione di dettaglio del territorio e sia pertanto pienamente sostenibile dal punto di vista ambientale.

Azione 7 – Progetto della Rete Ecopaesistica Provinciale

Con la deliberazione n. 8/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta Regionale ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale (RER), riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale e quale strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

Nel processo di adeguamento del PTCP al PTR integrato ai sensi della L.R. 31/2014, la Provincia di Mantova ha ravvisato l'opportunità di provvedere al recepimento dei contenuti della RER nel PTCP vigente, in quanto l'approvazione degli elaborati della RER è avvenuta contemporaneamente all'adeguamento del PTCP vigente, che pertanto non ha considerato i nuovi contenuti regionali nel progetto della Rete Verde Provinciale (RVP).

La verifica dei contenuti della RER, finalizzata all'accertamento di corrispondenza tra i contenuti della stessa e quelli della RVP del PTCP vigente, ha permesso di verificare una sostanziale coerenza tra i due strumenti, sebbene siano stati riscontrati alcuni elementi di differenza che hanno reso necessaria un'operazione di "allineamento" tra le due reti. La RVP appare generalmente più ricca e articolata in quanto recupera elementi di caratterizzazione sia fisica, sia antropica, che non trovano riscontro nella più estesa RER, tuttavia sono stati individuati elementi della RER non interamente ricompresi all'interno della RVP.

A seguito dell'adeguamento strutturale di cui sopra, è stata individuata la Rete Ecopaesistica Provinciale (REP), in grado di rispondere in modo integrato sia agli obiettivi di conservazione

della natura e delle funzioni ecosistemiche, propri della Rete Ecologica, sia a quelli di natura più strettamente paesaggistica, propri della Rete Verde.

La REP individuata risulta articolata nei seguenti elementi:

- Primo livello della rete: corridoi ambientali sovrasistemici;
- Secondo livello della rete: aree di protezione dei valori ambientali;
- Terzo livello della rete: aree di conservazione o ripristino dei valori di naturalità dei territori agricoli;
- Interferenze: ambiti insediativi e barriere infrastrutturali;
- Altri elementi della rete: PLIS, Zone di ripopolamento e cattura.

Considerate le analisi contenute nel Rapporto ambientale circa:

- la coerenza esterna verticale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, redatti da livelli di governo superiori;
- la coerenza esterna orizzontale di obiettivi/azioni del piano con gli obiettivi/principi di sostenibilità ambientale desunti da piani, programmi redatti dal medesimo Ente proponente il piano o da altri Enti, per lo stesso ambito territoriale;
- la coerenza interna dell'adeguamento di piano con obiettivi/azioni contenute all'interno del PTCP vigente;

Considerato il confronto tra gli Indirizzi Normativi del PTCP integrato al PTR con quelli del PTCP vigente, da cui è emersa una sostanziale corrispondenza tra gli stessi, a riprova del fatto che la RVP del PTCP vigente hanno già una valenza progettuale riferibile sia alla Rete Ecologica, sia alla Rete Verde.

Considerato il Decreto n. 9897 del 20/07/2021 di Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente e Clima, con cui esprime, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/97 e s.m.i., Valutazione di Incidenza positiva, ovvero assenza di possibilità di arrecare una significativa incidenza negativa sull'integrità dei Siti nel rispetto degli obiettivi della Rete Natura 2000 e sulla conservazione della Rete Ecologica, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova in adeguamento al Piano Territoriale Regionale integrato alla LR 31/2014, formulando le seguenti prescrizioni che qui si intendono integralmente recepite:

- i piani, i progetti e gli interventi che declineranno ed attueranno i contenuti programmatici e gli indirizzi della Piano Territoriale Regionale dovranno essere assoggettati, ove necessario, a specifiche procedure di Valutazione di incidenza in accordo alle disposizioni delle nuove linee guida approvate con DGR n. XI/4488 del 29/03/2021;
- in particolare, saranno oggetto di specifica valutazione di incidenza le seguenti opere:
    - ✓ Rete ferroviaria nazionale da riqualificare: riqualificazione – potenziamento linea ferroviaria Cremona – Mantova (IT20B005 Torbiere di Marcaria, IT20B0401 Parco regionale Oglio Sud)
    - ✓ Raccordo merci di progetto: raccordo ferroviario merci da Ostiglia e Sustinente (IT20B0008 Paludi di Ostiglia/IT20B0016 Ostiglia, IT3210013)
    - ✓ Autostrada in progetto: tracciato autostradale Mantova-Cremona alternativa Mantovana, inclusi relativi svincoli/caselli (IT20B0009 Valli del Mincio/IT20B0017 Ansa e Valli del Mincio, IT20B0010 Vallazza)
    - ✓ Rete ferroviaria nazionale da riqualificare: metropolitana leggera Verona – Aeroporto "Catullo" – Mantova: raddoppio linea nel tratto Mantova-confine prov. (IT20B0009 Valli del Mincio)

- ✓ Rete idroviaria in progetto: navigazione Garda – Mantova (IT20B0009 Valli del Mincio/IT20B0017 Ansa e Valli del Mincio)
- ✓ Autostrada da riqualificare: autostrada 22 del Brennero (IT20B0010 Vallazza, IT20B0501 Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia)
- ✓ Rete ciclabile da riqualificare: diversi tracciati a sud del sito Natura 2000 e lungo il suo perimetro meridionale (IT20B0010 Vallazza)
- ✓ Autostrada in progetto: tracciato autostradale Tirreno – Brennero e relativi svincoli (IT20B0401 Parco regionale Oglio Sud)
- ✓ Autostrada in progetto: tracciato autostradale Mantova – Cremona e relativi svincoli (IT20B0401 Parco regionale Oglio Sud, IT20B0005 Torbiere di Marcaria)
- ✓ Rete ferroviaria nazionale da riqualificare: riqualificazione linea Mantova – Modena (IT20B0501 Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia)
- ✓ Strada statale da riqualificare: ex SS413 – realizzazione nuovo ponte sul fiume Po tra San Benedetto Po e Bagnolo San Vito
- ✓ Rete ferroviaria internazionale di progetto – alta capacità: linea alta velocità TO _ VE – tratto lombardo e tratto veneto (IT3210003 Laghetto del Frassino)
- ✓ Strada provinciale in progetto: varianti SP80 (IT3210013 Palude del Busatello)
- ✓ Rete idroviaria in progetto: navigazione Garda Mantova (IT3210018 Basso Garda
- ✓ Raccordo merci di progetto: raccordo ferroviario fra la nuova banchina fluviale di Pieve Saliceto e la linea Mantova – Parma (IT4030020 Golena del Po di Gualtieri, Guastalla e Luzzara
- ✓ Ex strada statale e strada provinciale in progetto: circonvallazione sud-ovest di Moglia-collegamento con SP50 (IT4040016 Siepi e canali di Resega-Foresto
- ✓ Strada statale in progetto: varianti alla SS12 (IT20B0007 Isola Boschina)
- ✓ Raccordo merci da riqualificare: raccordo ferroviario merci alla banchina di Revere (IT20B0007 Isola Boschina)
- ✓ eventuali modifiche sostanziali al Piano dovranno essere sottoposte a valutazione di incidenza.

Considerata l'analisi della sostenibilità ambientale contenuta nel Rapporto ambientale, si concorda nel rilevare che il progetto di Rete Ecopaesistica Provinciale, quale rete risultante dall'integrazione dei contenuti della RVP con quelli della RER, costituisca un importante strumento per la corretta pianificazione del territorio, mirata principalmente alla conservazione e valorizzazione degli elementi naturalistici e paesaggistici, e sia pertanto pienamente sostenibile dal punto di vista ambientale.