Area 3 - Territorio - Appalti - Patrimonio
Servizio pianificazione territoriale, attività estrattive, Vigilanza ittico-venatoria
UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

MASTERPLAN PER LA RIGENERAZIONE TERRITORIALE DEL POLO PRODUTTIVO DI LIVELLO PROVINCIALE DI MANTOVA EST E DEL SITO INQUINATO DI INTERESSE NAZIONALE - LAGHI DI MANTOVA E POLO CHIMICO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

LUGLIO 2020

SOMMARIO

1 PREMESSA.....2

2 INQUADRAMENTO GENERALE E BREVE ANALISI STORICA.....7

3 OBIETTIVI GENERALI.....16

4 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE 27

4.1 Pianificazione urbanistica vigente e stato di attuazione 27

4.2 Il Sistema Infrastrutturale (Gomma, Ferro, Acqua) 32

4.3 SIN - lo stato di attuazione dei programmi di tutela ambientale 33

4.4 Quadro Paesaggistico (il Parco del Mincio, la riserva della Vallazza.)....40

5 OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ.....48

6 LE SOLUZIONI PROPOSTE.....50

6.1 Progetti infrastrutturali e attracchi fluviali.....50

6.2 Progetti di bonifica.....56

6.3 Previsioni mitigative e/o compensative 64

7 LE POSSIBILI FONTI DI FINANZIAMENTO 65

7.1 Fondi Europei.....65

7.2 Finanziamenti SIN 88

8 Allegati.....89

1 PREMESSA

Dove nasce questo progetto?

La Provincia è chiamata ad adeguare il proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) ai disposti della LR31/2014 "*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato*" a seguito dell'adeguamento del Piano Territoriale Regionale (di seguito PTR) approvato nel marzo 2019.

Tra le varie definizioni introdotte dalla LR31/2014 vi è quella della **rigenerazione territoriale**: ". *l'insieme coordinato di azioni, generalmente con ricadute sovra locali, finalizzate alla risoluzione di situazioni di degrado urbanistico, infrastrutturale, ambientale, paesaggistico o sociale che mira in particolare a salvaguardare e ripristinare il suolo e le sue funzioni eco sistemiche e a migliorare la qualità paesaggistica ed ecologica del territorio…"*

Il PTR sviluppa il concetto di **rigenerazione territoriale** come processo di scala vasta e vengono quindi individuati gli: ***Areali di programmazione della rigenerazione territoriale****, quali ambiti in cui i caratteri strategici e le potenzialità della rigenerazione assumono una rilevanza di scala regionale e in cui è opportuna una visione d'insieme delle aree della rigenerazione affinché le strategie di sviluppo e riqualificazione, così come gli interventi, si inquadrino in un programma organico e sinergico di sviluppo e riorganizzazione territoriale. Tali Areali sono indicati nella tavola 05. D4 e sono individuati in rapporto ai livelli di criticità del suolo utile netto, alle densità delle aree da recuperare presenti (nello specifico aree dismesse e siti contaminati indicati nella tavola 04.C3), ai livelli di accessibilità, al rango di polarità assunto dai Comuni.*

Negli Areali le azioni di rigenerazione territoriale possono attivarsi grazie a processi di co-pianificazione tra gli enti, attraverso strumenti di programmazione negoziata di cui alla L.R. 2/03 e L.R. 12/05 oppure i piani territoriali d'area di cui alla l.r.12/05 per programmare strategie di area vasta, in raccordo con gli altri strumenti regionali di programmazione generale o settoriale.

La tavola 05. D4 del PTR individua un solo areale per la rigenerazione territoriale in Provincia di Mantova, il n.9

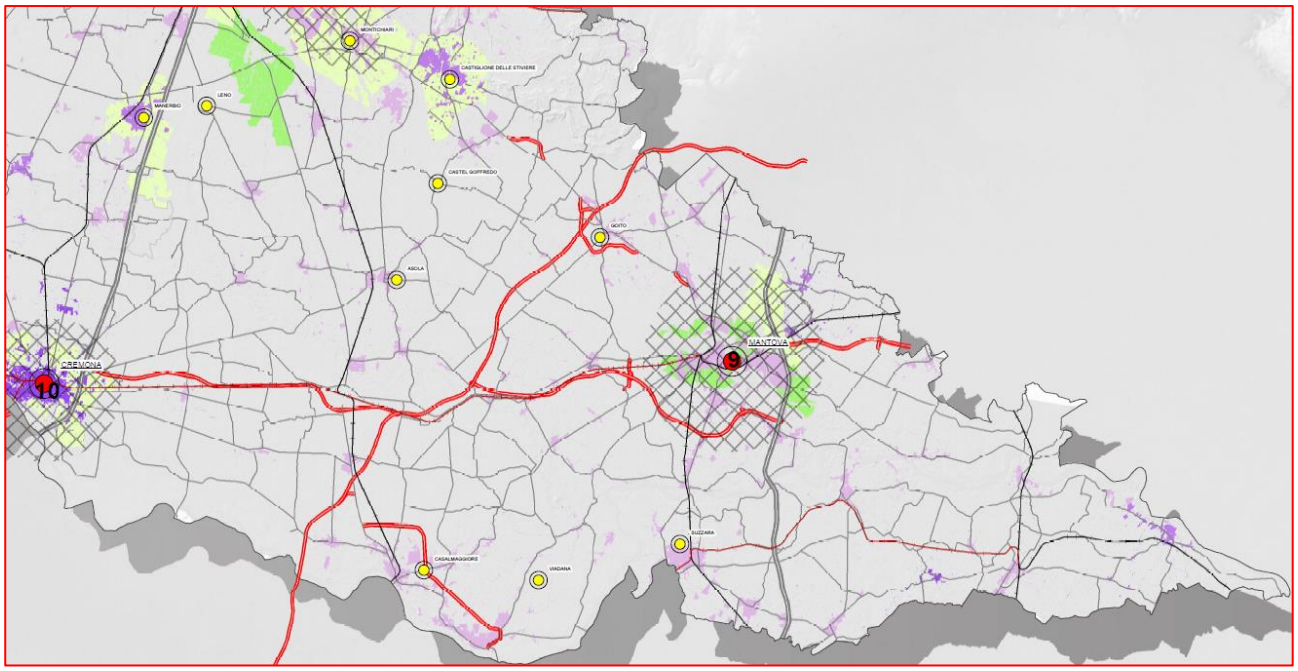
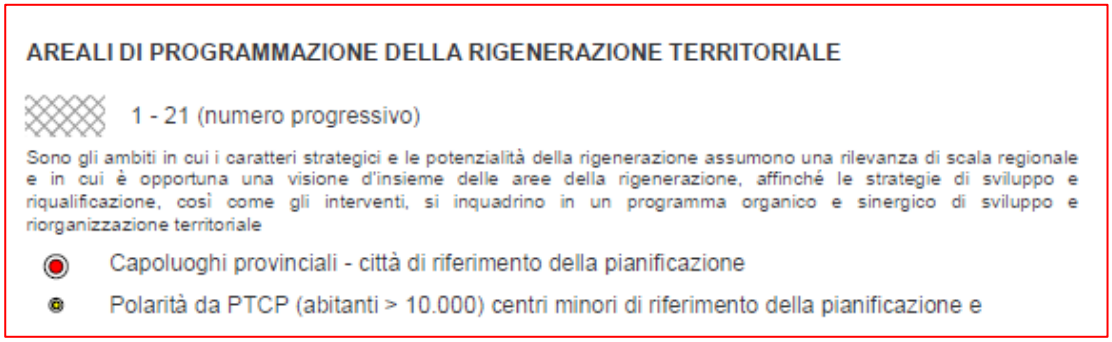


Figura 1-1: ESTRATTO TAVOLA 05.D4 DEL PTR



"Areale 9 – Mantova"

L'areale riguarda il capoluogo; ha 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 e interventi di livello sovra comunale e regionale, anche in relazione ai rapporti intercorrenti con il territorio veronese e del cremonese, ***nonché in relazione al ruolo di polo petrolchimico nazionale e al sistema di navigazione interna che connette il Po all'Adriatico."***

Tale prima individuazione trova una corrispondenza più dettagliata nel PTCP vigente:

- Allegato B3 "*Progetti di rilevanza sovralocale*" – scheda n.19 Potenziamento del nodo intermodale di Valdaro;

- Allegato C3 "*Repertorio degli elementi di criticità e degrado*" – scheda n.8sc Sito di interesse nazionale "Laghi di Mantova e Polo Chimico";
- Allegato C5 "*Repertorio degli ambiti produttivi provinciali*" – schede n. 30_1_A, 30_1_B, 30_1_C, Polo produttivo di livello provinciale di Mantova.

Figura 1-2: Estratto tavola 2 del PTCP

L'area a est del comune capoluogo è interessata da numerosi elementi di carattere sovra locale (SIN, Porto di Valdaro, polo produttivo di livello provinciale, casello autostradale, stazione ferroviaria, vaste aree fortemente compromesse da urbanizzazioni incomplete, etc.) che conferiscono quegli elementi strategici e di potenzialità legati alla rigenerazione per cui è opportuno, se non necessario, attivare un processo di co-pianificazione per raggiungere l'obiettivo comune di sviluppo e riorganizzazione territoriale.

Con questa finalità si è scelto di sviluppare, in un percorso che coinvolge principalmente la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova e le aziende presenti nell'area, un MASTERPLAN, quale progetto strategico di diretta attuazione del PTCP, ai sensi dell'art. 5.1 degli Indirizzi Normativi:

c) progetti strategici (eventualmente configurabili come piani e progetti tematici e di settore) che si riferiscono a territori soggetti a dinamiche di trasformazione particolarmente rilevanti, o interessati

da progetti di sviluppo di interesse provinciale o regionale, anche di carattere infrastrutturale e Piani di Azione paesistica.

Cos'è un MASTER PLAN?

Documento di indirizzo strategico, sviluppa l'ipotesi complessiva sulla programmazione di un territorio e individua:

- *soggetti interessati*
- *possibili fonti di finanziamento*
- *strumenti ed azioni di attuazione*

Programma complesso (riassuntivo, di sintesi) articolato in progetti/sotto progetti – ciascuno concorrente al raggiungimento degli obiettivi del programma

È caratterizzato da un elevato numero di stakeholder (parti coinvolte nella realizzazione e parti interessate al raggiungimento dei benefici/risultati complessivi – possono cambiare nel tempo – è necessario far comprendere agli stakeholder chiave gli elementi essenziali e positivi dell'iniziativa e la loro evoluzione e sostenibilità nel tempo)

È un processo decisionale organizzato composto da una parte di analisi mirata di un contesto (il contesto su cui il piano agirà) e da una parte propositiva – creativa: il programma degli obiettivi, la definizione dei modi e delle risorse umane e materiali per attuarli; il sistema di controllo dei risultati attesi.

Questa prima definizione è necessaria per capire come mai abbiamo scelto questo "strumento" per affrontare e sviluppare il tema della rigenerazione territoriale dell'area est di Mantova.

Come lo si approva?

La LR12/05 (come modificata dalla LR18/2019) all'art.17 - Approvazione del piano territoriale di coordinamento provinciale, comma 11:

Il PTCP o il PTM disciplina modalità semplificate per l'approvazione di modifiche concernenti la correzione di errori materiali e l'aggiornamento cartografico, nonché lo sviluppo e la conseguente definizione localizzativa di interventi da esso previsti e gli aspetti di ambito locale che non incidano sulle strategie generali del piano; le modifiche per consentire l'attuazione di interventi di rigenerazione urbana e recupero del patrimonio edilizio esistente, localizzati all'interno del tessuto urbano consolidato (TUC) o anche all'interno degli ambiti nei quali avviare processi di rigenerazione di cui all'articolo 8, comma 2, lettera e-quinquies) [rigenerazione urbana e territoriale]*, rientrano sempre in tali modalità semplificate, purché non incidano sulle strategie generali del piano. Per le*

modifiche di cui al presente comma non sono richiesti né il parere della conferenza di cui all'articolo 16 né la valutazione da parte della Regione.

Il PTCP vigente aveva già individuato tali modalità semplificate per l'approvazione di alcune modifiche al piano stesso, tra cui i progetti di diretta attuazione del PTCP coerenti con le strategie generali del piano:

possono costituire modifiche e integrazioni coerenti con le strategie generali del piano, ai sensi del comma 11 dell'articolo17 della L.R. 12/05 e pertanto sono soggette a valutazione di compatibilità che ne attesta la coerenza con le strategie generali del PTCP e sono approvate dall~~a~~ ~~Giunta Provinciale~~ Consiglio Provinciale, previa pubblicazione su Web e comunicazione alla Regione Lombardia ed alla Conferenza dei Comuni, come modificazioni integrative e specificative del PTCP approvato, coerenti con le strategie generali del piano.

Quindi il MASTERPLAN per la rigenerazione territoriale dell'area est di Mantova può essere approvato come progetto strategico del PTCP o di pianificazione complessa, con delibera di consiglio provinciale e delibera consiglio comunale, e può anticipare l'adeguamento del piano provinciale che proseguirà fino al 2021.

2 INQUADRAMENTO GENERALE E BREVE ANALISI STORICA

(contributi tratti da: LEONI G. Mantova EST, sviluppo e riconversione della città industriale e logistica)

L'area di studio interessa il Polo produttivo di livello provinciale di Mantova est e il Sito Inquinato di interesse Nazionale - Laghi di Mantova e Polo Chimico nella sua interezza.

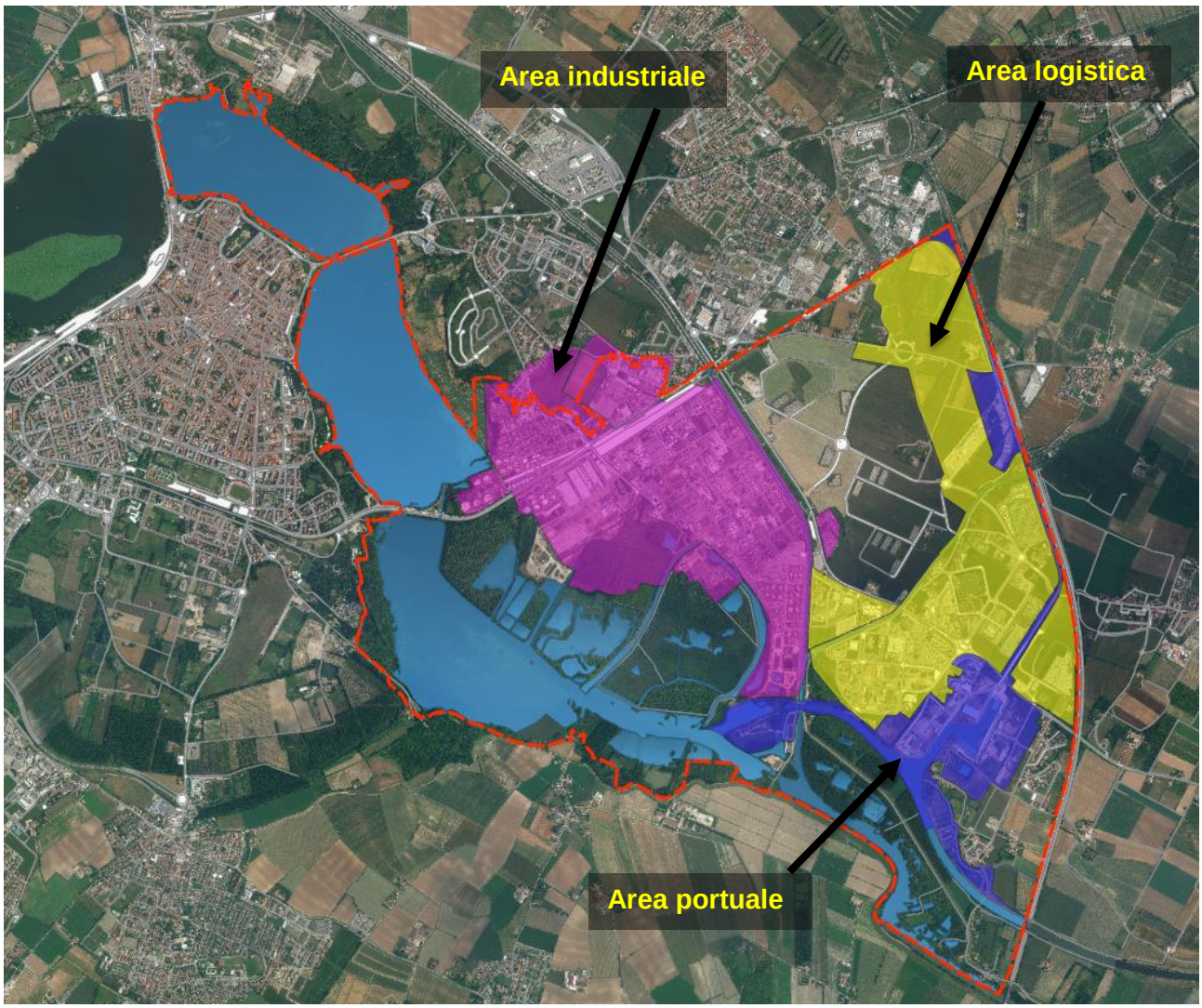


Figura 2-1: inquadramento territoriale area di intervento

È quindi delimitata in modo preciso dal perimetro del SIN, che arriva a nord-ovest fino al Ponte dei Mulini, riprende il confine dei laghi di mezzo e inferiore e della Vallazza, poi segue il tracciato dell'autostrada A22 fino all'intersezione con Via Brennero per tornare poi al confine del SIN lungo la proprietà IES.

All'interno di questo perimetro è racchiusa un'area di circa 1840 ha che comprende il più grande polo produttivo di livello provinciale e allo stesso tempo la parte più ampia del sistema dei laghi di

Mantova: si intersecano la parte storico-ambientale e quella industriale della città; questa contiguità tra due sistemi così diversi è oggi causa di conflitto, ma è stata la ragione dello sviluppo industriale della città stessa.

La storia di Mantova Est ha contribuito a cambiare pesantemente la società ed il territorio producendo un assetto determinante per la configurazione del futuro della città. Le radici progettuali ed economiche di tali aree risalgono ai primi decenni del novecento e si concretizzano nel secondo dopoguerra, grazie non solo all'elemento chiave dell'accessibilità delle merci tramite la navigazione interna e la ferrovia, ma soprattutto all'intervento "esogeno" (il governo centrale dell'epoca fascista) che tuttavia non scuote il torpore degli investitori locali, salvo rare eccezioni.

L'evoluzione industriale dell'area "oltre i laghi" è strettamente legata alla possibilità di sfruttamento della via navigabile come infrastruttura di trasporto delle merci e comincia nel 1889:

… con l'arrivo di un "inglese" abitante a Genova, Arthur Burton Bucheley, che intuisce l'opportunità strategica del sito di Mantova per il mercato connesso al nuovo ciclo legato al petrolio ed alla sua logistica. Nel 1889 egli acquistava le aree, in quel periodo in comune di Porto Mantovano (dove sorgerà nel 1901 la fabbrica di cellulosa, poi Cartiera Burgo), per la realizzazione di un impianto di raffinazione di petrolio, in virtù dell'affacciamento sull'acqua e della possibilità di trasporto fluviale. L'iniziativa non veniva poi portata avanti per l'imposizione di nuovi dazi per l'importazione che renderanno diseconomico l'investimento. In ogni caso, tale "mancato insediamento" apriva la strada non solo per la realizzazione della Cartiera ma per l'intero fronte insediativo delle industrie "oltre il lago", con un proprio porto industriale.

La foto aerea del 1954 evidenzia, nel futuro polo est, la presenza di un complesso industriale che deve essere "coperto" perché possibile obiettivo militare, si sono infatti già insediate la raffineria ICIP, alcune industrie più piccole e stava per cominciare la trasformazione di un'area destinata alla realizzazione del petrolchimico SICEDISON (inizio lavori 1956), in particolare si nota la costruzione del canale SISMA che doveva costituire l'approdo fluviale di una acciaieria mai costruita (SISMA).

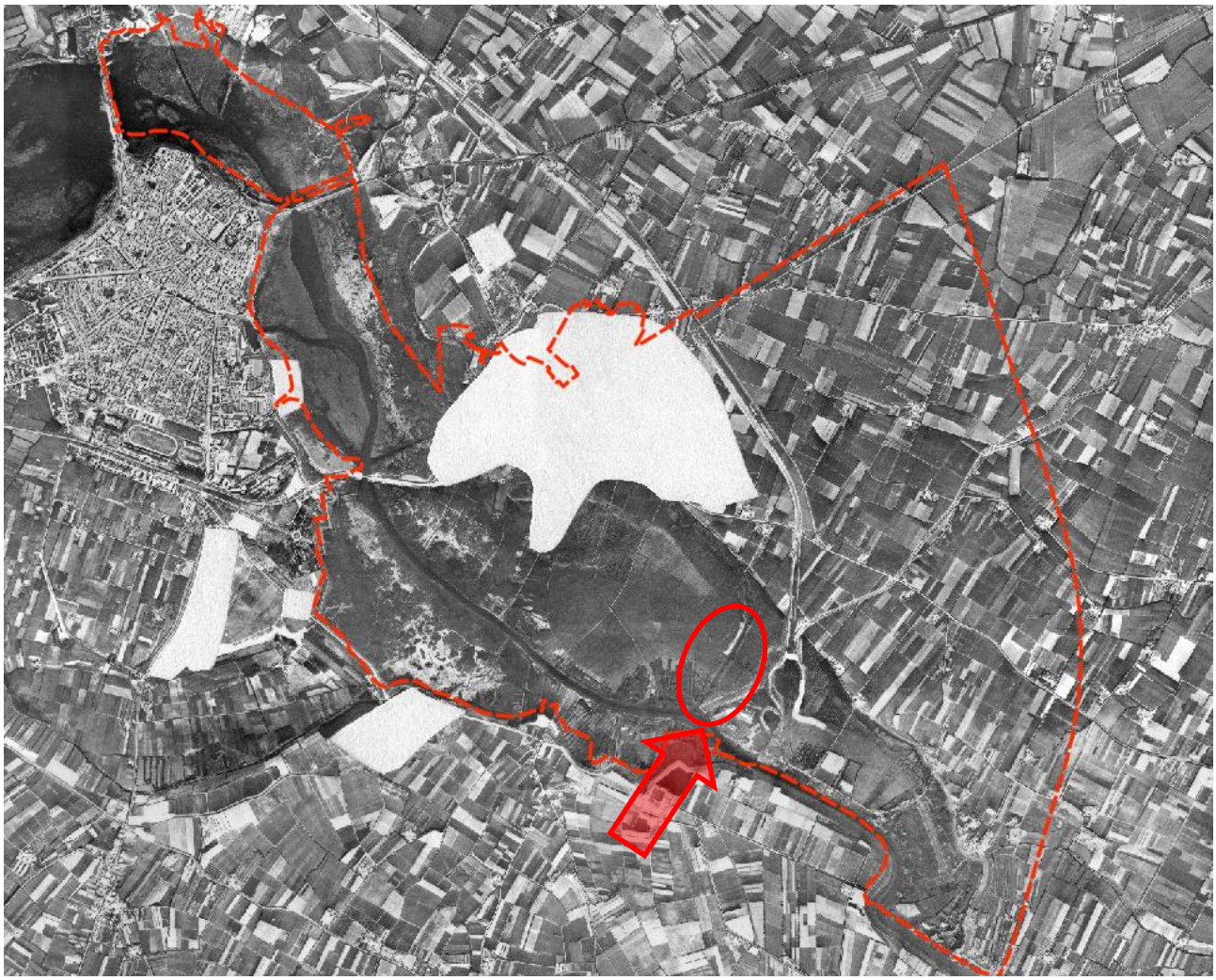


Figura 2-2: inquadramento perimetro masterplan su ortofoto, volo GAI 1954

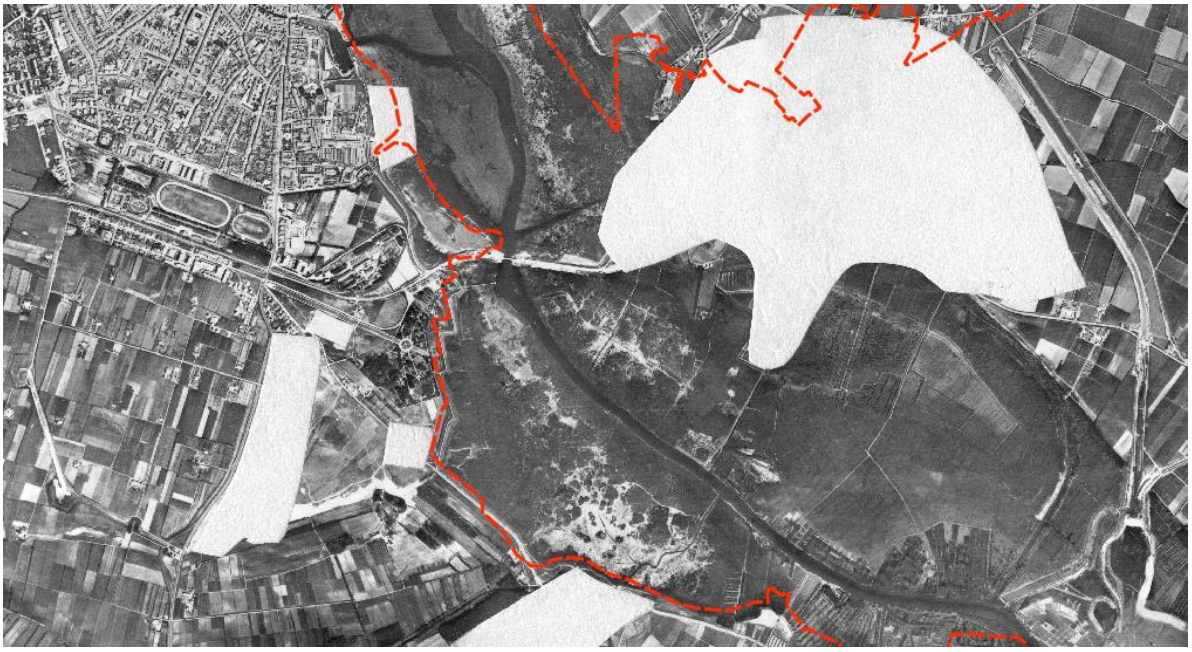


Figura 2-3: Zoom volo GAI 1954

L'autostrada non esiste ancora e il diversivo del Mincio è in fase di costruzione, quindi le infrastrutture utilizzate dai primi insediamenti produttivi sono il Mincio e la ferrovia Mantova - Monselice.

… nel 1956 l'importante azienda milanese (Società Italiana Chimica dell'Edison – SICEDISON) iniziò i lavori per un nuovo stabilimento petrolchimico e veniva pianificata una "griglia" ortogonale di strade che suddivideva la grande area ex-SISMA in lotti all'interno dei quali prevedeva, di volta in volta, i singoli impianti specifici da realizzare. Inizialmente venivano costruiti quattro cicli distinti e integrati: - soda caustica e cloro; -etilene, propilene e butene; etilbenzolo, stirolo e materie plastiche da esso derivate: fenolo, acetone, intermedi per detergenza e fibre. Le materie prime fondamentali utilizzate erano salgemma, virigin nafta, benzolo e cumene in parte provenienti direttamente dalla raffineria ICIP tramite tubazioni interrate. I traffici portuali dei prodotti via fiume iniziarono nel 1961 movimentando sia materie prime che prodotti finiti. Tra i primi impianti, quello del clorosoda, creava maggiore impatto ambientale producendo fanghi mercuriosi inviati in discariche nello stabilimento ed in altra parte dilavati dalle acque di scarico nel Mincio. Tale ciclo produttivo funzionò per circa 35 anni (dal 1957 al 1991) con diversi mutamenti tecnologici. Purtroppo, le reti fognarie, le tubazioni interrate, i serbatoi senza doppi fondi facevano riferimento a poche scadenti norme finalizzate al contenimento degli inquinanti, provocando in questo modo un accumulo, soprattutto nelle falde sotterranee, che emergerà come problema ambientale nei decenni successivi.

È interessante evidenziare che già nel 1956 l'amministrazione comunale di Mantova ritiene necessaria la costituzione di una Zona Industriale riconosciuta dallo Stato e delle relative agevolazioni così da poter meglio governare lo sviluppo urbanistico dell'area; tuttavia tale richiesta non verrà mai soddisfatta e l'amministrazione dovette far fronte alle molte richieste di insediamento nell'area di Mantova Est senza un "disegno" preciso del futuro assetto dell'area stessa.

***Belleli** negoziò la cessione dei terreni e dei fabbricati di Frassine nel gennaio 1953, con Giuseppe Donagemma della Piumital Super Ryon Sp" e nel 1960 contava già intorno ai 500 dipendenti. Un'altra azienda, tra le prime, che si rilocalizzava nell'area provenendo dal centro storico era la **ITAS**, una trafileria che andrà ad occupare un'area tra la ICIP, la **Edison** e la stazione ferroviaria. L'attuale **SAPIO** inaugurò lo stabilimento nel 1958 sotto la ragione sociale dell'allora Multigas Industrie S.p.a., per poi caratterizzarsi nella produzione di gas tecnici, ricevendo impulso anche da accordi con la locale raffineria. Con l'avvio della **ICIP** e poi del petrolchimico crescono le aziende di logistica che si specializzano nel trasporto stradale dei prodotti come nel caso del **GAM**, Gruppo Autocisterne Mantovane promosso da Giancarlo Stimamiglio, formatosi nel 1956 […]*

Analogo percorso venne seguito dalla famiglia ***Paganella*** *che, pur essendo originaria di Ostiglia, organizzò trasporti per il polo chimico. Anche il sistema della navigazione interna si rinnovò, con una nuova flotta di chiatte cisterna da 600 ton di portata che diede ulteriore slancio al settore.*

A fronte di tali impulsi di sviluppo industriale la pianificazione urbanistica del Comune arrivava in forte ritardo inseguendo scelte in gran parte già determinate. La proposta di PRG iniziata nel marzo 1947 è indirizzata alla ricostruzione delle zone che avevano subito bombardamenti e demolizioni con previsioni di interventi di risanamento e riqualificazione molto frammentati senza avere una visione strategica dell'assetto della città. Occorrerà attendere il 1956 con l'adozione del nuovo PRG redatto da Piero Bottoni e Attalo Poldi (poi approvato nel 1959) che, di fatto, si trovava a dover gestire le scelte urbanistiche effettuate nei decenni precedenti e in particolare quelle dell'area industriale in sinistra Mincio già insediata dalla ICIP, dalla Piumital-Belleli e della Ceramica sulla vecchia strada ostigliese. Nella planimetria di piano veniva prevista anche la nuova area della Sicedison, ora nel territorio comunale, e la ricollocazione della strada Ostigliese a nord del canale Diversivo. Anche il canale ex Sisma era confermato come infrastruttura di navigazione ad accesso alle nuove aree a destinazione produttiva. Inoltre è importante notare che, con la nuova viabilità secondaria prevista, venivano servite le aree di espansione industriale a nord del Canale Diversivo che diventeranno poi le lottizzazioni degli anni .90 della EDILPF e della Valdaro spa.

L'esigenza di gestione di un'area industriale di valenza strategica che si era ormai venuta a creare con dimensioni di livello sovracomunale, viene soddisfatta a seguito dell'approvazione di due leggi regionali:

Così la Regione Lombardia emanava una serie di leggi, in particolare la LR del 31 agosto 1977 n. 46 e la successiva legge n. 56 del 1978, che sostenevano la realizzazione di aree produttive di rilevanza sovracomunale. È in questo modo che il Comune di Mantova riceve il finanziamento di un miliardo e cinquecentomila lire per l'acquisizione di aree e la realizzazione di opere di urbanizzazione. Pochi giorni dopo l'assegnazione del contributo veniva deliberata dalla stessa Giunta Regionale la costituzione del consorzio COSVIM Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Mantovano tra i comuni di Mantova con quota 90%, Roncoferraro 7,50% Bigarello, 2,50% approvando il relativo statuto. La visione localistica è rimasta dunque attiva fino al 1979 anche se occorrerà attendere il 1986 per concordare l'adesione dell'Amministrazione Provinciale di Mantova al fine di ampliare l'importanza del consorzio e articolare una visione più strategica. In realtà, tale coinvolgimento era in gran parte originariamente finalizzato al recupero di altri fondi per gli investimenti. Il COSVIM riceveva l'incarico di occuparsi, da parte degli enti locali, dei piani urbanistici

per gli insediamenti produttivi PIP e, in particolare, di quello approvato dal Comune di Mantova il 19 gennaio 1981. Dopo aver effettuato le attività di esproprio, si realizzavano le opere di urbanizzazione attraverso la costruzione di strade, fognature ed altre opere, permettendo gli insediamenti delle aziende. In quel periodo diventava determinante l'apertura dell'autostrada Modena-Mantova-Brennero, con il casello di Mantova Nord e la riorganizzazione dei traffici sulle strade statali e provinciali. Con la nuova infrastrutturazione stradale avanzava faticosamente anche quella della via d'acqua, con la richiesta di completamento del Canale Mantova-Adriatico dopo 60 anni di costruzione e la creazione del nuovo Porto Merci di Mantova.

Nell'immagine del 1975 sono quindi già definiti l'autostrada A22, il diversivo del Mincio e il canale Fissero Tartaro Canal-Bianco

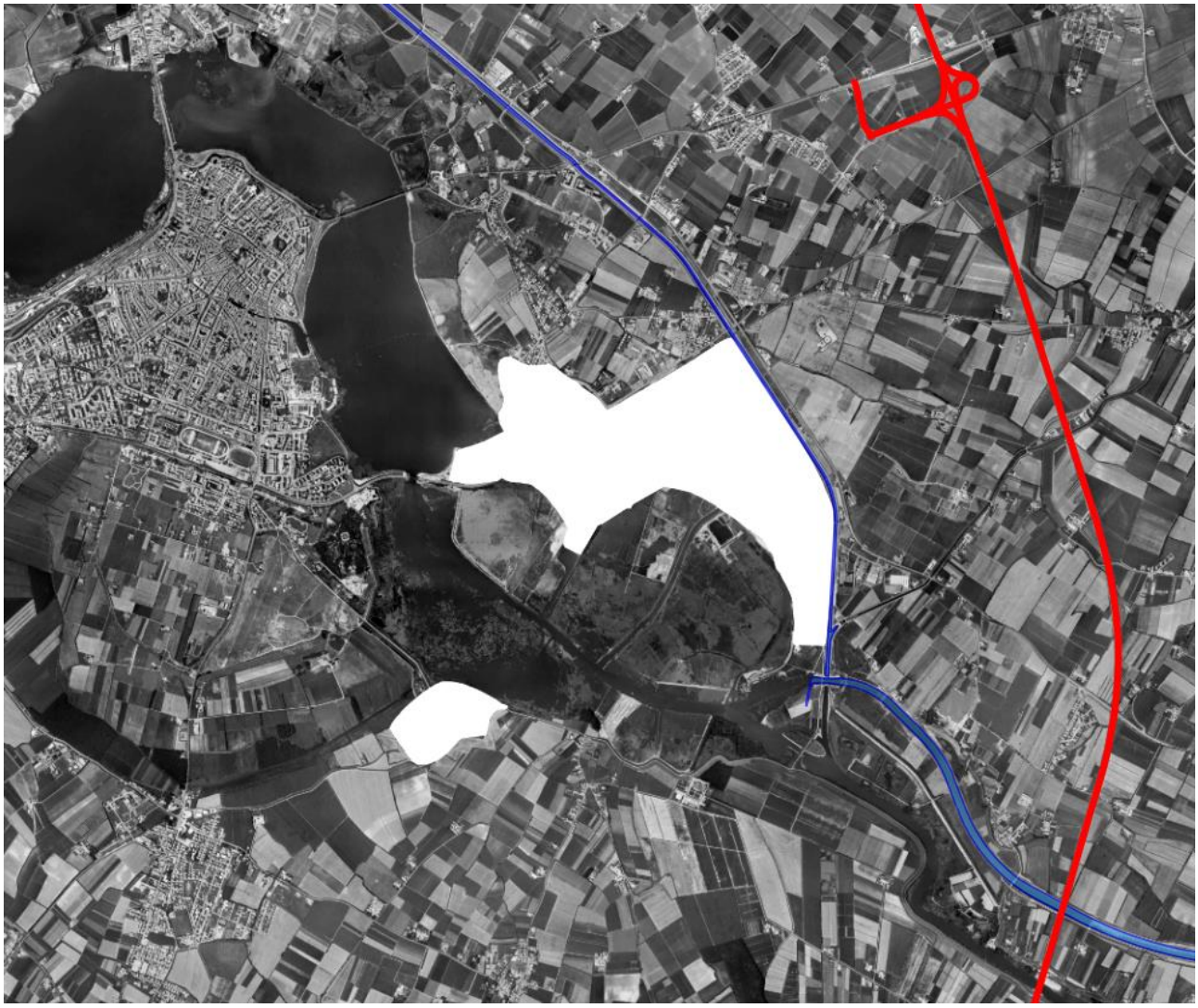


Figura 2-4: Inquadramento su ortofoto 1975

Ma contemporaneamente negli anni 70 ritorna, nel dibattito pubblico, il tema dell'inquinamento ambientale, problema sempre sentito già dalla fine dell'800 e sempre incentrato principalmente sul rapporto tra le industrie e i laghi.

Un altro dei momenti più importanti di dibattito pubblico tra istituzioni ed imprese sui temi ambientali avveniva nel 1977, con il convengo sullo stato dell'inquinamento dei Laghi e del Mincio che seguiva l'approvazione della legge Merli del 1976, con la quale, per la prima volta, si fissavano gli obiettivi di qualità degli scarichi da raggiungere in due fasi successive, entro il 13 giugno 1979 ed entro il 13 giugno 1985, applicando diverse tabelle di standard di riferimento.

Praticamente tutte le aziende insediatesi a Mantova Est scaricavano nei laghi, tuttavia erano già in funzione sistemi di depurazione e neutralizzazione degli inquinanti prima dello scarico in acque pubbliche.

Per quanto riguarda l'ICIP-Total, che nel 1977 raffinava intorno ai 2.600.000 ton annue di petrolio, il Direttore del Laboratorio Chimico Provinciale Dott. Guglielmo Guidicini (organo pubblico di controllo), segnalava che, per quanto concerneva l'inquinamento delle acque, esisteva un impianto di depurazione mediante flottazione, flocculazione ed incenerimento dei fanghi.[…] Tra gli scarichi nelle acque della "Vallazza" ovvero nel Mincio, vi era quello del complesso Belleli, "ove si notano numerosi bagni di decapaggio, impianti di verniciatura, smerigliatura e di saldatura. La ditta sta allestendo un impianto di neutralizzazione delle acque di decapaggio prima della loro emissione in acque pubbliche" Oltre la diga Masetti, vi erano gli scarichi della Montedison dove avveniva la produzione di etilene-propilene alchilbenzoli, alchilfenolo, fenolo, cicloesanolo, propilene, anidride maleica, stirolo, polistirolo, soda cloro ipoclorito. Al convegno interveniva anche l'Ing. Amleto Cirocco per conto dell'Associazione degli Industriali di Mantova nonché responsabile della Montedison, illustrando le azioni attivate dalle Industrie per il contenimento dell'inquinamento, a partire dal petrolchimico che in quel periodo dava lavoro ad oltre 2400 persone e produceva materie plastiche, principalmente polistirolo.87 Egli ricordava che "le iniziative condotte a termine in questi ultimi anni e che hanno comportato un investimento di oltre 5 miliardi e 600 milioni di lire sono diverse. Quelle più importanti: a) installazione di un impianto di recupero prodotti organici del reparto Linear; b) installazione di un impianto di incenerimento dei residui solidi e liquidi; c) installazione di un nuovo impianto di disoleazione e d) installazione di due serie di torri per il raffreddamento dell'acqua in ciclo chiuso." Nella stessa occasione egli richiamava anche i lavori di dragaggio del Mincio effettuati. […] Le indagini effettuate negli anni successivi hanno invece rimarcato che la tecnologia del ciclo del cloro-soda era già obsoleta ai tempi della sua installazione con il conseguente problema dei reflui contenenti mercurio, derivanti dall'impianto di trattamento acque di salamoia. Dal 1957 al 1972 tali fanghi, non trattati ("a basso tenore di mercurio") venivano rilasciati nei reflui della rete fognaria

industriale, lasciati decantare in depressioni del terreno dette "vasche" e scaricate da queste in corpo idrico superficiale (Canale SISMA e Mincio). Solo dal 1972, le acque contaminate da mercurio iniziavano via via a subire trattamento anche se la costruzione del depuratore avveniva solo nel 1989 con la sottoscrizione di un "Protocollo di intesa" fra Enti locali e Enimont/Montedipe (ex Montedison fusa con ENI).

Con l'apertura nel 1970 del casello autostradale sull'autostrada del Brennero e con l'approvazione del nuovo Porto merci pubblico sul Canale Navigabile Mantova-Adriatico si creavano ulteriori condizioni di attrattività insediative in questa parte del quadrante Est. Tuttavia, la prima piccola parte dell'area portuale, i cui lavori inizieranno concretamente solo a metà degli anni novanta, diventava operativa agli inizi degli anni duemila attendendo l'apertura del Canale completato dopo circa 70 anni di costruzione. Occorrerà attendere il 2008, grazie ai lavori di ulteriore urbanizzazione portuale, coordinati dalla Provincia in virtù della LR 30/2006, che inizierà l'insediamento molto più consistente delle aziende. Contemporaneamente, nella zona retro-portuale, si collocavano altre imprese di logistica qualificata nell'immagazzinamento per conto terzi sfruttando la presenza del nuovo raccordo ferroviario al Porto come la TCF-Rosignoli, la Paganella 2, la Thun ed altre che, per la loro ampiezza complessiva, triplicavano il polo portuale. Oltre alle principali aziende menzionate, se ne insediavano altre di tipo artigianale con funzioni di servizio per tutto il Distretto Logistico e creavano le condizioni di ulteriore crescita occupazionale.

All'inizio degli anni 2000 si assisteva anche alla grande lottizzazione industriale e commerciale di iniziativa privata promossa dalla società EDILPF di Brescia che, dopo aver acquistato i terreni della ex azienda agricola sperimentale della Montedison, procedeva ad un "ampia urbanizzazione con strade e capannoni che purtroppo, per diversi di essi, rimanevano inutilizzati per molti anni, anche in seguito al mancato completamento di alcune opere di collegamento al sistema delle reti tecnologiche.

Nel secondo decennio dopo il 2000, la presenza nel polo industriale di Mantova EST di circa 60 aziende con forte caratterizzazione logistica configurava, in tale zona, un distretto orientato anche al trasporto plurimodale delle merci. Infatti in esso si presentava una concentrazione territoriale di imprese specializzate nella mobilità e nell'immagazzinamento che, sommate a quelle industriali con alta gestione logistica, arrivava a movimentare oltre 10 milioni di tonnellate per anno tra entrate ed uscite.

Oggi in questa "città ad Est", con i suoi ruoli gerarchici determinanti l'assetto urbanistico, si riconoscono cinque zone specializzate:

- le aree industriali storiche del petrolchimico, con i loro porti ed altre imprese dell'indotto (nella figura indicata con il n.1);
- il Porto Pubblico per le merci di Mantova, in parte ancora in costruzione, sul Canale Mantova-Adriatico (2);
- le aree industriali ed artigianali ex COSVIM 1 e di San Giorgio, sature e comprensive di molte imprese di logistica (3);
- le aree della Valdaro SPA di lottizzazione pubblica, in gran parte ormai insediate o vendute (4);
- le grandi aree della lottizzazione privata EDILPF, con una serie di capannoni vuoti (5).

Una parte di tali zone adiacenti al fiume, sono paludose o agricole e ricomprese nel Parco del Mincio (6).

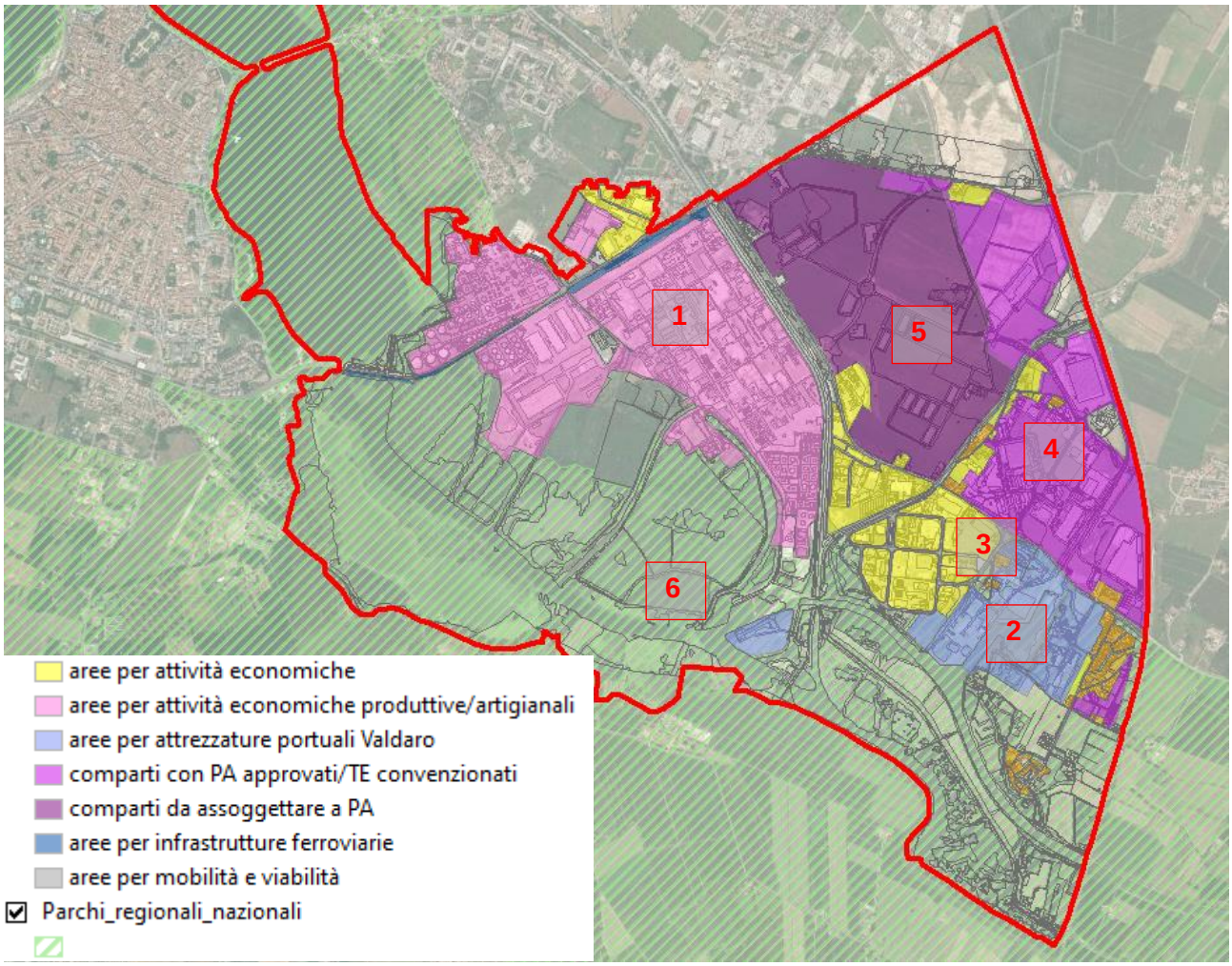


Figura 2-5: individuazione delle principali destinazioni d'uso

3 OBIETTIVI GENERALI

L'**obiettivo** di riferimento è il continuo miglioramento della qualità della vita dei cittadini secondo i principi dello **sviluppo sostenibile**.

Tale traguardo è chiaramente definito anche nelle due principali leggi regionali di riferimento per la riduzione del consumo di suolo e la rigenerazione territoriale:

- LR31/2014 "*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato*";
- LR18/2019 *"Misure di semplificazione e incentivazione per la rigenerazione urbana e territoriale, nonché per il recupero del patrimonio edilizio esistente. Modifiche e integrazioni alla legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 (Legge per il governo del territorio) e ad altre leggi regionali"*;

nelle quali si prevede che gli strumenti di governo del territorio debbano *orientare gli interventi edilizi prioritariamente verso le aree già urbanizzate, degradate o dismesse, sottoutilizzate da riqualificare o rigenerare, anche al fine di promuovere e non compromettere l'ambiente, il paesaggio, nonché l'attività agricola. (LR31/2014).*

Inoltre con la LR18/2019, Regione Lombardia ***riconosce gli interventi finalizzati alla rigenerazione urbana e territoriale, riguardanti ambiti, aree o edifici, quali azioni prioritarie per ridurre il consumo di suolo, migliorare la qualità funzionale, ambientale e paesaggistica dei territori e degli insediamenti, nonché le condizioni socio-economiche della popolazione****, anche mediante lo sviluppo di una filiera industriale integrata dalla fase di progettazione a quella di realizzazione e gestione dell'intervento, e ne promuove la conoscenza attraverso l'uso di strumenti informatici condivisi tra il sistema della pubblica amministrazione, degli operatori economici, delle professioni e dei cittadini.*

Per determinare lo sviluppo sostenibile **di un'area produttiva** è quindi necessario:

- ✓ **intervenire prioritariamente in aree già urbanizzate, degradate o dismesse, sottoutilizzate;**
- ✓ **pianificare una filiera industriale integrata dalla fase di progettazione a quella di realizzazione, promuovendone la conoscenza a tutti i livelli.**

Il Piano Territoriale Regionale declina obiettivi specifici per i vari sistemi territoriali, con riferimento ai principali sistemi che interessano l'ambito e le caratteristiche specifiche del Masterplan:

- ✓ **Migliorare l'accessibilità e ridurre l'impatto ambientale del sistema della mobilità**, agendo sulle infrastrutture e sul sistema dei trasporti (ob. PTR 2, 3, 4, 7, 8, 9, 13, 17):
    - migliorare le infrastrutture viabilistiche, in particolare quelle a breve raggio, e mettere in atto contestuali politiche per la riduzione della congestione viaria, anche incentivando il trasporto ferroviario di passeggeri e merci;
    - valorizzare i porti fluviali di Mantova e Cremona a fini turistici e come opportunità per i collegamenti e per il trasporto delle merci, senza compromettere ulteriormente l'ambiente;
    - migliorare il rapporto infrastrutture - paesaggio anche prevedendo meccanismi di compensazione ecologica preventiva e passando dalla logica della progettazione di una nuova infrastruttura a quella della progettazione del territorio interessato dalla presenza della nuova infrastruttura;
- ✓ relativamente ai temi dell'uso del suolo:
    - mantenere forme urbane compatte, evitando la dispersione e le saldature lungo le infrastrutture;
    - coordinare a livello sovraccomunale l'individuazione di nuove aree produttive e di terziario/commerciale;
    - valutare attentamente le ricadute sul sistema della mobilità;
- ✓ **favorire uno sviluppo policentrico evitando la polverizzazione insediativa** (ob. PTR 13):
    - favorire politiche insediative tese a contenere la polverizzazione insediativa e la saldatura dell'urbanizzato lungo le direttrici di traffico, […] favorendo la ricentralizzazione delle funzioni e delle attività attorno ai punti di massima accessibilità ferroviaria;

PTR - adeguamento LR31/2014

Il PTR individua territori ad intensa metropolitanizzazione, particolarmente complessi e densamente urbanizzati ove la rigenerazione deve assumere un ruolo determinante e concreto per la riduzione del consumo di suolo e per la riorganizzazione dell'assetto insediativo a scala territoriale e urbana.

Gli *Areali di programmazione della rigenerazione territoriale* riguardano generalmente territori che, per complessità, scarsità di suoli liberi netti, rilevanza del patrimonio dimesso e ruolo di polarità dei centri urbani in cui sono localizzate, richiedono una programmazione e pianificazione degli interventi di scala sovracomunale, e territori di minore estensione e peso demografico dove, però, gli episodi di dismissione sono significativamente concentrati e incidenti sulla struttura territoriale ed economica locale. Gli Areali possono riguardare anche singoli Comuni, laddove le operazioni di rigenerazione assumono una rilevanza sovracomunale, anche in rapporto al ruolo di polo svolto dal Comune rispetto al territorio circostante.

La Regione, le Province, la Città Metropolitana, i Comuni capoluogo o comunque i Comuni interessati, operano attraverso strumenti di programmazione negoziata di cui alla L.R. 2/03 e L.R.12/05 oppure attraverso i piani territoriali regionali d'area di cui alla L.R. 12/05; la Città Metropolitana e le Province individuano i loro obiettivi nel Piano territoriale metropolitano e nei PTCP; i Comuni individuano gli obiettivi di rigenerazione e le azioni nei PGT.

Areale 9 – Mantova

L'areale riguarda il capoluogo; ha 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 e interventi di livello sovra comunale e regionale, anche in relazione ai rapporti intercorrenti con il territorio veronese e del cremonese, nonché in relazione al ruolo di polo petrolchimico nazionale e al sistema di navigazione interna che connette il Po all'Adriatico.

PTCP (2010)

Gli obiettivi strategici del PTCP sono organizzati a partire da tre principi ordinatori:

sviluppo, qualità e sostenibilità.

Queste tre parole chiave si declinano e sostanziano dieci obiettivi tematici:

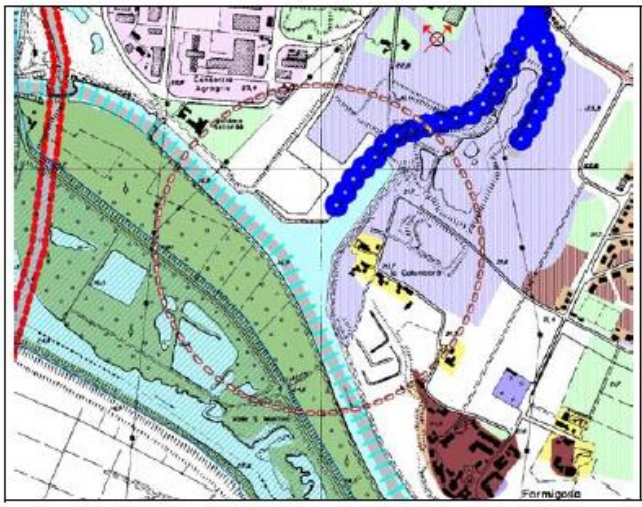
1. Promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare e di relazioni
2. Garantire la qualità dell'abitare e governare il processo di diffusione
3. Promuovere una mobilità efficiente e sostenibile e garantire un sistema infrastrutturale intermodale, sicuro ed adeguato
4. Perseguire la difesa e la valorizzazione degli spazi rurali e delle attività agricole
5. Attivare politiche per un territorio più vivibile e sicuro
6. Perseguire la tutela e la valorizzazione del paesaggio e la costruzione delle reti ecologiche
7. Promuovere il sistema turistico e integrare i valori plurali dei territori
8. Promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra i territori e le produzioni
9. Incrementare le occasioni e le capacità di cooperazione, programmazione e progettazione degli enti locali
10. Garantire l'uso razionale e l'efficienza distributiva delle risorse energetiche

Ma l'ambito specifico relativo al MASTERPLAN è descritto in due allegati del piano provinciale:

- **Progetti di rilevanza sovralocale, B3 – Progetti: Sistema insediativo e produttivo;**
- **Repertori, C5 – Repertorio degli ambiti produttivi provinciali.**

Si evidenziano nello specifico gli elementi di opportunità descritti negli ambiti produttivi di interesse.

19	COMUNE DI MANTOVA Potenziamento del nodo intermodale di Valdaro

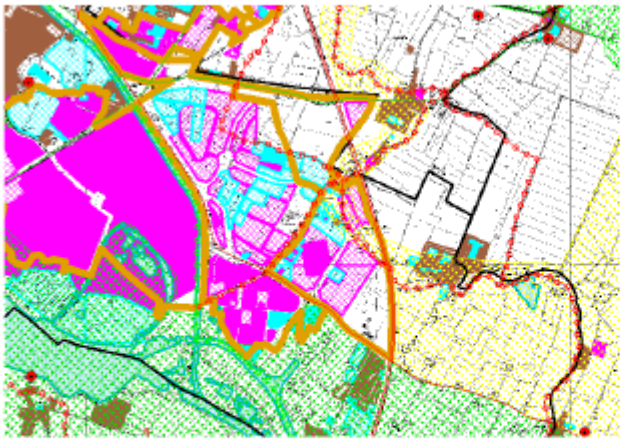


I. N. C.	DESCRIZIONE DEI TEMI PROGETTUALI	INDICAZIONE DELLE ATTENZIONI NORMATIVE
	Potenziamento del nodo di scambio intermodale in relazione al completamento degli interventi programmati per la navigazione commerciale (Canale Fissero – Tartaro – Canal Bianco) e al potenziamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie.	Il favorire la formazione di un sistema territoriale complementare, integrato e policentrico è l'obiettivo che deve essere perseguito anche nelle politiche di pianificazione e programmazione del comune in analisi. La pianificazione del comune di Mantova dovrà individuare regole normative coerenti con le esigenze di uno sviluppo maturo e competitivo del settore produttivo, nel rispetto della tutela e della valorizzazione dell'ambiente. In concomitanza alla costruzione dei nuovi insediamenti produttivi dovrà essere prevista la predisposizione di servizi connessi alla rete infrastrutturale in progetto.

Figura 3-1: stralcio dell'allegato B3 al PTCP (2010)

Cod_istat : 20030

Ambito produttivo: 30_1_A



Caratteri sistema insediativo

Superficie totale	1.288.960 mq
Superficie occupata	219.495 mq
Superficie non occupata	1.069.465 mq
% concentrazione ambito	19 %

Valutazione dimensione: **alta**

Valutazione disponibilità: **alta**

Valutazione concentrazione: **medio-bassa**

Dotazione infrastrutture e accessibilità

Sezione viabilità accesso	alta
Sezione viabilità interna	media
Tipologia innesto	- -
Connessione rete 1° liv.	alta

Valutazione accessibilità locale: **alta**

Accessibilità ferroviaria	alta
Accessibilità portuale	alta
Accessibilità aeroportuale	bassa
Accessibilità autostradale	medio-alta

Valutazione accessibilità territoriale: **alta**

Compatibilità ambientale*: media

Interferenza sistema paesistico ambientale

Quest'area si colloca sulla sponda sinistra del fiume Mincio, a est della città di Mantova. E' un'intera area destinata ad espansione del nucleo consolidato.

Valutazione interferenza: **media**

Sintesi della gerarchizzazione

Livello gerarchia DAISSIL: **Provinciale**

Opportunità **o1o3p1**

Criticità **- -**

Cod_istat : 20030

Ambito produttivo: 30_1_C

Caratteri sistema insediativo

Superficie totale	3.180.000 mq
Superficie occupata	3.180.000 mq
Superficie non occupata	0 mq
% concentrazione ambito	46 %

Valutazione dimensione: **alta**

Valutazione disponibilità: **bassa**

Valutazione concentrazione: **media**

Dotazione infrastrutture e accessibilità

Sezione viabilità accesso	alta
Sezione viabilità interna	alta
Tipologia innesto	- -
Connessione rete 1° liv.	alta

Valutazione accessibilità locale: **alta**

Accessibilità ferroviaria	alta
Accessibilità portuale	medio-alta
Accessibilità aeroportuale	medio-bassa
Accessibilità autostradale	medio-alta

Valutazione accessibilità territoriale: **alta**

Compatibilità ambientale*: bassa

Interferenza sistema paesistico ambientale

Questa porzione del comparto maggiore posto ad est di Mantova è la parte già consolidata e si attesta sul canale Diversivo del Mincio, e sulla SS 482, che corrono paralleli; sul versante sud si sviluppa fino in adiacenza con le aree del Parco del Mincio; a nord oltrepassa la ferrovia Mantova – Padova, con insediamenti presso le località di Borgo Virgiliana e Frassino. In corrispondenza del ponte a sud del lago inferiore, è però individuata un'area di espansione per questi comparti che si affaccia direttamente sulle acque del Mincio e sulla città.

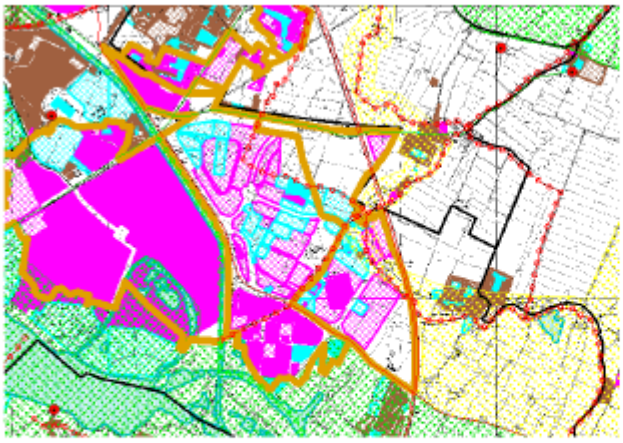
***Valutazione interferenza*: significativa**

Sintesi della gerarchizzazione

Livello gerarchia DAISSIL:	**Provinciale**
Opportunità	**o6**
Criticità	**- -**

Cod_istat : 20030

Ambito produttivo: 30_1_B



Caratteri sistema insediativo

Superficie totale	1.697.300 mq
Superficie occupata	0 mq
Superficie non occupata	1.697.300 mq
% concentrazione ambito	25 %

Valutazione dimensione: **alta**

Valutazione disponibilità: **alta**

Valutazione concentrazione: **medio-bassa**

Dotazione infrastrutture e accessibilità

Sezione viabilità accesso	alta
Sezione viabilità interna	media
Tipologia innesto	- -
Connessione rete 1° liv.	alta

Valutazione accessibilità locale: **alta**

Accessibilità ferroviaria	alta
Accessibilità portuale	alta
Accessibilità aeroportuale	medio-bassa
Accessibilità autostradale	medio-alta

Valutazione accessibilità territoriale: **alta**

Compatibilità ambientale*: bassa

Interferenza sistema paesistico ambientale

Quest'area in parte edificata funge da collegamento tra il tessuto già consolidato della 30_1_A e l'ampia area di espansione definita 30_1_B. E' un'intera area destinata ad espansione del nucleo consolidato, oltre la SS 482, separata da un corridoio plurimodale acqua – gomma, ed estesa fino all'autostrada del Brennero, che ne contiene l'espansione in direzione est. Quest'area prevede, inoltre, la realizzazione di servizi per l'industria e si colloca in un contesto infrastrutturale complesso e qualificato, per cui risulta essere un ambito in grado di catalizzare funzioni di interesse sovralocale, e di sostenere progetti di portata provinciale.

Valutazione interferenza: **media**

Sintesi della gerarchizzazione

Livello gerarchia DAISSIL:	**Provinciale**
Opportunità	**o1o3p1**
Criticità	**c4**

Figura 3-2: schede contenute nell'allegato C5-Repertori

Si aggiunge infine che con delibera di Consiglio Provinciale n.41 del 31/07/2018 la Provincia ha sottoscritto il ***Protocollo d'Intesa*** ***tra la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova e il Comune di San Giorgio di Mantova*** per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell'area sovracomunale "Valdaro e Olmo Lungo" e delle relative infrastrutture, con l'obiettivo di condividere una strategia concreta e operativa per affrontare in modo coerente e sostenibile lo sviluppo dell'area sovracomunale "Valdaro-Olmolungo", con lo scopo di:

- **armonizzare lo sviluppo economico e il contenimento degli effetti ambientali degli insediamenti**, con particolare riferimento alle emissioni prodotte dal traffico e alla vocazione intermodale dell'area. A tal fine risulta prioritaria la previsione della piattaforma intermodale per lo scambio ferro-gomma-acqua, realizzabile solo in questo particolare contesto urbanistico visto il collegamento con il Porto di Valdaro;
- **approfondire le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni in corso e future dell'area di interesse sovra comunale**, nel rispetto delle prescrizioni dei decreti VIA espressi nei vari procedimenti autorizzativi e delle più recenti normative e disposizioni in materia ambientale, tenuto conto delle nuove problematiche ambientali connesse al cambiamento climatico in atto e conseguenti normative in materia;
- **valutare in modo compiuto, condiviso e preventivo lo stato di fatto e l'avanzamento dei progetti delle opere di mobilità, per definire modalità operative coerenti con l'attuale e futura situazione dei luoghi** e con le mutate esigenze degli insediamenti e di contenimento degli effetti ambientali orientando il trasporto merci su mezzi maggiormente sostenibili.

Gli obiettivi specifici, sono:

- bonifica dei suoli contaminati, con riferimento al Sito di Interesse Nazionale "Laghi di Mantova e Polo Chimico", inserito nel Programma Nazionale di Bonifica con Legge n. 179 del 13 luglio 2002 ed oggetto di Accordo di Programma per il SIN "Laghi di Mantova e Polo Chimico" come da successivi decreti (DM 468/2001 e 308/2006);
- sostegno allo sviluppo economico riconoscendo l'ambito, in ragione delle sue caratteristiche localizzative e infrastrutturali) quale polo sovraccomunale nel quale concentrare l'insediamenti di attività produttive e logistiche, valorizzando sia le aree libere e che quelle già trasformate (e in parte utilizzate e in parte dismesse) anche ai fini degli incentivi previsti dalla legge;
- contenimento degli effetti ambientali degli insediamenti economici, con particolare riferimento alle emissioni prodotte dal traffico e alla vocazione intermodale dell'area. A tal fine è

prioritaria la previsione della piattaforma intermodale per lo scambio ferro-gomma-acqua, come sopra detto;

- realizzazione di interventi destinati alla mobilità collettiva, all'interscambio modale, alla ciclabilità e alle relative opere di accessibilità, nonché di riqualificazione della rete infrastrutturale per la mobilità coerentemente con il Piano urbano mobilità sostenibile;
- definizione delle condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni (recupero e/o nuova edificazione), nel rispetto delle prescrizioni dei decreti VIA già adottati e delle più recenti normative e disposizioni in materia ambientale, tenuto conto delle nuove problematiche ambientali connesse al cambiamento climatico in atto e delle conseguenti normative in materia. In particolare:
  - riduzione degli impatti da isole di calore coerentemente con le linee guida per l'adattamento climatico del Comune di Mantova;
  - riduzione del rischio derivante da fenomeni ventosi improvvisi ed estremi;
  - promozione dell'efficientamento energetico al fine di ridurre i consumi di combustibili fossili e le emissioni di CO2 in atmosfera, nonché incrementare FER sul patrimonio edilizio esistente e loro stoccaggio;
  - aumento della sicurezza delle costruzioni relativamente al rischio sismico e riduzione della vulnerabilità rispetto alle esondazioni;
  - rispetto del principio di invarianza idraulica e idrologica, gestione sostenibile delle acque meteoriche, risparmio idrico, e conseguimento del drenaggio urbano sostenibile con particolare attenzione alla rete dei canali presenti;
  - transizione verso un'economia circolare favorendo una gestione sostenibile delle risorse.
  - riqualificazione ambientale e paesaggistica delle aree tampone con utilizzo di soluzioni naturali, interconnessione tra verde e costruito per la realizzazione di un ecosistema urbano sostenibile, anche in attuazione della Rete Ecologica.

Ai sensi del PTR 31/2014, l'atto provinciale (coadiuvato dalle eventuali necessarie varianti urbanistiche) definirà inoltre i contenuti prioritari delle ipotesi di intervento e dei possibili accordi convenzionali e i contenuti essenziali in riferimento alla riqualificazione degli spazi aperti e all'implementazione del sistema verde (parchi regionali, PLIS, ambiti agricoli strategici) e della rete ecologica provinciale.

La ri**generazione urbana e territoriale diventa quindi uno strumento di sviluppo per un territorio come quello di Mantova Est** in virtù degli elementi già citati dai principali strumenti di pianificazione vigente sopra descritti in quanto:

- è presente un polo produttivo di rilevanza provinciale che dovrà "completarsi" nel rispetto della sostenibilità ambientale e infrastrutturale nonché di potenziamento dell'intermodalità, dato che l'area è servita dal casello autostradale dell'A22, dal Porto di Mantova Valdaro e dal raccordo ferroviario merci; il Centro Intermodale di Valdaro è un nodo di interscambio merci di valenza sovralocale che la Provincia di impegna a valorizzare e implementare (PTCP)
- il DUP del Comune di Mantova individua l'obiettivo operativo "Valdaro nuovo polo di sviluppo produttivo per la Grande Mantova" e il PGT di Mantova assume la previgente pianificazione attuativa del PA 5.1 Comparto di Valdaro, e assoggetta a nuova pianificazione il PA 13 Olmolungo ivi prevedendo una piattaforma logistica intermodale a potenziamento del sistema esistente;
- gli enti sottoscrittori ritengono necessario procedere in forma condivisa alla definizione di misure compensative e mitigative e di corretta gestione delle aree citate in premessa, condividendone gli obiettivi di sviluppo e coordinando a tal fine le risorse umane e strumentali (protocollo d'intesa Provincia di Mantova, Comune di Mantova, Comune di San Giorgio Bigarello)

Gli indirizzi da attuare sono:

- al fine di sviluppare una trasformazione maggiormente sostenibile sotto il profilo ambientale e resiliente ai rischi dovuti agli impatti del cambiamento climatico in atto, orientare la pianificazione delle aree e la progettazione dei singoli insediamenti all'intermodalità e alla molteplicità degli usi, con riferimento anche al reperimento delle aree per la realizzazione della piattaforma intermodale come in fase di studio da parte della Provincia di Mantova
- rendere efficace l'individuazione spaziale delle azioni di mitigazione coerentemente con il progetto dell'insediamento, con la presenza di ricettori sensibili e con le criticità ambientali del territorio e i rischi messi in luce dal cambiamento climatico;
- avviare un percorso con A22 finalizzato a verificare le criticità rilevate rispetto alla rotatoria di innesto in A22 e a programmare le necessarie azioni mitigative e/o compensative,
- coordinare gli interventi e gli impegni degli enti sottoscrittori nel rispetto di un disegno strategico condiviso che porterà al completamento delle opere previste nei piani attuativi e al pieno sviluppo del Porto di Mantova Valdaro, per il raggiungimento dell'obiettivo comune di uno sviluppo economico sostenibile.

4 DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

4.1 Pianificazione urbanistica vigente e stato di attuazione

Si riporta di seguito l'elenco e la localizzazione delle aziende attualmente insediate all'interno del perimetro di riferimento del Masterplan, che quindi occupano aree con destinazione produttiva/artigianale; si tratta per lo più di aziende presenti da molti anni, che in alcuni casi si sono ampliate di recente e che sempre più spesso si occupano di logistica (Paganella, TCF Rosignoli, Rossetto, …); si tratta di possibili stakeholder, portatori d'interesse così come gli Enti Locali e Regione Lombardia, che dovranno essere coinvolti nei procedimenti pianificatori.

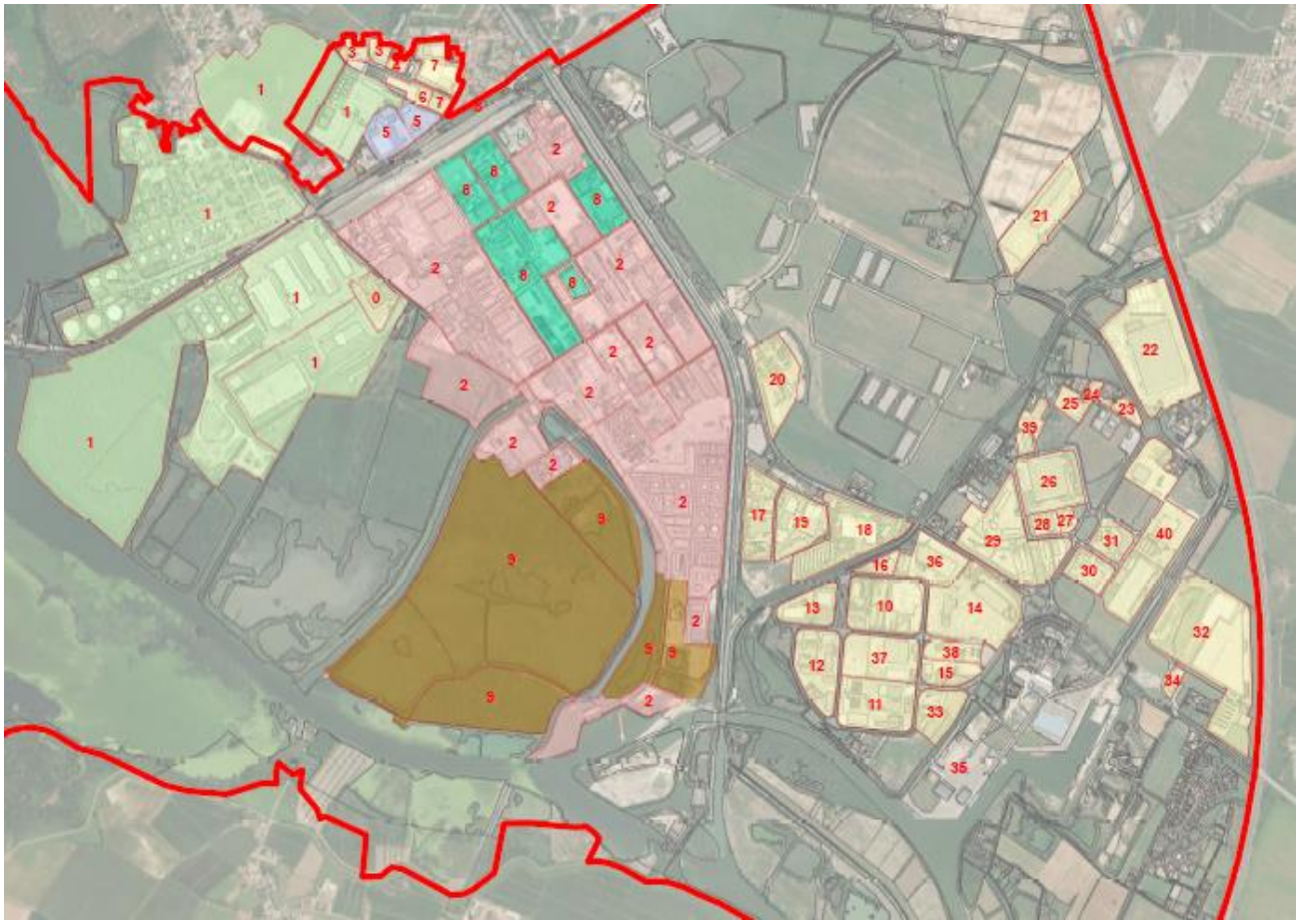


Figura 4-1: estratto tavola 1 del Masterplan

0, TEA	17, OFFICINE BPM
1, Raffineria IES Spa - Deposito Nazionale	18, CORNELIANI
1, Belelli Energy Srl	19, SMURFIT - KAPPA ITALIA
1, Raffineria IES Spa	20, SAPIO SRL
1, IES Spa - ex Belelli Curatore Fallimentare	21, TCF ROSIGNOLI LOGISTICS
1, Raffineria IES Spa - NUOVA ACQUISIZIONE	22, PAGANELLA SPA
2, VERSALIS - POLIMERI EUROPA	23, Nuova PMT srl - lavorazione materie plastiche
2, POLIMERI EUROPA	24, CAR 2000 SRL
3, Ind. Colori Freddi San Giorgio Srl	25, NUOVA PMT D.B.T.
4, Carrozzeria	26, LD LOMBARDINI DISCOUNT - CENTRO LOGISTICO
5, ITAS Spa - ex Monfardini Srl	27, GAM GRUPPO AUTOCISTERNE MN
5, ITAS Spa	28, LAURI SRL
6, Ferramenta Posio	29, MANTOVA DIESEL SRL
7, Sogefi Filtration Spa	30, FINEGIL EDITORIALE SPA
8, ENI Spa	31, METANO - AGIP
8, ENIPOWER	32, THUN MANTOVA
9, SYNDIAL - Area Collina	33, FINCOM ITALIA SOC. COOP. RL
9, SYNDIAL	34, KARRELL
10, SISMA SPA - SIPLA SRL - SMALTIVA PRAXAIR - GRUPPO ESA	35. RIVERSERVICE SRL - FLUVIOMAR SRL
11, CONSORZIO AGRARIO LOMBARDO-VENETO SCARL	36, PRIMAFROST
12, POLIESPANZO SRL	37, CENTRO ASSISTENZIALE DOGANALE MANTOVA SRL
13, SIDEL SPA - ETICHETTATRICI	38, MINISTERO DEI TRASPORTI - MOTORIZZAZIONE CIVILE
14, PAGANELLA SPA	39, VALDARO SPA
15, AGENZIA DELLE DOGANE DI MANTOVA	40, ARTONI TRASPORTI SPA
16, SOMIT	COPERTURA IN MP

Tutte le aree interessate dagli insediamenti esistenti e comprese tra il Canale Diversivo e l'Autostrada A22 sono parte di due Piani Attuativi, parzialmente realizzati, o inserite nel Piano Regolatore Portuale (adottato con Delibera di Consiglio Provinciale del 30 settembre 2014 n. 48, ai sensi della LR 30/2006, quale piano d'area del PTCP) in cui è previsto un ulteriore piano attuativo di iniziativa privata (PA Valdaro3); si tratta dell'area denominata Valdaro – Olmo Lungo, un'area che occupa una superficie complessiva di circa 280 Ha ed è interessata principalmente da:

- PA-PIP Valdaro in comune di Mantova (prima approvazione nel 1997),
- PA-PIP Valdaro in comune di San Giorgio (prima approvazione nel 2004) e
- PA Olmolungo (prima approvazione nel 1999);

Tali piani sono in uno stato di parziale attuazione, con infrastrutture non completate e necessità di varianti urbanistiche per rispondere alle mutate esigenze del territorio.

Entrambi i piani discendono da una lunga storia pianificatoria che si riassume brevemente come segue:

Piano per gli insediamenti produttivi PIP di Valdaro

- con D.G.R. n. 33248 del 1997 è stato approvato il PIP Terra acqua poi ricompreso nel PIP di Valdaro;
- con D.C.C. n. 23 del 14.2.2005 è stato approvato il piano attuativo denominato "Piano Attuativo 5.1 Comparto di Valdaro di cui all'art. 36.5.1 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G. 2004" poi modificato con D.C.C. n. 83 del 30.9.2008 (Approvazione della Variante al Piano Regolatore Generale per la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria e viabilità di accesso a Formigosa di Mantova);
- con deliberazione del Consiglio Comunale n. 60 del 21.11.2012 è stato approvato il Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova che individua "Comparti assoggettati a strumento attuativo approvato" a norma dell'art. D23 delle Norme di PGT;
- con determinazione n. 1491 del 18.8.2015 è stato prorogato il termine di validità del Piano Attuativo 5.1 Comparto di Valdaro come previsto dall'art. 30, comma 3-bis della legge 09.08.2013 n. 98 di conversione del D.L. 21.06.2013 n. 69 (Decreto del Fare), stabilendo la nuova scadenza per l'attuazione del Piano stesso al 14.02.2018;
- con D.G.C. n. 160 del 30.06.2016 è stata approvata la variante al piano attuativo 5.1 Comparto di Valdaro in conformità al PGT volta a rilocalizzare parte delle aree per servizi e ad apportare modifiche e correzioni normative.

Piano attuativo PA 13 Olmolungo

- con deliberazione del Consiglio Comunale n. 60 del 21.11.2012 è stato approvato il Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova che, a norma dell'art. D22 delle NTA del Piano delle Regole e dell'allegato 4, individua il comparto da assoggettare a pianificazione attuativa P.A. 13, poi modificato nel perimetro con D.C.C. n. 30 del 28.05.2018;
- la prevalenza degli immobili facenti parte del comparto P.A. 13 rientravano nel perimetro del piano di lottizzazione denominato Olmo Lungo disciplinato dalle convenzioni urbanistiche sottoscritte:
    - in data 17.4.2000, Notaio Araldi n. 56274 di repertorio e n. 10465 di raccolta, registrato a Suzzara il 4 maggio 2000 al n. 184;
    - in data 21.7.2004, Notaio Araldi n. 66462 di rep. e 22.7.2004 n. 66468/14699 di rep. Registrato a Mantova il 6 agosto 2004 n. 5393 S1T ivi trascritto in data 7 agosto 2004 n.12388/7551;

- in data 14.4.2005, Notaio Araldi n. 67731 di rep. Registrato a Mantova il 2 maggio 2005 n. 902 S1T ivi trascritto in data 12 maggio 2005 n. 6958/4219;

Procedure ambientali

- il progetto complessivo di sviluppo territoriale e infrastrutturale dell'area è stato valutato nell'ambito di un procedimento di VIA conclusosi con giudizio di compatibilità ambientale di Regione Lombardia (Decreto n. 2486 del 22/2/2002 e successivo Decreto n. 8056 21/07/2008);
- il Decreto di esclusione dalla VIA approvato con Atto Dirigenziale provinciale n° PD 1297 del 16/10/2017 relativo al Progetto "Piattaforma logistica e centro di magazzinaggio per il Gruppo alimentare Rossetto" (Atto Dirigenziale n. PD/1297 del 10/10/2017) ha evidenziato la necessità, ancorché in presenza di una VIA complessiva ancora vigente, di verificare e programmare eventuali ulteriori opere di mitigazione in funzione delle potenziali criticità relative agli effetti dell'inquinamento da traffico sulla salute della popolazione;
- con Delibera di Consiglio Comunale n. 39 del 12.07.2018 è stato approvato il protocollo d'intesa fra Provincia di Mantova, Comune di Mantova e Comune di San Giorgio per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell'area sovracomunale Valdaro e Olmo Lungo e delle relative infrastrutture volto a:
    - procedere in forma condivisa con la Provincia di Mantova e il Comune di San Giorgio alla definizione di misure compensative e mitigative e di corretta gestione delle aree, condividendone gli obiettivi di sviluppo e coordinando a tal fine le risorse umane e strumentali;
    - chiarire quale sia l'ipotesi localizzativa condivisa della piattaforma intermodale in linea con gli approfondimenti effettuati dalla Provincia di Mantova connessi alla fattibilità tecnica ed economica del progetto, anche ai fini di coerenziare i procedimenti urbanistici, autorizzativi e di programmazione delle opere pubbliche.
- il Decreto di esclusione dalla VIA approvato con Atto Dirigenziale provinciale n° PD 1297 del 16/10/2017 relativo al Progetto "Piattaforma logistica e centro di magazzinaggio per il Gruppo alimentare Rossetto", tenendo in conto la criticità relativa agli effetti dell'inquinamento da traffico sulla salute della popolazione, evidenziata in corso d'istruttoria, recita "Il Comune di Mantova ed il Comune di San Giorgio prendono atto, in sede di riunione della CdS del 04/10/2017, della criticità evidenziata circa l'infrastruttura stradale, criticità che verrà portata all'attenzione delle rispettive amministrazioni al fine di implementare le opere di mitigazione sull'infrastruttura pubblica, che è realizzata a servizio dell'intero comparto produttivo. La

realizzazione di ulteriori opere di mitigazione lungo tale tratto stradale dovrà essere pertanto disposta dagli enti competenti a cui si rimanda.

4.2 Il Sistema Infrastrutturale (Gomma, Ferro, Acqua)

Il sistema infrastrutturale che interessa l'area del Masterplan è formato da tre modalità di trasporto: acqua, ferro e gomma; tale caratteristica principale ne ha determinato lo sviluppo a partire dall'inizio del 900'.

Il sistema acqua si basa principalmente sul fiume Mincio - Laghi di Mantova e sul canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco su cui insiste il Porto di Mantova – Valdaro; la recente realizzazione della Conca di Valdaro consente il passaggio delle imbarcazioni che provengono dalle banchine industriali poste sui laghi (Burgo, IES, Belleli, Versalis) dal Mincio al Canal Bianco, idrovia navigabile per tutto l'anno.

Il sistema ferro sfrutta il passaggio della linea ferroviaria Mantova-Monselice (destinata prevalentemente al trasporto merci) nella parte centrale dell'area del Masterplan, consentendo l'irradiazione di una serie di binari pubblici e privati che raggiungono tutte le aree produttive e il Porto di Mantova-Valdaro.

Il sistema gomma collega l'autostrada A22 attraverso il casello di Mantova Nord con l'exSS482 Ostigliese; di recente realizzazione, da parte della Provincia di Mantova, l'infrastruttura stradale denominata "Bretella di collegamento tra il casello autostradale di Mantova Nord e la zona produttiva di Valdaro - 2° stralcio: lavori di completamento dell'asta principale col sovrappasso ferroviario", di connessione tra la rotatoria del casello MN Nord della autostrada A22 del Brennero e la SP 30.

È in fase di approfondimento, da parte della Provincia di Mantova, il progetto di piattaforma intermodale pubblica o di interesse pubblico in linea con il Piano Regionale dei Trasporti e con gli obiettivi di PTCP e PGT di potenziamento del nodo intermodale in località Valdaro; tale progetto prevede una localizzazione della piattaforma intermodale, all'interno del polo produttivo provinciale, diversa da quella prevista dalla precedente pianificazione, tale soluzione consente la realizzazione di binari lunghi almeno 750mt, un obiettivo in linea con le nuove normative europee che in precedenza non veniva raggiunto.

Risultano in fase di realizzazione/programmazione altre previsioni infrastrutturali, pianificate dagli Enti competenti quali Provincia e Comuni, che avranno un impatto significativo sull'assetto definitivo del comparto in esame in termini di servizi offerti e di mobilità, e più precisamente:

- Porto di Mantova Valdaro (P.A. terzo lotto, nuovo binario terzo lotto e sviluppo di una connessione diretta con l'autostrada A22);
- Apea all'interno del P.A. Olmo Lungo (area produttiva ecologicamente attrezzata);

- altre opere di viabilità sovracomunale:
- rotatorie sulla ex SS482 in località Formigosa e in uscita dal P.A. Olmo Lungo;
- raccordo della viabilità interna ai piani attuativi Valdaro e Olmo Lungo con la nuova rotatoria provinciale sulla SP30.

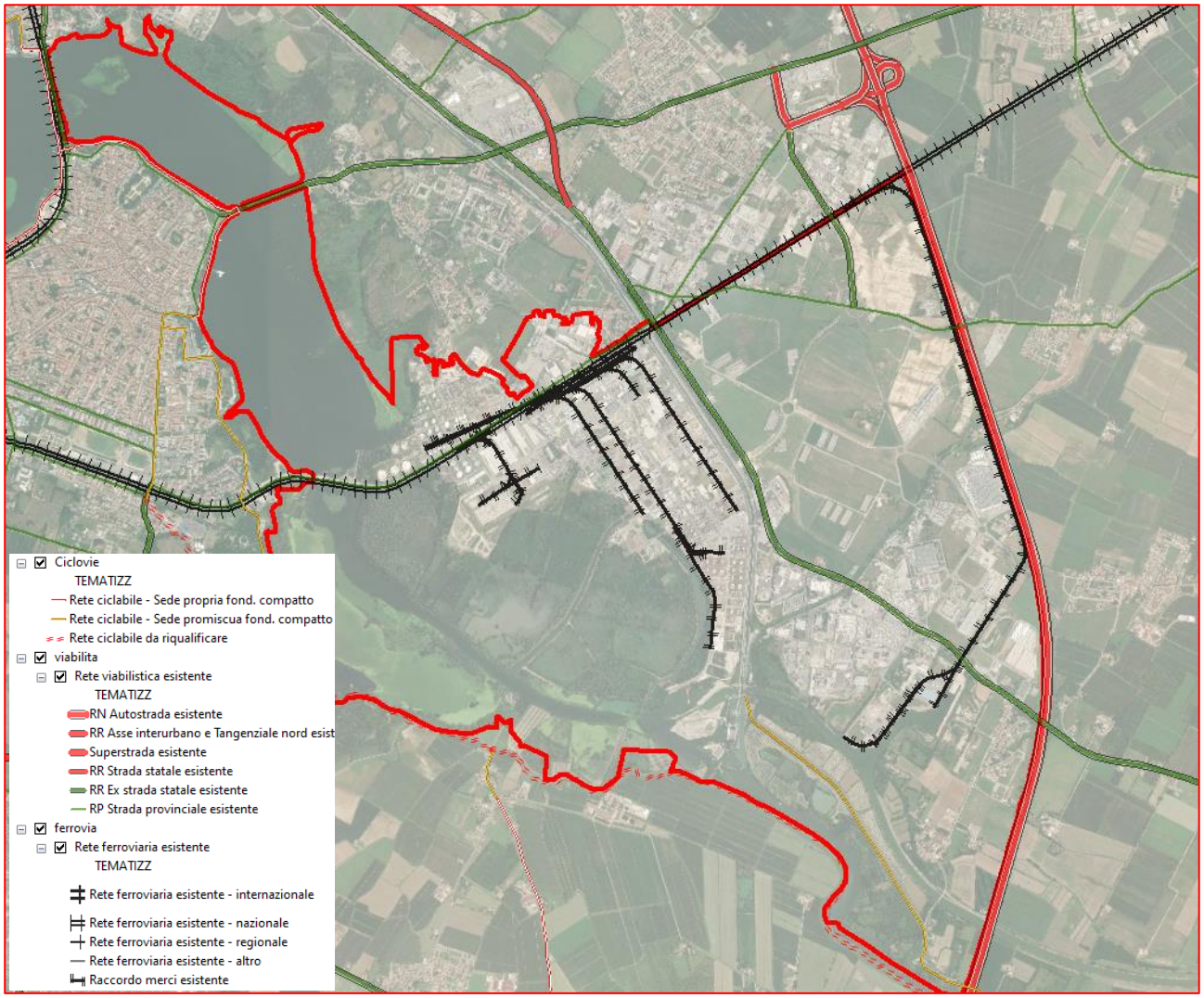


Figura 4-2: rete infrastrutturale esistente

4.3 SIN - lo stato di attuazione dei programmi di tutela ambientale

I Siti di Interesse Nazionale sono aree che lo Stato ha individuato come interessate da un inquinamento di particolare rilievo, in rapporto alle caratteristiche degli inquinanti e della loro pericolosità, all'estensione, all'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

Il Sito di Interesse Nazionale "Laghi di Mantova e Polo Chimico" è stato riconosciuto ed inserito nel Programma Nazionale di Bonifica con Legge n.179 del 13 luglio 2002, in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti: la perimetrazione del sito è stata definita con Decreto del Ministero dell'Ambiente del 7 febbraio 2003.

La sua estensione, pari a 1027 ha, ricade per la maggior parte nel Comune di Mantova e per una piccola parte nel Comune di Borgo Virgilio. La superficie ricadente nel territorio del Comune di Mantova (9.533.477,48 mq) corrisponde a poco meno del 15% del territorio comunale. Oltre alle aree di pertinenza produttiva, sono state inserite nel Sito anche le aree dei Laghi di Mezzo, Inferiore e della Riserva Naturale regionale della "Vallazza".

Al fine di definire gli interventi necessari per la messa in sicurezza d'emergenza e la successiva bonifica dell'area, il 31/05/2007, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione, gli Enti locali territoriali e il Parco del Mincio hanno sottoscritto il primo Accordo di Programma con l'individuazione delle risorse economiche necessarie:

1. Al fine di assicurare la messa in sicurezza d'emergenza, la bonifica ed il recupero ambientale delle aree pubbliche contaminate così da garantire la loro naturalità e la fruibilità delle acque, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione, gli Enti locali territoriali e il Parco del Mincio operano attraverso un'azione comune.

2.Al fine di dare seguito agli obiettivi di cui al comma 1, il presente Accordo ha ad oggetto la realizzazione dei seguenti interventi:

<u>Messa in sicurezza e bonifica della falda e delle acque superficiali attraverso</u>

a) La ricostruzione dell'assetto stratigrafico ed idrogeologico, dello stato generale di contaminazione delle acque di falda del Sito di Interesse Nazionale, del modello di flusso, l'individuazione delle alternative di intervento possibili, delle relative modalità di realizzazione.
b) La progettazione e la realizzazione dell'intervento che sarà risultato maggiormente vantaggioso dall'analisi delle alternative.

<u>Bonifica delle aree lacustri e fluviali attraverso</u>

a) L'elaborazione e l'esecuzione del Piano di Caratterizzazione delle aree lacustri e fluviali incluse nel perimetro del Sito di Interesse Nazionale e la progettazione degli interventi di bonifica e di rinaturalizzazione delle aree lacustri medesime.

3. I firmatari dell'Accordo garantiranno il supporto delle Aziende insediate al fine di:

a) *eliminare fenomeni di contaminazione in atto attraverso un apposito studio delle aree produttive e di verificare l'assenza di perdite e/o rilasci di sostanze inquinanti.*
b) *effettuare la bonifica di suoli e falda;*
c) *introdurre processi innovativi ed ecocompatibili di sviluppo delle aziende*

Tale Accordo è stato:

- sostituito da quello sottoscritto il 27/03/2013, in cui venivano inserite nuove risorse ministeriali;
- integrato con il I° Accordo di Programma Integrativo sottoscritto il 12/05/2016;
- integrato nuovamente con il II° Accordo di Programma Integrativo – 2020;

Il Settore Ambiente del Comune di Mantova ha elaborato un Report che descrive lo stato di avanzamento del procedimento di bonifica del Sito di Interesse Nazionale "Laghi di Mantova e Polo Chimico" in capo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed evidenzia in particolare le azioni più significative degli ultimi tre/quattro anni. Il Report descrive, inoltre, lo stato d'avanzamento degli interventi previsti dall'Accordo di Programma compresi i monitoraggi attuati per garantire la sua piena operatività e un quadro d'insieme delle risorse finanziarie programmate per la bonifica del SIN, di quelle effettivamente disponibili per la realizzazione degli interventi e delle spese sino ad oggi rendicontate.

Gli interventi più significativi realizzati, in corso o in previsione sono:

- le campagne coordinate di monitoraggio delle acque sotterranee, con lo scopo di verificare l'eventuale fuoriuscita dal Polo Chimico di sostanze contaminanti e controllare nel tempo l'evoluzione della contaminazione in corrispondenza delle zone critiche all'interno del SIN. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare richiede la partecipazione di tutte le aziende ricadenti all'interno del SIN con oneri a carico delle stesse. ARPA coordina le attività, effettua le analisi in contraddittorio sul 10-15% dei campioni ed elabora i risultati nel loro complesso. La "Campagna acque 2017" è stata eseguita nel primo bimestre del 2017 e costituisce il 14° monitoraggio eseguito nel SIN. Nei mesi di febbraio e marzo 2019 è stato eseguito un ulteriore monitoraggio delle acque sotterranee (Campagna acque 2019).
- esecuzione della caratterizzazione delle aree di proprietà e di pertinenza della Società Industria Colori Freddi S. Giorgio. Interventi del Comune di Mantova in sostituzione del privato inadempiente
- l'Accordo di Programma integrativo sottoscritto in data 12 maggio 2016, ha individuato ARPA Lombardia, Dipartimento di Mantova, come soggetto attuatore per "l'elaborazione

e la condivisione di un unico modello idrogeologico per tutta l'area del SIN e relativa gestione operativa". ARPA Mantova, con il supporto dell'Università Milano Bicocca, sta pertanto procedendo alla predisposizione di un modello idrogeologico matematico numerico di flusso basandosi su principi di unicità, trasparenza e condivisione.

- Il progetto IES per la messa in sicurezza della falda
- I progetti di bonifica nelle aree CB TRAFILATI ACCIAI Spa, ENI REWIND Spa, ENIPOWER, VERSALIS, Conca di Valdaro;
- La Provincia di Mantova ad ottobre 2018, ha comunicato la conclusione della prima fase del progetto di "Speciazione del mercurio presente nei sedimenti del basso Mincio", in attuazione all'Accordo di Programma Integrativo sottoscritto con il Ministero dell'Ambiente nell'anno 2016 per il SIN denominato Polo Chimico – Laghi di Mantova

Il Report completo viene allegato alla presente Relazione insieme alla Relazione conclusiva della Provincia di Mantova a commento della PRIMA FASE DEL PROGETTO "Indagine sull'inquinante mercurio (Hg) presente nei sedimenti dei laghi di Mantova – SIN Laghi di Mantova e Polo Chimico".

Un ulteriore elemento utile alla soluzione delle problematiche connesse al SIN è stata l'attività svolta dalla Provincia di Mantova a partire dal 2012, per arrivare all'individuazione dei responsabili delle contaminazioni oggi presenti nell'area; i procedimenti avviati hanno portato all'emissione di numerose ordinanze:

- Ordinanza n. 21/110 del 10/05/2012 all'Industria Colori Freddi San Giorgio Srl, individuata quale responsabile della contaminazione da composti alifatici clorurati riscontrata nelle acque sotterranee in corrispondenza dell'insediamento pdecretiroduttivo dell'azienda stessa e nelle aree poste a valle idrogeologico rispetto all'azienda.
- Ordinanza n. 21/255 del 15/10/2012 a Edison S.p.A. individuata quale responsabile della contaminazione da mercurio in area Versalis Spa ex impianto Cloro Soda e a Syndial individuata quale responsabile per lo 0,43 % della contaminazione medesima.
- Ordinanza n. 21/258 del 15/10/2012 a Società IES individuata quale responsabile della contaminazione delle acque di falda e della presenza di surnatante presso la Raffineria IES e aree prospicienti Via Brennero e Belleli Energy CPE.
- Ordinanza n. 21/259 del 15/10/2012 a Industria Colori Freddi San Giorgio individuata quale responsabile dell'interramento rifiuti rinvenuti, nonché del conseguente

superamento delle CSC di cui alla Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte 4 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., sulla sponda del Canale "Cavo San Giorgio" nel tratto adiacente l'insediamento produttivo dell'Industria Colori Freddi San Giorgio Srl.

- Ordinanza n. PD/879 del 13/06/2014 nei confronti di Edison S.p.A quale responsabile della contaminazione da mercurio in area Versalis SPA area L.
- Ordinanza n. PD/609 del 10/03/2015 nei confronti di Edison S.p.A quale responsabile della contaminazione da mercurio nel canale Sisma".
- Ordinanza n. PD/1354 del 28/05/2015 nei confronti di Edison S.p.A quale responsabile della contaminazione da mercurio e altri contaminanti nell'area ricompresa fra il canale di presa dell'attuale stabilimento Versalis e il fornice di Formigosa." L'area interessata dalla contaminazione comprende l'area della Conca di Valdaro e fa parte della infrastruttura del porto di Valdaro, la cui realizzazione a cura della Provincia di Mantova ha contemplato anche l'esecuzione del progetto di bonifica.
- Ordinanza n. PD/1390 del 08/06/2015 nei confronti di Edison S.p.A quale responsabile della contaminazione nell'area B+I. L'ordinanza attribuisce alla società Edison S.p.A la responsabilità del superamento delle CSC per i contaminanti Idrocarburi leggeri e pesanti; composti aromatici (benzene, etilbenzene, xilene, stirene, isopropilbenzene); PCB; metalli (Mercurio, Nichel), IPA (dibenzo (a,h) antracene).
- Ordinanza n. PD/1392 del 8/06/2015 nei confronti di Edison S.p.A e Versalis S.p.A quali responsabili della contaminazione da benzene, etilbenzene, cumene C<12, C>12, mercurio, PCDD/PCDF, nonché altri inquinanti come da referti analitici agli atti, nell'area denominata cumuli in area N.
- Ordinanza n. PD/1604 del 27/07/2015 con la quale la Provincia ha corretto l'errore materiale della precedente ordinanza n.1392, individuando, quali responsabili della contaminazione dell'area denominata cumuli in area N, Edison S.p.A e Syndial S.p.A al posto di Versalis S.p.A.
- Ordinanza n. PD/703 del 08/05/2017, integrata con PD 1404/2017, nei confronti di Edison S.p.A quale responsabile della contaminazione riscontrata nell'area denominata "R1 Collina".

Le ordinanze sono state impugnate da Edison S.p.A.

Con la Sentenza del Consiglio di Stato n. 2195 del 1 aprile 2020, sono stati confermati gli esiti della Sentenza n. 802/2018 del TAR Brescia che aveva ad oggetto altrettanti provvedimenti della Provincia di Mantova con cui è stato individuato in Edison S.p.A. il soggetto responsabile della contaminazione di alcune aree industriali incluse all'interno del Sito di Interesse Nazionale "Laghi di

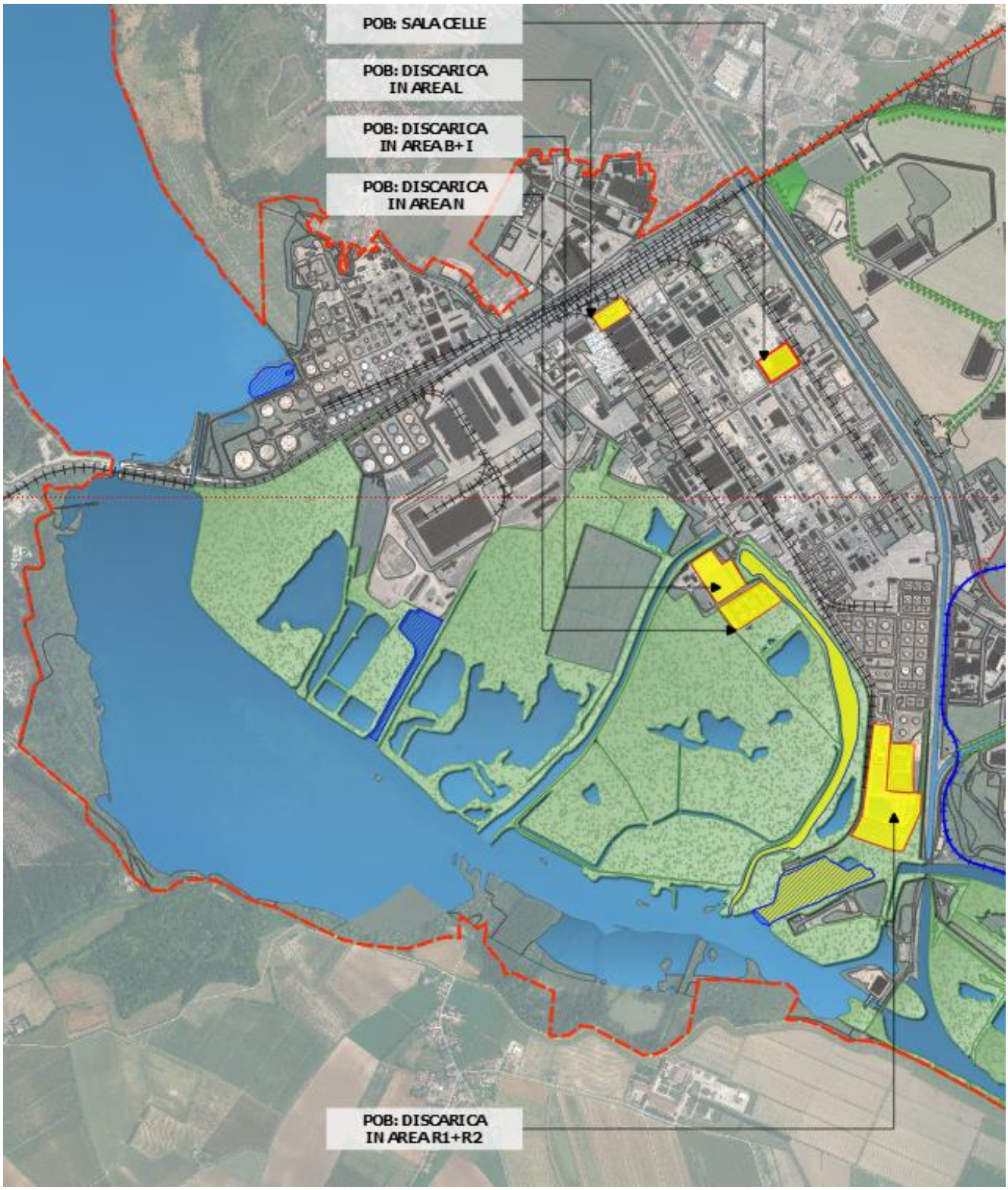
Mantova e Polo Chimico" (istituito nel 2002 e perimetrato nel 2003), con contestuale ordine di adempiere a tutte le attività previste dalla Parte IV, Titolo V del D.Lgs. n. 152/06.

Salvo il Canale Sisma, che è stato oggetto di transazione, la Società Edison ha già provveduto al versamento di una somma finalizzata alla bonifica al Ministero dell'Ambiente.

In data 12 giugno 2020 il Ministero dell'Ambiente trasmette:

- il decreto n.57 dell'8 giugno 2020 concernente "Progetto di bonifica dell'Area R2" approvato con prescrizioni e limitatamente alla fase di rimozione dei rifiuti e dei riporti misti a scarti industriali presenti nell'area, si tratta di voltura alla società Edison spa del Decreto n. 97/2016. Si evidenzia che tale richiesta di voltura era stata formulata da EniRewind con pge 25859 del 15 aprile 2020.
- il decreto n.60 dell'8 giugno 2020 concernente "Progetto di bonifica dell'Area Collina – Interventi di rimozione dei rifiuti e terreni contaminati" approvato con prescrizioni , comprese quelle fissate da PD/2552 del 17 dicembre 2015 contenente la pronuncia di compatibilità ambientale relativa al "Progetto di installazione ed esercizio di impianto mobile di smaltimento di rifiuti liquidi (Operazione D9)" e con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 208/STA del 9 maggio 2016. Si tratta di voltura alla società Edison spa.
- il decreto n.58 dell'8 giugno 2020 concernente "Progetto di bonifica integrativo per i suoli e la falda sottostanti l'Area Collina – Interventi di rimozione dei rifiuti e terreni contaminati" approvato con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 452/STA del 6 ottobre 2016. Si tratta di voltura alla società Edison spa.
- il decreto n.62 dell'8 giugno 2020 concernente "Intervento sui terreni in area B+I. dicembre 2011" approvato con prescrizioni e limitatamente alla fase di rimozione dei rifiuti e dei riporti misti a scarti, si tratta di voltura alla società Edison spa del Decreto n.5256/2014. Si tratta di voltura alla società Edison spa.

Edison, con nota del 18 giugno 2020 riguardo la nota del Ministero dell'Ambiente n.39100 del 27 maggio 2020, circa l'area del Basso Mincio fino al Fornice di Formigosa, in riferimento alle considerazioni espresse circa il Piano di indagine ambientale (…) per la valutazione del rischio ecologico chiede la convocazione di un tavolo tecnico con ARPA per delineare un idoneo piano di indagine integrativo dell'area in oggetto.



4-3: Progetti di bonifica operativa

4.4 Quadro Paesaggistico (il Parco del Mincio, la riserva della Vallazza.)

Nel suo tratto intermedio, il fiume Mincio si distende e si allarga, tracciando ampi e sinuosi meandri tra le coltivazioni e i prati della pianura mantovana. Lungo le rive si susseguono salici bianchi, pioppi, olmi e farnie, che - nei punti di congiunzione tra la terra e l'acqua - lasciano il posto alla canna palustre e ai giunchi.

E' in questo tratto di fiume dove si registra la più alta concentrazione di habitat naturali di straordinario pregio: la Riserva Naturale Ansa e Valli del Mincio e la Riserva Naturale Vallazza rappresentano infatti una delle più vaste e importanti zone umide dell'Italia settentrionale, con le caratteristiche floristiche, vegetazionali e faunistiche più interessanti dell'intero bacino, che attorno alla città di Mantova si allarga formando tre laghi, a loro volta "zone di protezione speciale" per la ricca avifauna protetta.

Siamo in un corridoio ecologico popolato da numerose specie di uccelli di interesse comunitario, in particolare gli aironi coloniali, i rapaci diurni, gli svassi e le anatre, che hanno scelto un habitat denso di comunità vegetali e floristiche di interesse conservazionistico, tra cui Vallisneria, Millefoglio d'acqua, lamineti di Ninfea bianca, Nannufero e Castagna d'acqua, Ibisco e Iris palustri, praterie di Carice, Genziana di palude e ampie isole galleggianti di Fior di Loto.

Il SIC/ZPS (Sito di Importanza Comunitaria/Zona di Protezione Speciale) "Vallazza" si sviluppa per circa 6 Km, su una superficie di circa 521 ettari nei comuni di Mantova e Borgo Virgilio, dove il Mincio abbandona il Lago Inferiore e si espande in una vasta zona umida. La Riserva Naturale "Vallazza" si estende su una superficie di circa 496 ettari.

Parco del Mincio

L’ambito del Masterplan è interessato in parte dalla presenza del Parco del Mincio che è stato istituito dalla Regione Lombardia nel 1984 ai sensi della Legge Quadro Regionale sulle Aree Protette n. 86 del 1983.

Il Parco del Mincio svolge la sua attività di salvaguardia e valorizzazione dell'area protetta, su un territorio che presenta caratteristiche morfologiche, naturalistiche e paesaggistiche particolari e che si snoda lungo i 73 km. del fiume, dal basso Garda alla foce in Po.

L'ente di gestione è un ente regionale di diritto pubblico formato da 14 enti: la Provincia di Mantova e i 13 comuni rivieraschi in territorio mantovano.

Piano Territoriale di Coordinamento

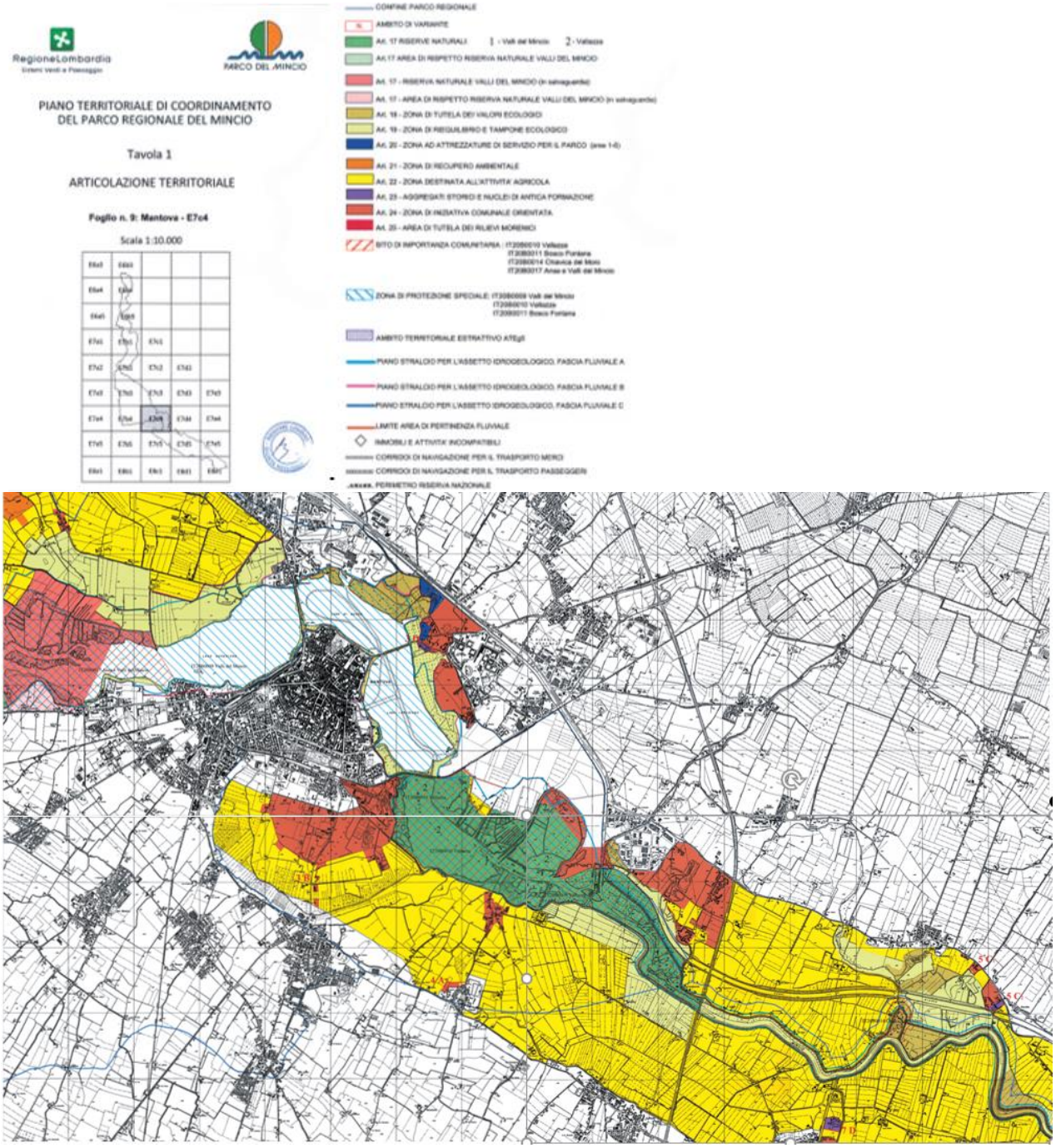
L'ente Parco attua una pianificazione del territorio che rientra nei confini dell'area protetta o nelle fasce di rispetto attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC).

Il PTC del Parco regionale del Mincio è stato approvato con DGR 28 giugno 2000, n. 7/193 - rettificata dalla DGR 3 agosto 2000, n. 1000 - a cui è stata apportata la variante parziale n. 1 con DGR 22 dicembre 2010, n. 9/1041.

(Attualmente è in corso una variante parziale n. 2 al P.T.C. del Parco per definire l'azzonamento degli ambiti che nello stato vigente sono interessati dalla zona "art. 17 - Riserva Naturale Valli del Mincio in salvaguardia" e dalla zona "art. 17 - Area di Rispetto Riserva Naturale Valli del Mincio in salvaguardia" che non interessa l'ambito del Masteplan).

Per quanto riguarda le aree che si sovrappongono all'ambito del Masterplan il PTC individua e norma i seguenti ambiti di tutela e zone territoriali:

- i Siti di Rete Natura 2000 al fine di garantire la tutela e la conservazione degli habita, delle specie e della biodiversità, demandando ulteriori e disposizioni ai piani di gestione e a misure normative sovraordinate;
- le Riserve naturali e statali, all'incirca coincidenti con i Siti Rete Natura 2000, per cui valgono le specifiche disposizioni;
- le Zone di tutela dei valori ecologici. destinata alla conservazione attiva dei valori naturalistici e scientifici esistenti, alla ricostituzione del bosco, al risanamento di elementi di degrado esistenti in aree di elevato valore o elevata vulnerabilità ambientale;
- le Zone di riequilibrio e tampone ecologico, destinate prevalentemente al risanamento di elementi di degrado e di criticità esistenti in zone di elevato valore o di elevata vulnerabilità ambientali e al collegamento funzionale di ecosistemi a sviluppo naturale;
- le Zone destinate all'attività agricola, in cui l'esercizio dell'agricoltura e le attività connesse, anche edilizie, sono sottoposte ad alcune misure restrittive (colturali, morfologiche, edilizie..);
- le Zone di iniziativa comunale orientata, che comprendono gli aggregati urbani di potestà comunale in cui vanno comunque rispettati alcuni criteri (edilizi, paesaggistici, urbanistici).



***4-4**: parco regionale del Mincio, articolazione territoriale*

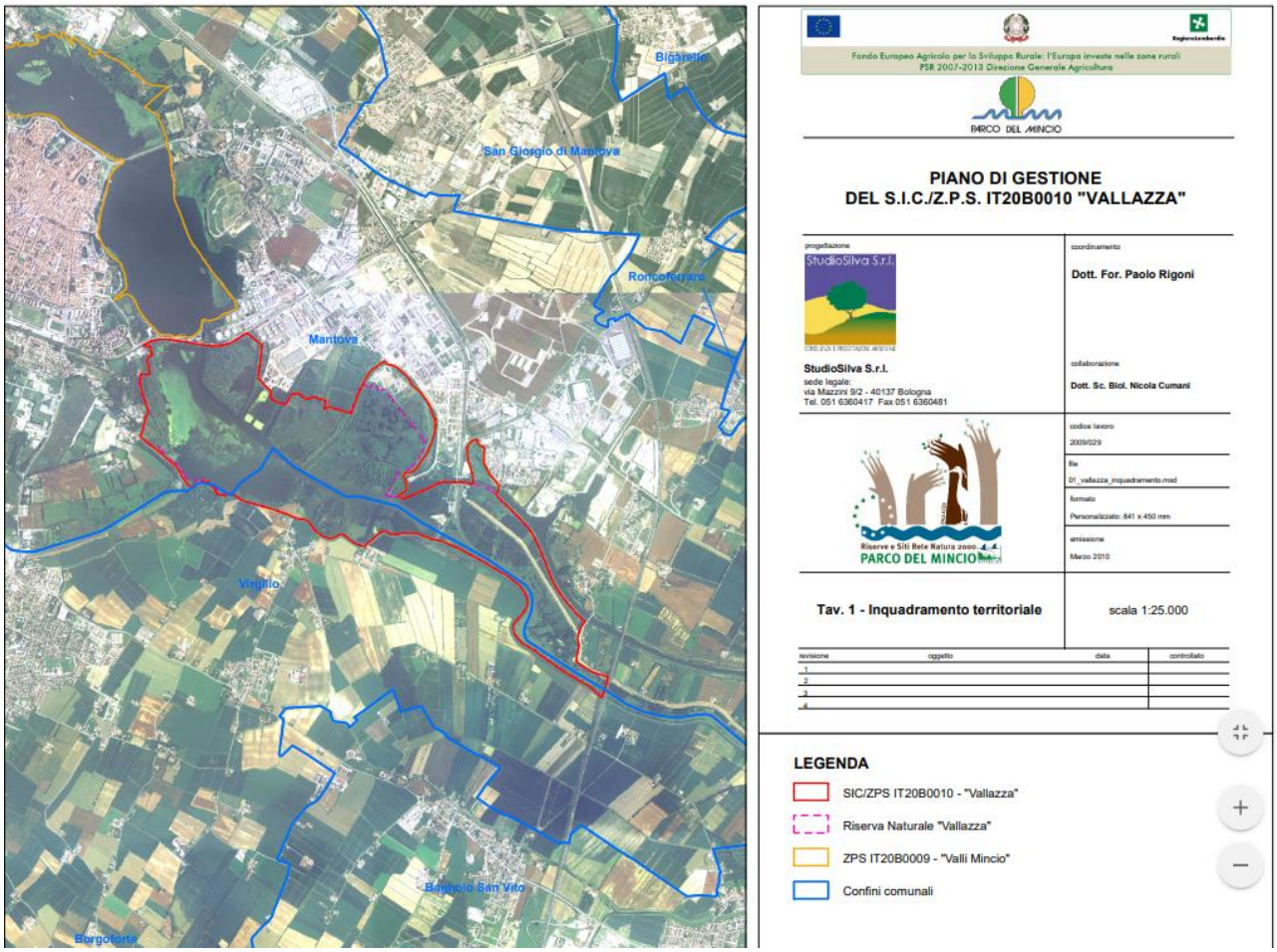
Il PTC prevede inoltre norme di tutela di settore relative alla salvaguardia e tutela delle sponde dei corpi idrici, della qualità delle acque, del patrimonio boschivo, della vegetazione naturale, del patrimonio faunistico e del paesaggio, nonché all'esercizio delle attività antropiche quali l'agricoltura, le escavazioni, le attività ricreative, sociali e culturali, la navigazione, l'edilizia e le costruzioni in genere.

In questa sezione individua inoltre immobili, attività e aree ambientalmente critiche, escludendo, di massima, nuovi insediamenti di industrie insalubri di prima e seconda classe con esclusione delle attività agricole e demandando ad apposito regolamento l'individuazione delle attività da escludere in relazione al loro impatto negativo sugli ambiti protetti.

Piani di Gestione dei Siti Natura 2000

Per ogni porzione di territorio tutelato facente parte della rete europea di aree protette "Natura 2000", vige l'obbligo di dotarsi di un Piano di Gestione, come previsto dalle direttive comunitarie.

Il Parco del Mincio, che gestisce vari siti Natura 2000, ha redatto il Piano di gestione della Riserva Naturale Vallazza, della Zona di Protezione Speciale (ZPS) e del Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT20B0010 'Vallazza approvato con Deliberazione n.12 in data 16 marzo 2011.



4-5: Piano di gestione SIC/ZPS Vallanza

La *Relazione del piano* è strutturata con i seguenti contenuti:

Valutazione delle esigenze ecologiche di habitat e specie

Fattori di pressione e minacce

Obiettivi di conservazione

Strategie gestionali, così organizzate:

- gestione delle risorse idriche,
- gestione degli habitat naturali e seminaturali,
- gestione degli habitat artificiali,
- strategie per l'aumento della biodiversità,
- gestione faunistica.
- strategie per la regolamentazione delle attività antropiche e la fruizione del sito.

Azioni Di Gestione

Le azioni previste sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- interventi attivi: sono generalmente finalizzati a rimuovere/ridurre un fattore di disturbo ovvero a "orientare" una dinamica naturale. Tali interventi spesso possono avere carattere strutturale e la loro realizzazione è maggiormente evidenziabile e processabile. Nella strategia di gestione individuata per il sito gli interventi attivi hanno frequentemente lo scopo di ottenere un "recupero" delle dinamiche naturali o di ricercare una maggiore diversificazione strutturale e biologica, cui far seguire interventi di mantenimento o azioni di monitoraggio; gli interventi attivi, in generale frequentemente del tipo "una tantum", in ambito forestale possono assumere carattere periodico in relazione al dinamismo degli habitat e dei fattori di minaccia.
- regolamentazioni: sono azioni di gestione i cui effetti sullo stato favorevole di conservazione degli habitat e delle specie, sono frutto di scelte programmatiche che suggeriscono o raccomandano comportamenti da adottare in determinate circostanze e luoghi. I comportamenti possono essere individuali o della collettività e riferibili a indirizzi gestionali. Il valore di cogenza viene assunto nel momento in cui le autorità competenti per la gestione del sito attribuiscono alle raccomandazioni significato di norma o di regola. Dalle regolamentazioni possono scaturire indicazioni di gestione con carattere di interventi attivi, programmi di monitoraggio, incentivazioni.

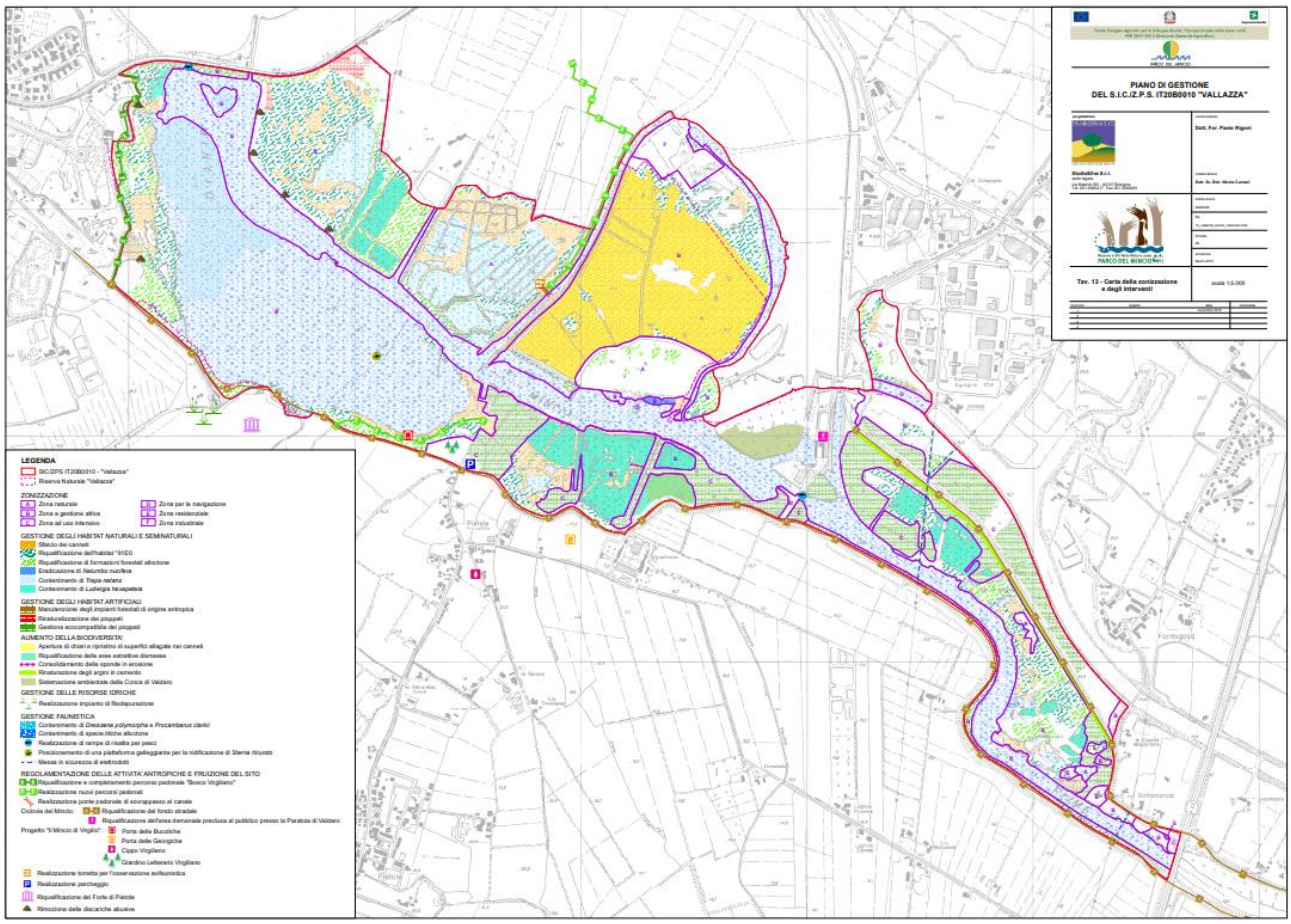
- incentivazioni: hanno la finalità di sollecitare l'introduzione presso le popolazioni locali di pratiche, procedure o metodologie gestionali di varia natura (agricole, forestali, produttive ecc.) che favoriscano il raggiungimento degli obiettivi di conservazione.
- programmi di monitoraggio e/o ricerca: hanno la finalità di misurare lo stato di conservazione di habitat e specie, oltre che di verificare il successo delle azioni di conservazione proposte; tra tali programmi sono stati inseriti anche gli approfondimenti conoscitivi necessari a definire più precisamente gli indirizzi di conservazione e a tarare la strategia individuata.
- programmi didattici: sono direttamente orientati alla diffusione di conoscenze e modelli di comportamenti sostenibili che mirano, attraverso il coinvolgimento delle popolazioni locali nelle loro espressioni sociali, economiche e culturali, alla tutela dei valori del sito.

Zonizzazione

- Il territorio della Riserva e del sito Natura 2000 è suddiviso nelle seguenti zone:
- Zona naturale. La Zona A corrisponde ad aree ad elevato valore di conservazione che non richiedono interventi o che ne prevedono soltanto di limitati. Nella Riserva comprende la garzaia nell'area di proprietà Syndial, le zone umide nell'area di proprietà della Società Agricola Cascina delle Betulle S.r.l. e le zone umide che comprendono l'habitat prioritario *3170.
- Zona a gestione attiva. La Zona B corrisponde ad aree a medio od elevato valore di conservazione dove è richiesta una forte componente gestionale per riabilitare, ristabilire o creare valori naturalistici. Nella Riserva e nel sito Natura 2000 corrisponde alle restanti superfici naturali o seminaturali non comprese in zona A (superfici di acqua libera, lamineti, canneti e cariceti, arbusteti, boschi e rimboschimenti di latifoglie), fatta eccezione per le superfici di acqua libera comprese in zona D.
- Zona ad uso intensivo. La Zona C corrisponde ad aree a medio valore di conservazione, gestite per obiettivi diversi da quelli della conservazione della natura ma che sono una parte importante del sito. Nel sito corrisponde alle superfici agricole in senso lato, inclusi i centri aziendali.
- Zona per la navigazione. La Zona D corrisponde ad aree a basso valore di conservazione, gestite per obiettivi diversi da quelli della conservazione della natura ma che sono una parte importante del sito. Nel sito corrisponde alle superfici di acqua libera della Vallazza utilizzate per la navigazione, nonché alle aree occupate da opere idrauliche e a quelle destinate alla realizzazione della conca di navigazione di Valdaro.
- Zona residenziale. La Zona E corrisponde ad aree a basso valore di conservazione, costituite da ambiti a destinazione d'uso residenziale, incluse le superfici a verde pubblico e/o privato.

- Zona industriale. La Zona F corrisponde ad aree a basso valore di conservazione, costituite da ambiti a destinazione d'uso produttivo, incluse le superfici a verde pubblico e/o privato.

La zonizzazione costituisce parte integrante del Piano di Gestione per quanto riguarda gli obiettivi connessi alla definizione delle destinazioni d'uso dei suoli e alla eventuale futura normativa differenziata per zone, ma non direttamente alle azioni di gestione ed intervento finalizzate ad esempio alla "conservazione attiva" o al controllo delle attività turistico-ricreative o alle attività di informazione-sensibilizzazione ecc.



***4-6**: Vallanza, carta della zonizzazione*

Nel <u>*Regolamento del piano*</u> sono contenute prescrizioni dirette ad assicurare il mantenimento e il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e seminaturali e delle specie di fauna e flora selvatica di interesse comunitario presenti nel territorio della Riserva Naturale "Vallazza" e del SIC-ZPS IT20B0010 "Vallazza".

Tale obiettivo generale è perseguito attraverso le seguenti azioni:

a) la regolamentazione delle modalità di utilizzo e fruizione della Riserva e del sito Natura 2000;

b) l'adozione di misure specifiche a tutela della flora, della fauna, degli habitat di interesse comunitario, delle risorse idriche, del suolo e del territorio;
c) la regolamentazione delle modalità di costruzione di opere e manufatti;
d) la disciplina degli interventi ammessi sul paesaggio rurale;
e) la regolamentazione e l'incentivazione di attività economiche eco-sostenibili;
f) la regolamentazione delle procedure di valutazione di incidenza e di rilascio di autorizzazioni;
g) la previsione di un apparato sanzionatorio diretto a garantire il rispetto delle prescrizioni regolamentari.

5 OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ

L'area si caratterizza per la presenza dei laghi e del Mincio, elementi che le conferisco un particolare pregio naturalistico-ambientale, tuttavia la presenza della via d'acqua vicina alla città ha costituito nel tempo anche il principale motivo di sviluppo industriale, coniugato con la presenza di altre infrastrutture, ferroviarie e viabilistiche.

Da questo connubio/contrasto nascono le prime opportunità e criticità: la possibilità di trasportare merci utili alle imprese attraverso l'acqua, oltre che su ferro e gomma, e dall'altra parte il conflitto tra gli insediamenti industriali, gli elementi naturali e gli insediamenti residenziali; le ampie possibilità di lavoro vicino alla città confliggono con l'inquinamento industriale:

- i problemi sulla gestione dell'inquinamento emergono già negli anni '60;
- l'impianto clorosoda che provoca l'inquinamento da mercurio inizia negli anni '70 e chiude nel 1990;
- la realizzazione di vecchie discariche, secondo una cultura non attenta all'ambiente, provoca i problemi di oggi (riempimento ex cave di argilla);
- la commissione di valutazione danno ambientale della Provincia negli anni '80 stima danni ambientali e socio-economici per centinaia di milioni

Negli anni passati vi sono state sicuramente responsabilità delle imprese ma anche limiti nelle azioni degli enti locali.

L'istituzione del SIN per la parte del "petrolchimico" aveva la finalità di risolvere tali problematiche, tuttavia ha mostrato alcuni elementi critici:

- accentramento decisionale e procedurale nel Ministero Ambiente e allungamento tempi autorizzativi (4 -5 anni per progetto)
- ruolo secondario della Regione Lombardia
- ruolo «pareristico» e poco rilevante degli enti locali e degli organismi tecnici che si sovrappongono
- assenza di concreti finanziamenti statali, le risorse derivano prevalentemente dalle transazioni dei privati con lo Stato a seguito di contenzioso
- vasto contenzioso sui progetti autorizzati
- molte progettualità rallentate o ferme in tribunale
- ritardi nell'individuazione dei responsabili dell'inquinamento a causa di conflitti interpretativi di leggi

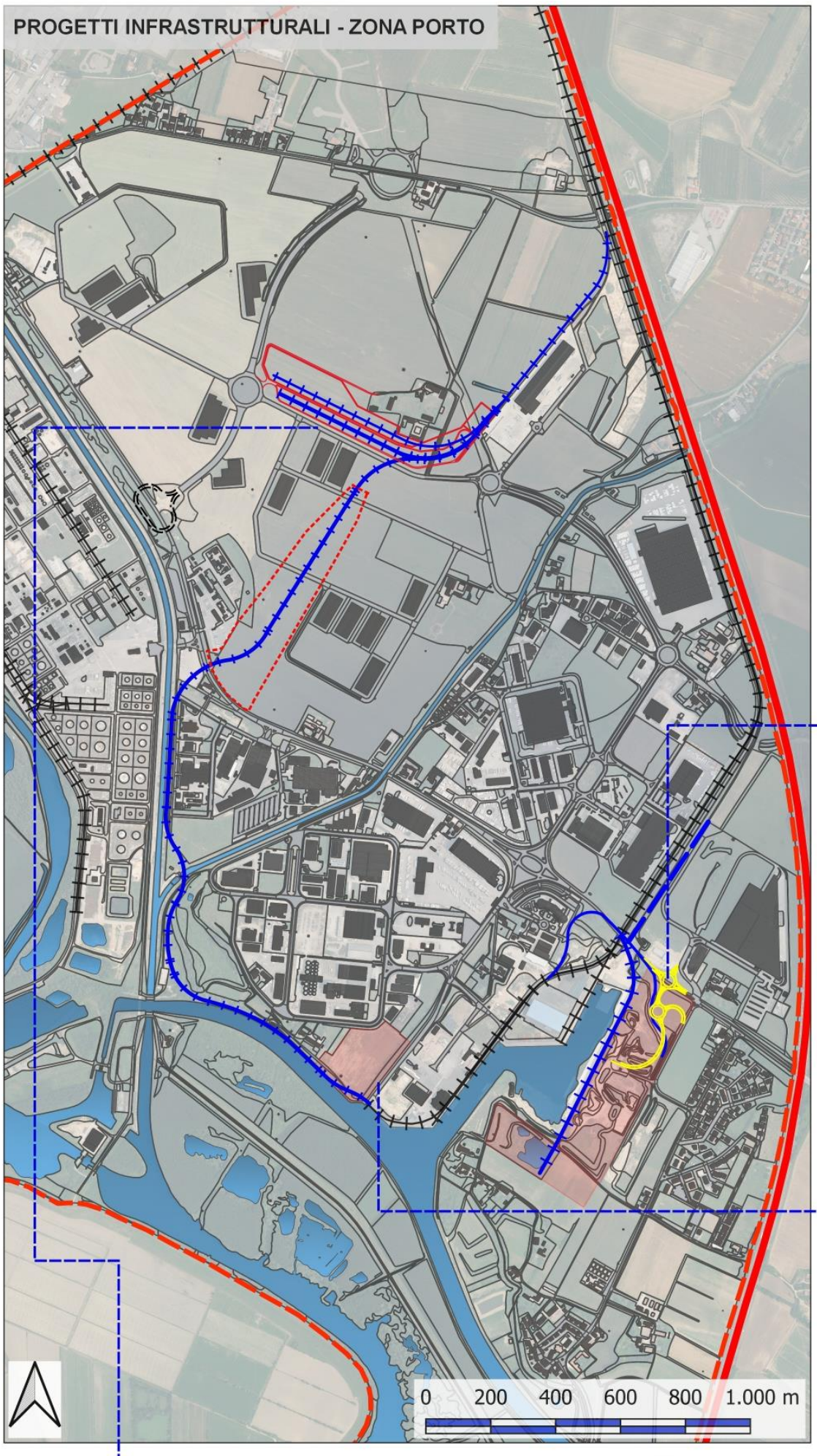
Dall'altro lato le opportunità possono essere molte:

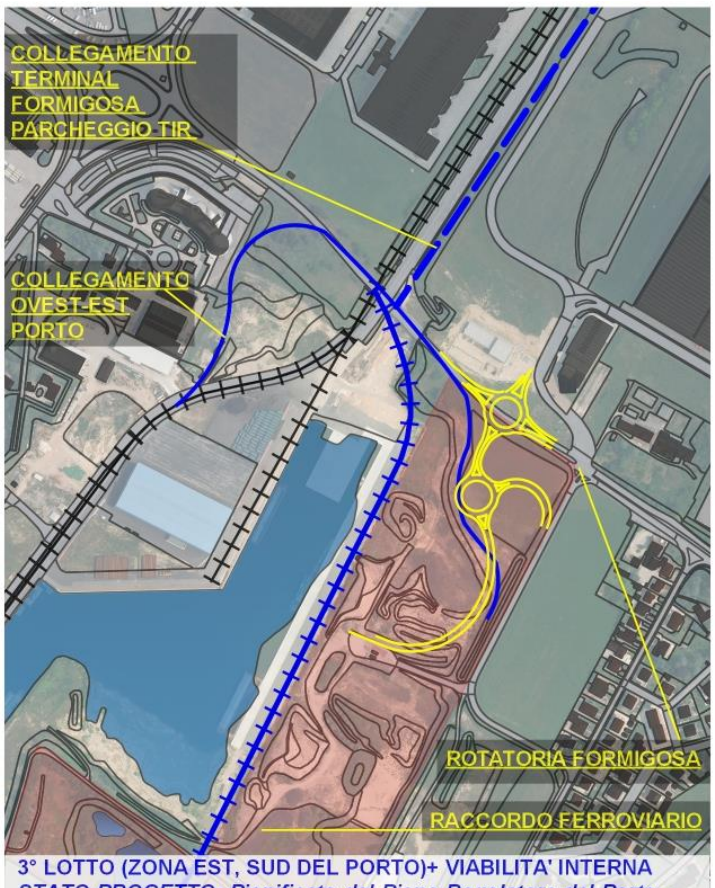
- ✓ incentivare e promuovere uno sviluppo più sostenibile delle aziende presenti anche attraverso la riconversione dei cicli produttivi;
- ✓ nuovi insediamenti per produzioni sostenibili (economia circolare...);
- ✓ centro di ricerca e innovazione sulla bonifica delle aree contaminate;
- ✓ sfruttare l'intermodalità in tutte le sue componenti; acqua, ferro e gomma, realizzando la piattaforma intermodale pubblica;
- ✓ presenza di aree libere per un riuso immediato con la presenza di buone infrastrutture (autostrada, ferrovia, porto).

6 LE SOLUZIONI PROPOSTE

Una prima verifica della situazione odierna, delle progettualità in corso e di quelle auspicabili per completare un sistema in grado di supportare uno sviluppo produttivo sostenibile, ha portato alla definizione di alcune proposte progettuali.

6.1 Progetti infrastrutturali e attracchi fluviali

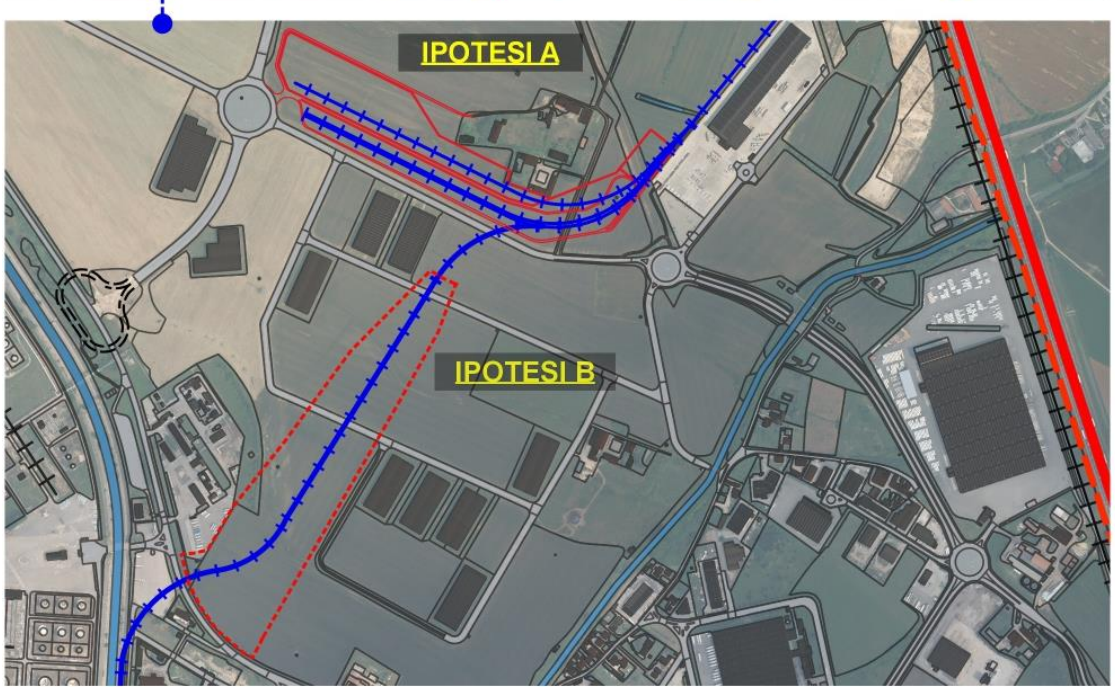




3° LOTTO (ZONA EST, SUD DEL PORTO)+ VIABILITA' INTERNA
STATO PROGETTO: Pianificato dal Piano Regolatore del Porto - Candidatura al Bando CEF Transport 2019
DESCRIZIONE: Area pianificata da destinare ad attività operative (produzione, logistica e cantieristica), infrastrutture stradali, attività funzionali, aree urbane e misure di mitigazione per proteggere le aree abitate e le aree sensibili di Formigosa.
PROGETTI INFRASTRUTTURALI:

- Rotatoria formigosa (progetto definitivo in fase di approvazione);
- Raccordo ferroviario (stato progetto?);
- strada di collegamento tra terminal formigosa e parcheggio dedicato ai tir su autobrennero;
- collegamento tra zona ovest e zona est del porto di mantova mediante parallelismo con la ex SS. 482 "Ostigliese"

4° LOTTO (ZONA OVEST) + Chiusura Anello ferroviario con collegamento alla piattaforma intermodale.
STATO PROGETTO LO.4: Pianificato dal Piano Regolatore del Porto - Candidatura al Bando CEF Transport 2019
STATO PROGETTO ANELLO FERROVIARIO: embrionale
DESCRIZIONE:Area logistica pianificata da destinare al traffico e allo stoccaggio di cereali. Si prevede la progettazione di banchine di carico-scarico, piazzali e opere di urbanizzazione con sottoservizi di presidio ambientale.
PROGETTI INFRASTRUTTURALI:: collegamento ferroviario Versalis Porto/Piattaforma Intermodale



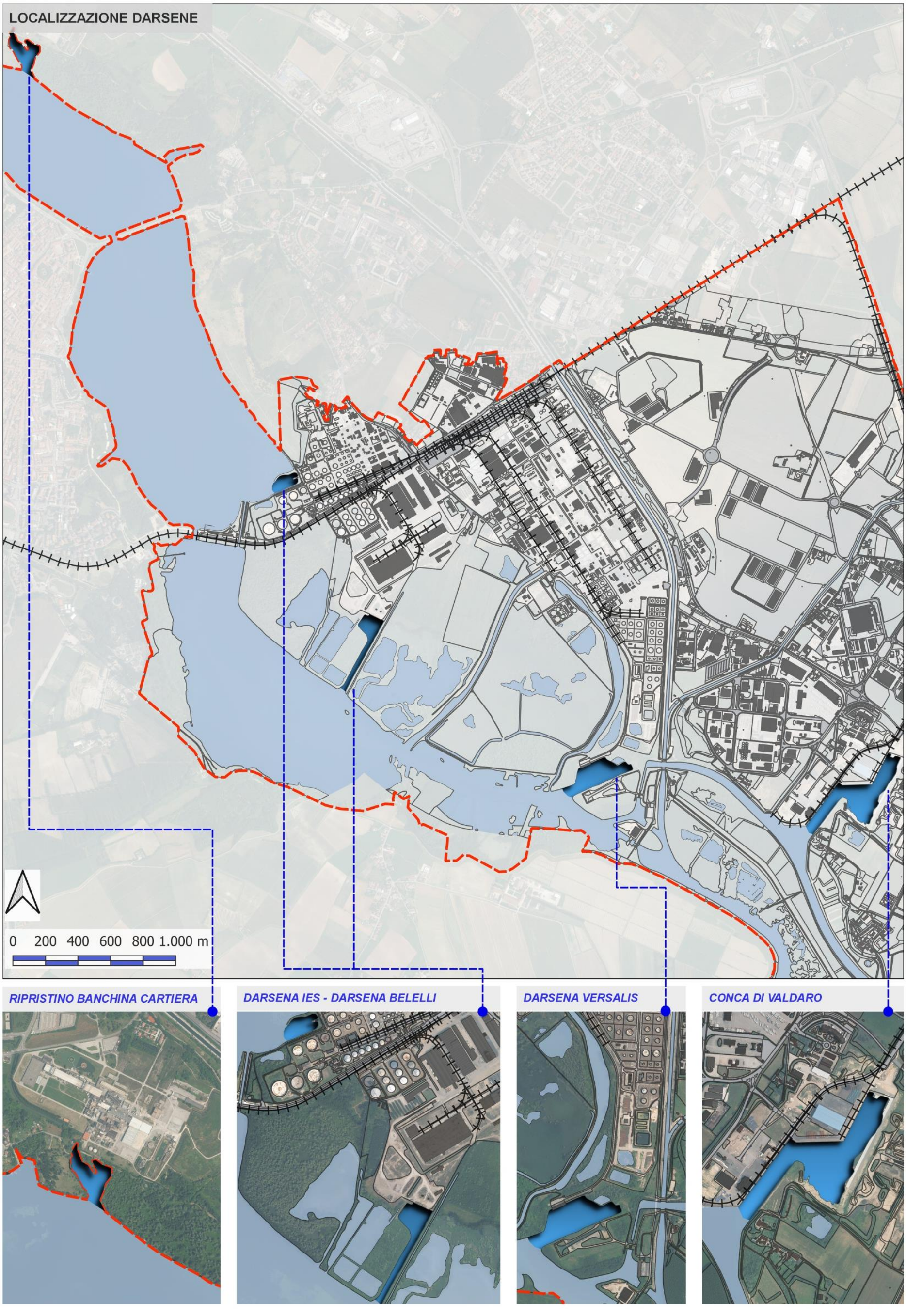
PIATTAFORMA FERRO-GOMMA "OLMOLUNGO"-
STATO PROGETTO: Studio di Fattibilità - Candidatura al Bando CEF Transport 2019

DESCRIZIONE:Piattaforma prevista da PTCP e dal Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica della Lombardia utile a permettere un facile passaggio delle merci dal sistema di trasporto su acqua al sistema su ferro e viceversa, potenziando le caratteristiche di intermodalità connesse al porto data la sua fortunata posizione geografica. L'area sarà quindi destinata ad assolvere le seguenti funzioni:

- retroporto a servizio del Porto fluviale di Valdaro;
- interscambio ferro-gomma e servizi logistici connessi al bacino logistico produttivo mantovano;
- creazione della più grande infrastruttura trimodale nel sistema di navigazione interna del fiume Po.

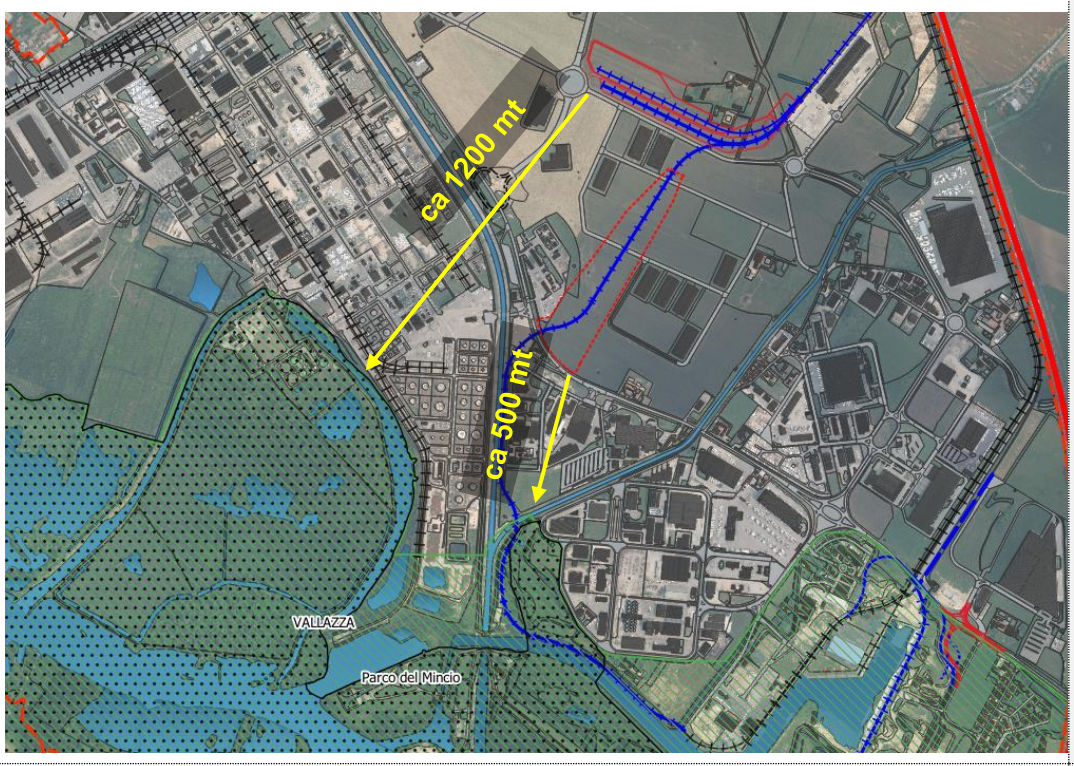
IPOTESI A:
L'ipotesi sviluppata nello studio di fattibilità è denominata IPOTESI A ed è quella articolata più nel dettaglio e prevede la realizzazione di una piattafroma dotata dei seguenti elementti da realizzare in tre fasi:

- 95.000 mq di superficie per lo stocaggio;
- 3 binari operativi di lunghezza pari a 650 mt (primi due) e 750 mt (terzo binario da realizzare successivamente).


LOCALIZZAZIONE DARSENE
0 200 400 600 800 1.000 m
RIPRISTINO BANCHINA CARTIERA
DARSENA IES - DARSENA BELELLI
DARSENA VERSALIS
CONCA DI VALDARO

PIATTAFORMA INTERMODALE

VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA AMBIENTALE

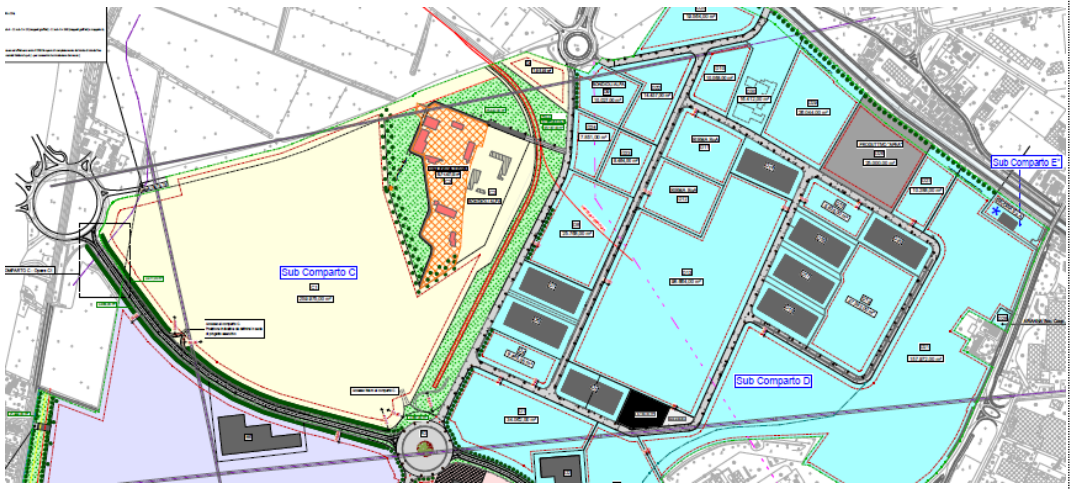


L'area in cui verrà realizzata la piattaforma intermodale (per entrambe le ipotesi) risulta **scevra da vincoli sovraordinati di tipo paesaggistico ambientale**.
Estendendo l'area di indagine per un buffer di 1 km dall'area di sedime del progetto, per entrambe le ipotesi progettuali, si individuano le seguenti aree protette (*artt. 16.2 e 16.3 degli indirizzi normativi del PTCP vigente*):

- Parco Naturale Regionale "Parco del Mincio";
- Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT20B0010 "Vallazza".

Nell'area di interesse vi è un'area assoggettata a tutela in quanto bene di interesse storico culturale (*art. 25.2 del Indirizzi Normativi del PTCP, Beni di rilevante valore storico-culturale*): Corte Olmo Longo, opportunamente considerata nel layout di progetto per evitare interferenze significative con la stessa.

INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE



Urbanisticamente l'area di intervento è compresa nell'area denominata "P.A. 13 Olmolungo" dal PGT vigente. Il **piano attuativo** è stato **approvato con DGC 231 del 20.11.2018**. Nello specifico la piattaforma andrà a collocarsi nel sub comparto C del Piano.

Elementi principali del raccordo attuale: fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale; fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22; fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto; binari di banchina all'interno della darsena stessa, che consentono più agevoli operazioni di carico e scarico delle merci.

RIFERIMENTI PROGETTUALI

Obiettivi:

- favorire la realizzazione di un nodo intermodale di rilevante importanza in virtù della posizione strategica del porto di Mantova in relazione alle reti di trasporto trans-europee (nodo tra il corridoio mediterraneo e il corridoio scandinavo-mediterraneo);
- creare una opportunità per il trasferimento delle merci (sistema idroviario-ferro-gomma), garantendo ampia capacità di movimentazione e stoccaggio;
- incrementare le potenzialità del sistema idroviario, facendo da leva per la promozione di ulteriori iniziative.

Stato progetto:

- *IPOTESI A studio di fattibilità*;
- *Candidatura al Bando CEF Transport 2019*
- *IPOTESI B*: *embrionale.*

Descrizione opere di progetto IPOTESI A:
Lo studio di fattibilità prevede la realizzazione del terminal intermodale in tre fasi:

- *fase 1:* realizzazione delle infrastrutture comuni, del binario di derivazione dall'impianto TCF, dei primi due binari operativi (650 mt) paralleli tra loro, piattaforma intemodale nonché impianti a servizio della stessa (illuminazione, smaltimento acque, recinzioni, cancelli);
- *fase 2:* realizzazione di ulteriore area di stoccaggio e del terzo binario operativo (750 mt);
- *fase 3:* realizzazione ultima area di stoccaggio e ampliamento dei primi due binari operativi (a 750 mt).

SOGGETTI COINVOLTI

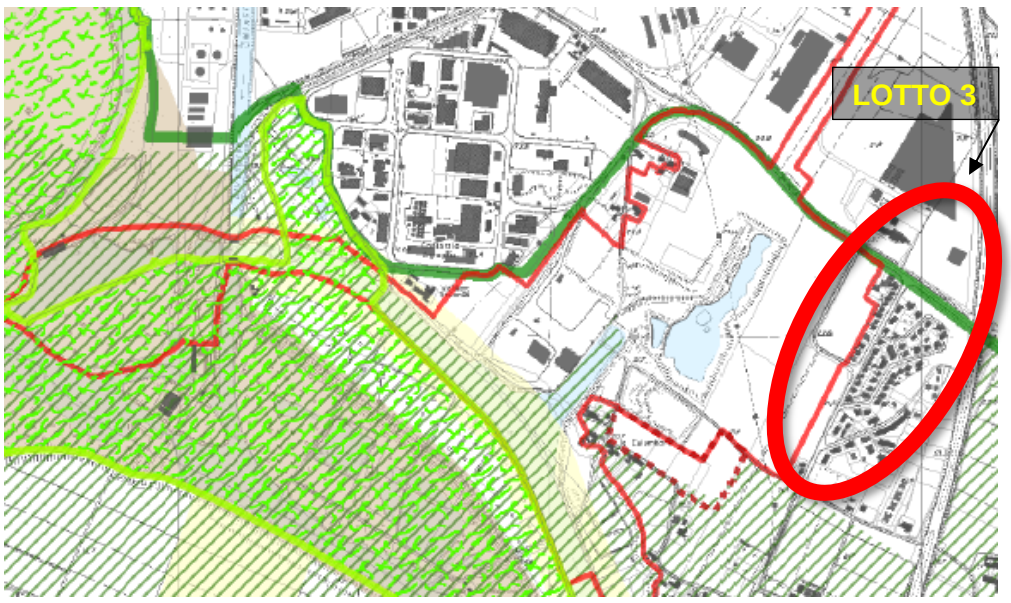
CRONOPROGRAMMA

RISORSE FINANZIARIE

NOTE

TERZO LOTTO E INFRASTRUTTURE DI CONNESSIONE

VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE-PAESAGGISTICA SOVRAORDINATA

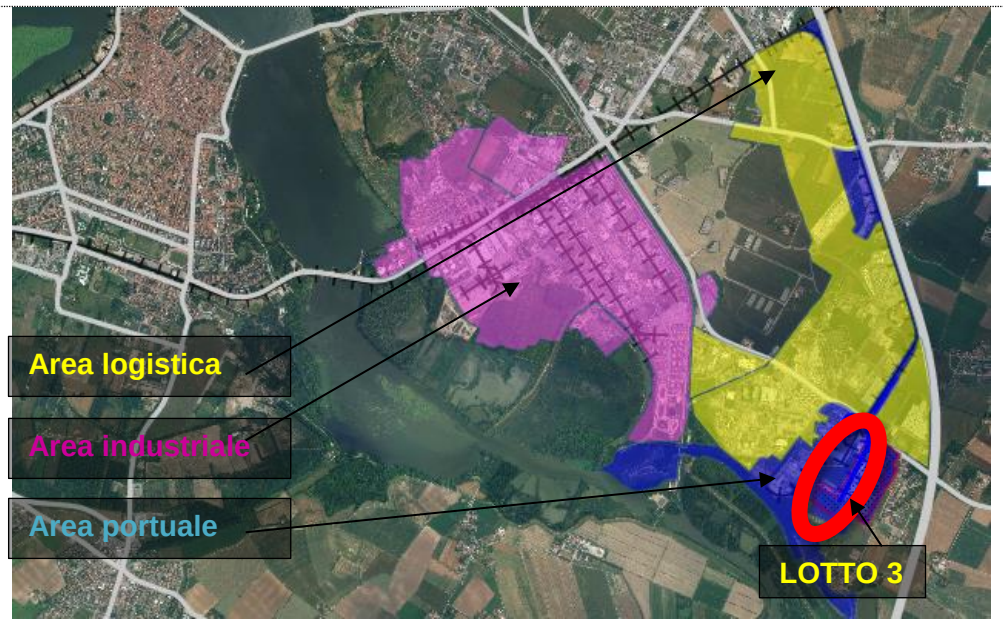


L'area destinata agli interventi in progetto, di cui la quasi totalità compresi nella pianificazione prevista dal Piano Regolatore Portuale, è ubicata all'interno del **Parco Naturale Regionale "Parco del Mincio"** e come tale assoggettata alla normativa del Piano Territoriale del Parco, identificata all'art. 24 "*Zona di Iniziativa Comunale Orientata*"; inoltre nelle immediate adiacenze vi è la Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) **IT20B0010 "Vallazza"**. Nessuno degli interventi interferisce con il sito Natura 2000.

Si ricorda che:

- È stata già espressa la Valutazione di incidenza del Piano sul SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza" (PD n. 783 del 26/052014);
- in relazione alla VAS, parere motivato ambientale è stato espresso dall'Autorità competente (prot. 30807 del 1/07/2014);
- costituiranno ulteriori momenti di verifica i procedimenti di VIA relativi ai progetti specifici.

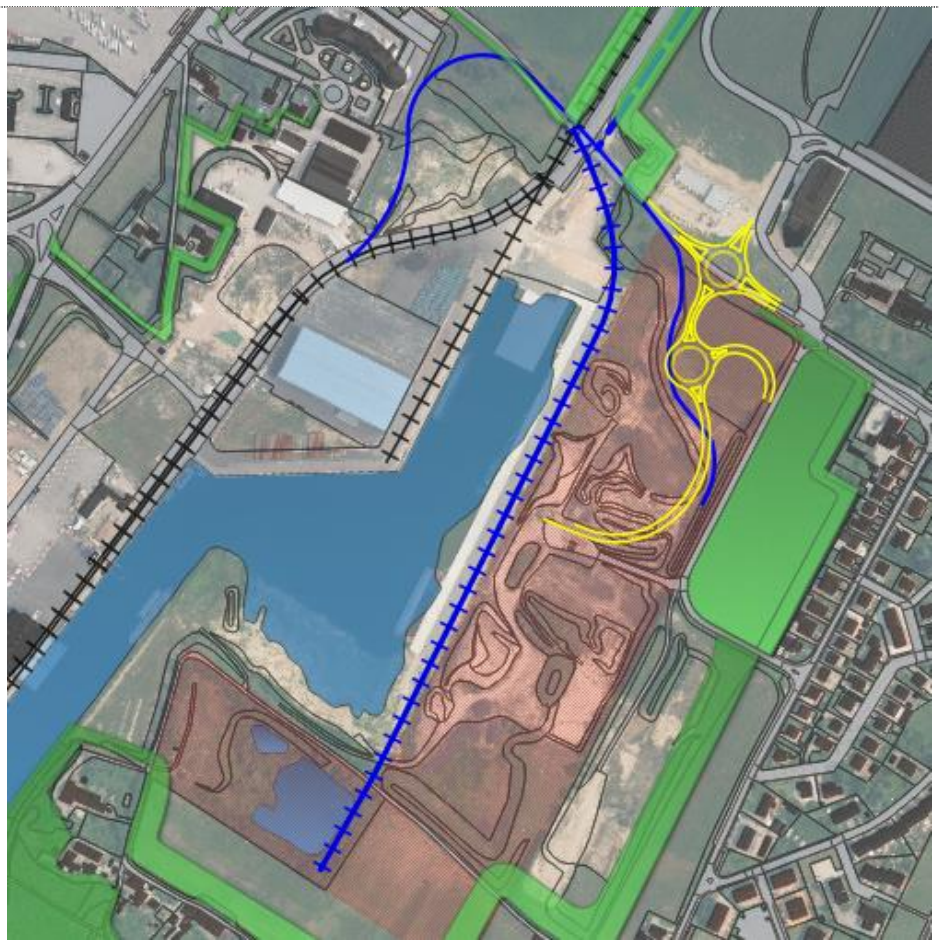
INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE



La posizione strategica del Porto di Valdaro lo caratterizza come nodo trimodale di rango internazionale. Collegato all'A22 grazie al casello si Mantova Nord, dotato di un proprio raccordo ferroviario che lo collega direttamente alla linea delle ferrovie dello Stato Mantova-Monselice.

L'area di intervento è compresa nel **Piano Regolatore Portuale adottato con Delibera di Consiglio Provinciale del 30 settembre 2014 n. 48**. Nello specifico l'Unità di intervento 3 rappresenta la principale area di futuro sviluppo del porto. Comprende le aree insediative di retroporto ad est e sud-est della darsena, destinate ad attività operative (produttiva, logistica e cantieristica), ad infrastrutture viarie, ad attività connesse alle funzioni urbane e ad interventi di mitigazione a protezione degli abitati e delle aree sensibili di Formigosa.

RIFERIMENTI PROGETTUALI



Stato progetto:

- *livello progettazione singoli progetti*
- *Candidatura al Bando CEF Transport 2019*

Descrizione opere di progetto

- **LOTTO 3**: verticalizzazione delle sponde in fregio al bacino portuale che chiuderanno con il banchinamento verticale l'intero perimetro della darsena; bacino di carenaggio per la costruzione e riparazione di navi della V classe CEMT;
- **Collegamento tra zona ovest e zona est** mediante parallelismo con ex SS 482 "Ostigliense";
- **Rotatoria Formigosa;**
- **Strada di collegamento tra terminal Formigosa e Parcheggio** dedicato ai tir su autobrennero.

A mitigazione dell'area destinata al porto operativo si prevede la messa in opera di ampie fasce mitigative nelle zone marginali dell'Unità di intervento 3 (lati nord, est e sud) alcune anche esternamente all'ambito portuale in continuità con quelle meridionali, quale ulteriore protezione nei confronti dei potenziali effetti derivanti dalle attività portuali sull'ambiente esterno (case sparse, SIC Vallazza).

SOGGETTI COINVOLTI

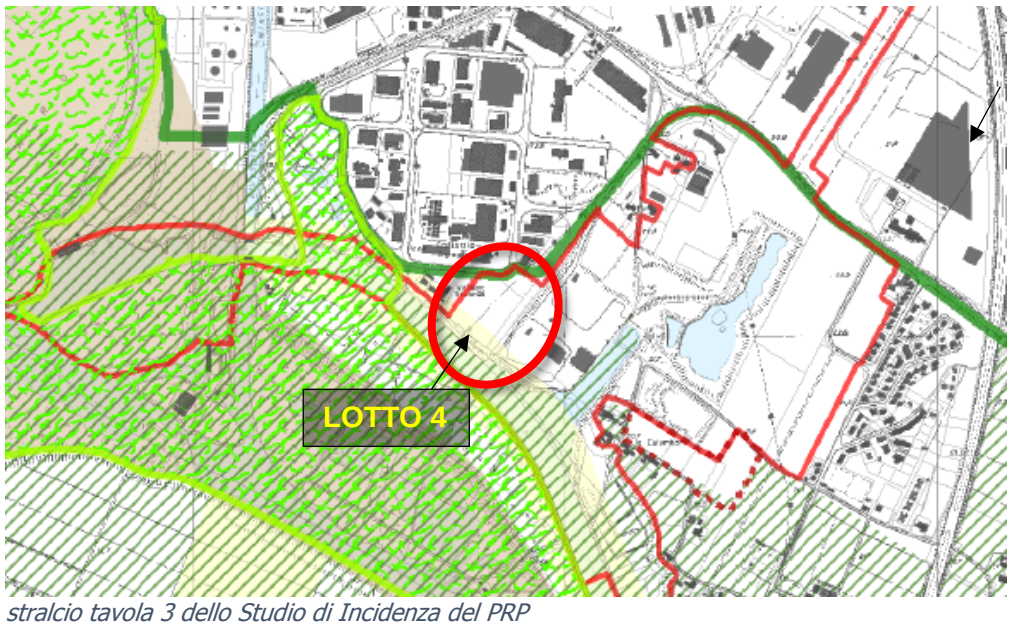
CRONOPROGRAMMA

RISORSE FINANZIARIE

NOTE

QUARTO LOTTO E CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO

VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE PAESAGGISTICA

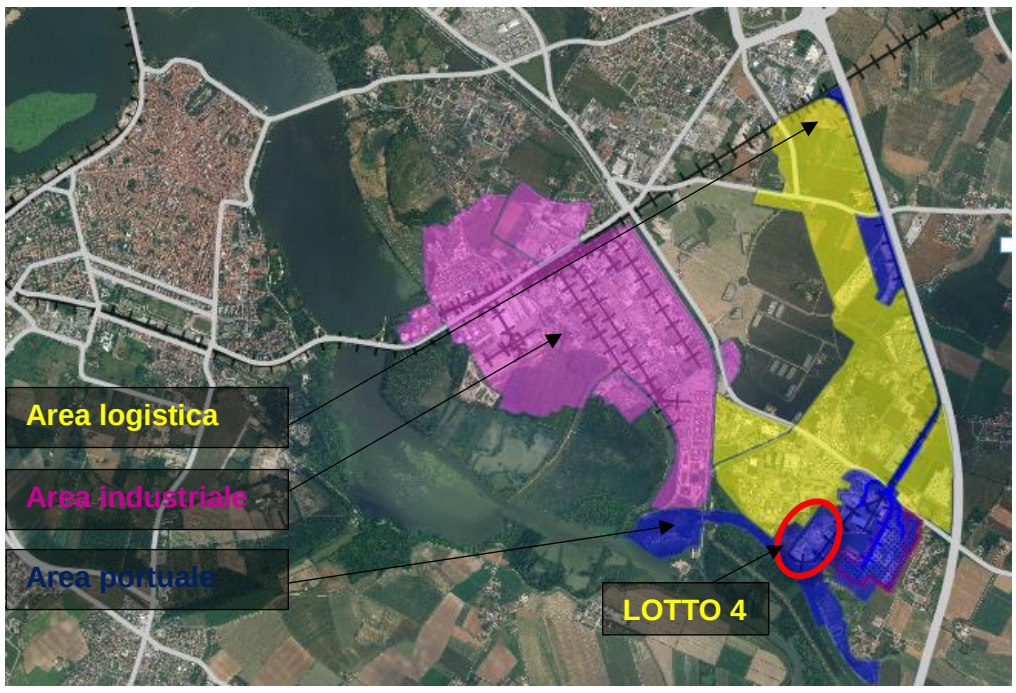


stralcio tavola 3 dello Studio di Incidenza del PRP

L'area in oggetto, anch'essa ricompresa nella pianificazione del Piano Regolatore Portuale, è ubicata all'interno del **Parco Naturale Regionale "Parco del Mincio"** e come tale assoggettata alla normativa del Piano Territoriale del Parco, identificata all'art. 24 "*Zona di Iniziativa Comunale Orientata*"; nelle immediate adiacenze vi è la Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) **IT20B0010 "Vallazza"**. Ciò nonostante l'area non interferisce direttamente con il sito Natura 2000.
Si ricorda che:

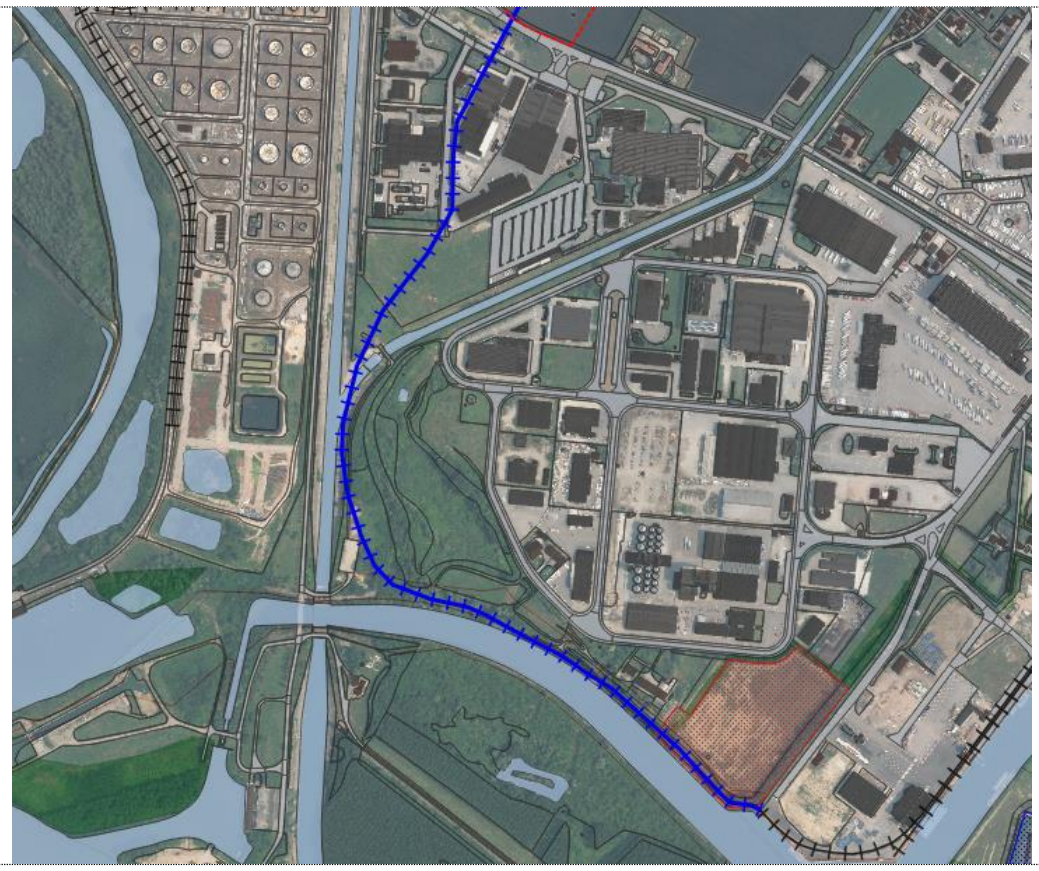
- È stata già espressa la Valutazione di incidenza del Piano sul SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza" (PD n. 783 del 26/052014);
- in relazione alla VAS, parere motivato ambientale è stato espresso dall'Autorità competente (prot. 30807 del 1/07/2014);
- costituiranno ulteriori momenti di verifica i procedimenti di VIA relativi ai progetti specifici.

INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE



Come sopra detto, l'area di intervento è compresa nel **Piano Regolatore Portuale adottato con Delibera di Consiglio Provinciale del 30 settembre 2014 n. 48**.
Nello specifico l'Unità di intervento 4 è un'area di proprietà privata, posta ad ovest dell'unità di intervento 1, in continuità con il primo nucleo dell'area industriale di Valdaro, assoggettata dal PGT a permesso di costruire.
Il piano conferma la precedente programmazione funzionale indirizzata al potenziamento e ampliamento del Polo Cerealicolo, proprio in virtù della sua posizione.

RIFERIMENTI PROGETTUALI



Stato progetto:

- *CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO: livello progettazione embrionale*
- *QUARTO LOTTO Candidatura al Bando CEF Transport 2019*

Descrizione opere di progetto

- **Quarto lotto**: la realizzazione del quarto lotto (unità di intervento 4) doterà il Porto di un'ulteriore area logistica, larga 41.000 mq circa, ai fini del miglioramento dell'area portuale dedicata la traffico e allo stoccaggio dei cereali. L'intervento riguarderà la progettazione delle strutture logistiche a servizio del traffico portuale e le strade interne. L'area è posta attualmente a quota campagna. Il progetto prevede l'abbassamento a quota di porto dell'intero lotto nonché la realizzazione di banchine di carico scarico, piazzali e opere di urbanizzazione con sotto-servizi di presidio ambientale.
- **Ipotesi di chiusura anello ferroviario e connessione alla piattaforma (IPOTESI B)**

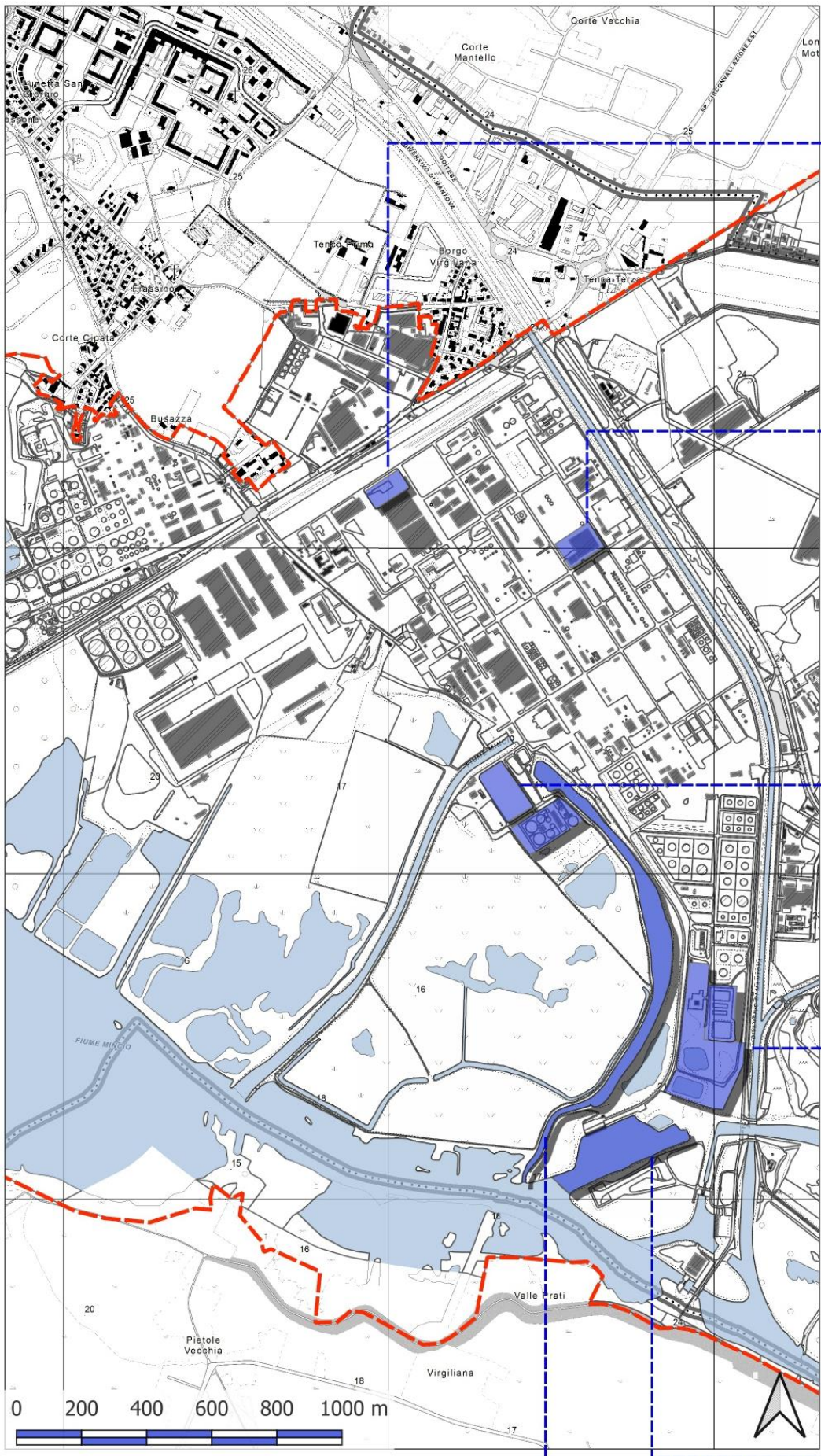
SOGGETTI COINVOLTI

CRONOPROGRAMMA

RISORSE FINANZIARIE

NOTE

6.2 Progetti di bonifica



PROGETTO OPERATIVO DI BONIFICA - RIMOZIONE VASCHE IN AREA L
STATO PROGETTO: approvato con prescrizioni
DESCRIZIONE: svuotamento e rimozione delle vasche in cls interrate. Soggetto affidatario lavori: Syndial.

POB - EX SALA CELLE IMPIANTO CLORO SODA
STATO PROGETTO: approvato con prescrizioni
DESCRIZIONE: messa in sicurezza strutturale e bonifica del fabbricato dei terreni e delle acque di falda. Soggetto affidatario lavori: Syndial.

POB DEI TERRENI AREA B+I
STATO PROGETTO: approvato con prescrizioni
DESCRIZIONE: bonifica mediante scavo e asportazione completa dei rifiuti misti presenti nell'area e bonifica dei terreni sottostanti. Soggetto affidatario lavori: Syndial.

PROGETTO DI BONIFICA INTEGRATIVO PER AREA COLLINA+BONIFICA AREA R2
STATO PROGETTO: approvato
DESCRIZIONE: rimozione dei rifiuti e dei terreni contaminati non trattabili in situ. Soggetto affidatario lavori: Syndial.

MESSA IN SICUREZZA OPERATIVA DEL CANALE SISMA- ***STATO PROGETTO: embrionale***
DESCRIZIONE: Elaborazione di un protocollo operativo per l'individuazione di opzioni progettuali per la messa in sicurezza del canale, recapito dei reflui industriali del polo industriale di Mantova (VERSALIS).
SOGGETTI COINVOLTI: PROVINCIA DI MANTOVA(soggetto attuatore); ARPA, dipartimento di Mantova; VERSALIS.

INDAGINE AREA DARSENA VERSALIS
STATO PROGETTO: embrionale
DESCRIZIONE: Elaborazione piano di indagine per verificare la situazione di contaminazione attuale in funzione di una implementazione del traffico merci per via d'acqua.

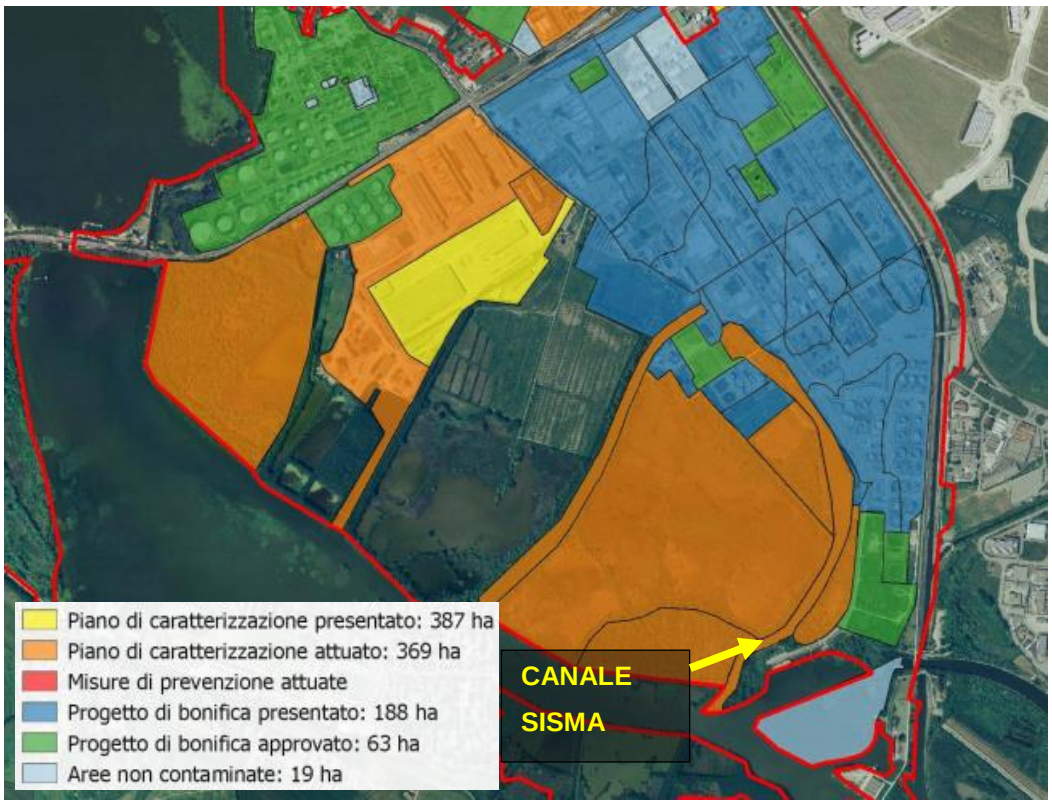
MESSA IN SICUREZZA OPERATIVA (MISO) CANALE SISMA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Porzione del SIN genericamente ricompresa fra il canale di presa dello stabilimento Versalis e il fornice di Formigosa.

Si tratta di canale non cementato, di sezione variabile (larghezza compresa tra 20 e 75 m). Il canale si estende per circa 1500 m. Prima dello sbocco in Mincio, uno sbarramento, realizzato con massi calcarei, ha la funzione di mantenere costante il livello del canale a 15,00 m s.l.m.

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO



Nei sedimenti del Canale Sisma è stata riscontrata la presenza di concentrazioni elevate di mercurio. Con PD/609 del 10.03.2015 è stato individuato il responsabile del superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione per il parametro mercurio.
L'area in oggetto risulta essere infatti il corpo recettore dei reflui industriali provenienti dallo stabilimento chimico, nello specifico reflui contenenti mercurio, derivanti dall'impianto di trattamento acque di salamoia esaurita in fondo linea all'impianto cloro-soda. Dal 1957 al 1972 tali fanghi, non trattati ("a basso tenore di mercurio") venivano rilasciati nei reflui della rete fognaria industriale e scaricati da questa in corpo idrico superficiale, nella più totale assenza di qualsiasi elementare principio di buona tecnica. Solo dal 1972, le acque contaminate da mercurio provenienti dall'impianto cloro-soda, iniziarono via via a subire trattamenti finalizzati ad abbattere il carico di mercurio in esse contenuto.
Nel canale SISMA inoltre, i sedimenti rappresentano una potenziale sorgente secondaria di contaminazione, ovvero una potenziale fonte di inquinamento dell'ambiente fluviale per diffusione dei contaminanti presenti nei sedimenti, a causa dei quantitativi di inquinante (mercurio) presenti e per le concentrazioni dello stesso. Va sottolineato anche che lo sbocco del Canale SISMA insiste sulla Riserva Naturale Valli del Mincio.

DESCRIZIONE PROGETTO

Elaborazione di un protocollo operativo con Versalis, gli enti territoriali e le agenzie preposte alla tutela dell'ambiente e della salute per l'individuazione delle opzioni progettuali possibili e le modalità di esecuzione delle opere. Predisposizione bando di gara per la progettazione e la realizzazione degli interventi di MISO. A valle della elaborazione del progetto, coordinamento dell'iter di approvazione dello stesso da parte del ministero dell'ambiente. Coordinamento degli interventi. certificazione finale di corretta esecuzione delle opere.

La realizzazione di questo progetto potrebbe consentire di recuperare la progettazione originaria della conca di navigazione Valdaro, con chiusura della darsena Versalis dal lato Mincio e totale intercettazione di eventuali sversamenti incidentali in fase di carico e scarico dal polo industriale

Stato progetto: ipotesi inserita nel II Accordo Integrativo-2020

SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
CRONOPROGRAMMA	Inizio progettazione 2020; Collaudo 2023
RISORSE FINANZIARIE	Risorse previste dall'accordo di programma 12.000.000 euro
NOTE	

APPROFONDIMENTO INDAGINE AREA DARSENA

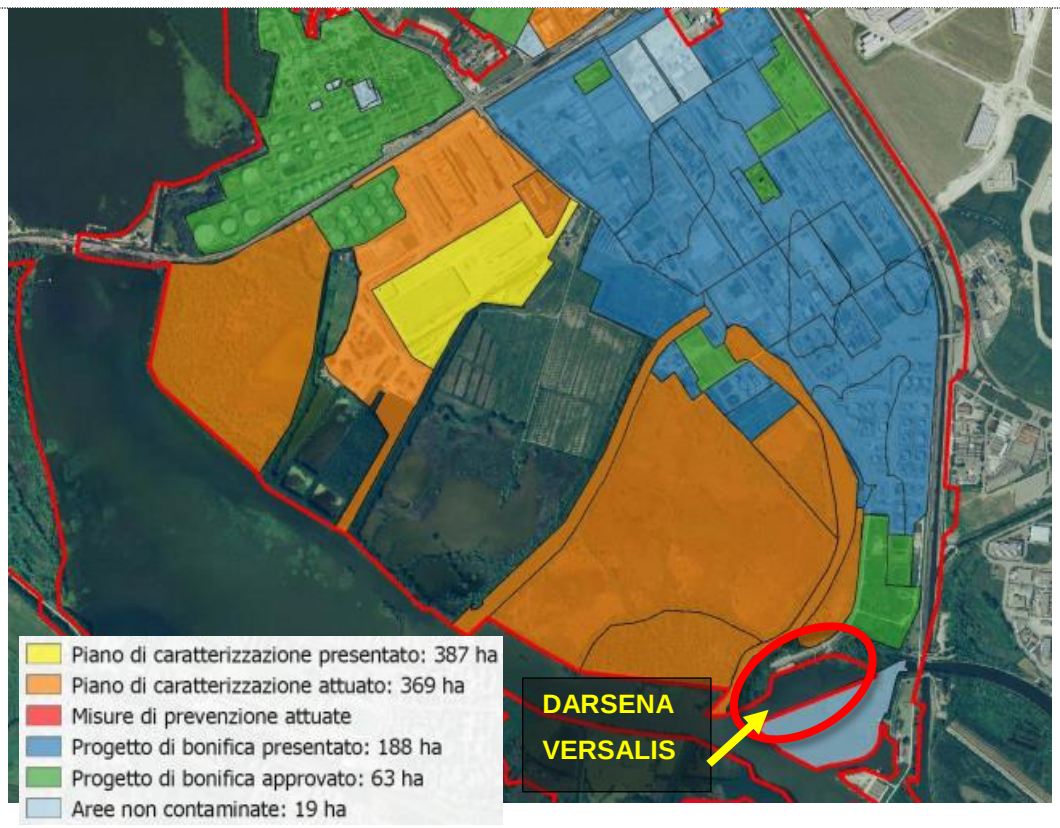
INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Lo stabilimento di proprietà Versalis confina con i seguenti corsi d'acqua:

- a nord-est e ad est con il canale artificiale Diversivo regolatore dei Laghi;
- a sud-ovest con il canale ex Sisma, punto di conferimento degli scarichi industriali;
- ***a sud con il fiume Mincio, in corrispondenza alla darsena di stabilimento***;
- ad ovest con il Cavo S. Giorgio;

Inoltre lo stabilimento è collegato con il fiume Mincio mediante il canale di presa dell'acqua industriale.
La darsena di stabilimento è ubicata quindi al limite sud-est dell'area di proprietà di Versalis.
La darsena fa parte del Reparto Parco Generale Serbatoi dello stabilimento e permette il collegamento di Mantova con Porto Marghera e Ravenna, tramite chiatte fluviali. E' dedicata al carico/scarico delle materie prime e prodotti finiti.

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO



Nell'area sono presenti piezometri per il monitoraggio delle acque di falda, monitorate nelle campagne di monitoraggio effettuate per il SIN di Mantova.

DESCRIZIONE PROGETTO

Elaborazione di un piano complessivo di indagine per accertare la attuale situazione di contaminazione della darsena Versalis in funzione di una implementazione del traffico merci per via d'acqua.

La realizzazione di questo progetto potrebbe consentire di recuperare la progettazione originaria della conca di navigazione Valdaro, con chiusura della darsena Versalis dal lato Mincio e totale intercettazione di eventuali sversamenti incidentali in fase di carico e scarico dal polo industriale

Stato progetto: embrionale

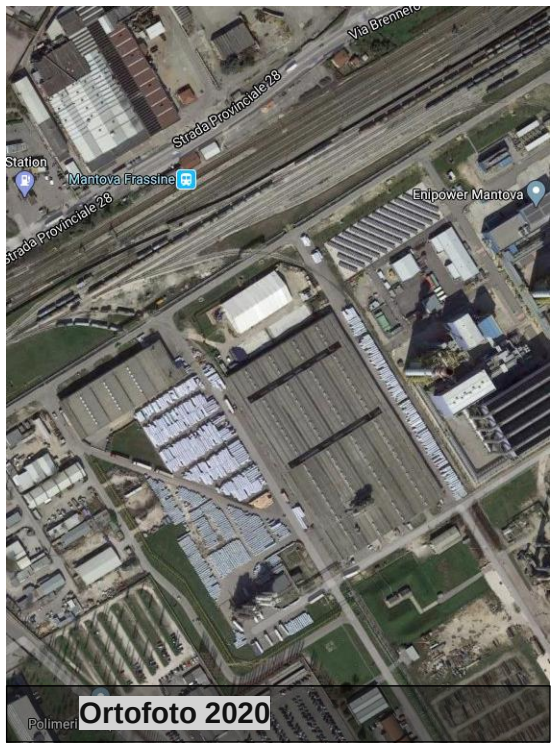
SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
CRONOPROGRAMMA	
RISORSE FINANZIARIE	
NOTE	

***PROGETTO DI BONIFICA OPERATIVA*: AREA L**

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

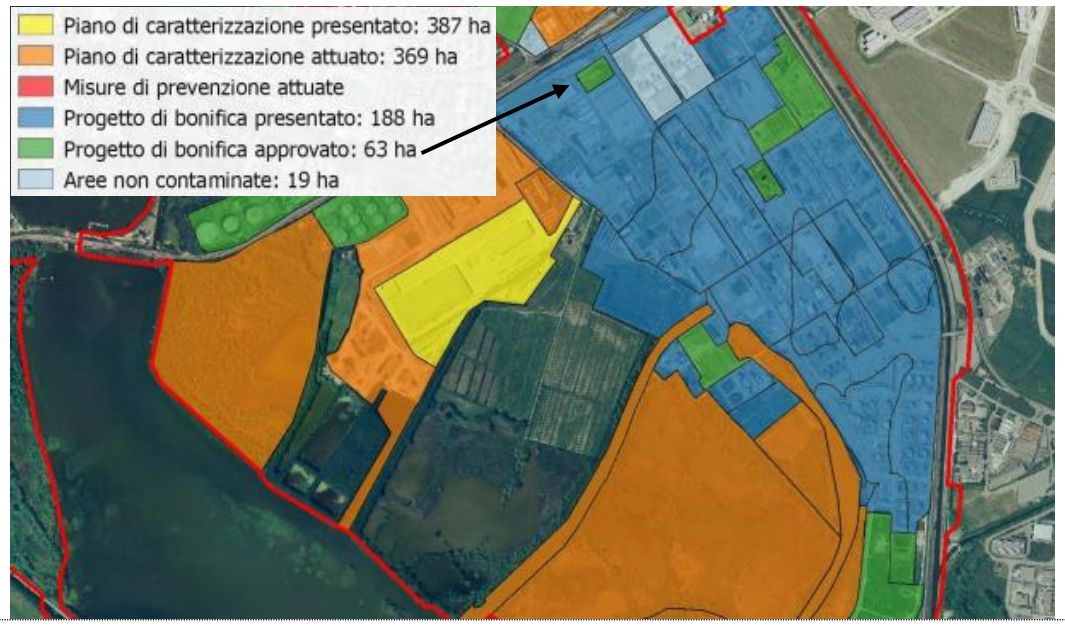
Area adiacente a via Brennero nella porzione ovest dello stabilimento in cui sono state realizzate negli anni 70 delle vasche in cls interrate adibite a discarica per fusti di fanghi mercuriosi provenienti dall'ex impianto cloro-soda.

ARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO



Presenza di vasche in cemento contenenti fusti di fanghi mercuriosi, provenienti dal trattamento del refluo derivante dall'impianto cloro-soda. Rudimentale depurazione dei reflui che consentisse di rispettare i limiti imposti dalla normativa vigente in merito negli anni 70. Soluzione tecnica adottata dalla Società Montedison insufficiente a garantire il corretto confinamento del rifiuto contenuto nelle vasche.
I fusti contenenti fanghi, circa 1800, furono inseriti all'interno di due vasche in calcestruzzo, di dimensioni utili di 15 x 25m e di 15 x 19,80m, di profondità circa 2m dal piano campagna, con una platea di fondo di 15cm di calcestruzzo, con pareti laterali di cls delle stesse caratteristiche di spessore di circa 30cm. I bidoni furono collocati aperti sul fondo, e gli spazi tra fusti vennero riempiti con una colata di cls fino a completo intasamento; successivamente il tutto fu coperto con una soletta dello spessore di 20cm.
Durante gli scavi fu rinvenuta una terza vasca interrata in cemento, coperta da una soletta in cls dello spessore di circa 10 cm, dentro la quale è stata rilevata la presenza ulteriore di fusti. Quest'ultima vasca ha una superficie di circa 150m2 (15m x 10m) e una profondità di circa 140cm, probabilmente della stessa tipologia delle due adiacenti descritte ma mai autorizzata o denunciata da Montedison.

DESCRIZIONE PROGETTO



Intervento di bonifica mediante completo svuotamento e rimozione delle vasche in calcestruzzo interrate.

Stato progettazione: il progetto è stato approvato con prescrizioni limitatamente alla fase di rimozione delle vasche interrate e lo scotico dei primi 50 cm dell'area di impronta. Decreto direttoriale MATTM prot. 4995/TRI/DI/B del 13.05.2014. INTERVENTI DI RIMOZIONE EFFETTUATI

Necessaria la realizzazione di un Piano di monitoraggio ambientale per le matrici coinvolte.

SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
CRONOPROGRAMMA	
RISORSE FINANZIARIE	
NOTE	

***PROGETTO DI BONIFICA OPERATIVA*: EX SALA CELLE IMPIANTO CLORO SODA**

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'Area Ex Sala Celle, inclusa all'interno dell'area di proprietà di Versalis SPA, nella parte nord-orientale dello stabilimento, nella porzione meridionale dell'area omogenea E. All'interno del fabbricato si trovavano le celle elettrolitiche dell'impianto cloro-soda.

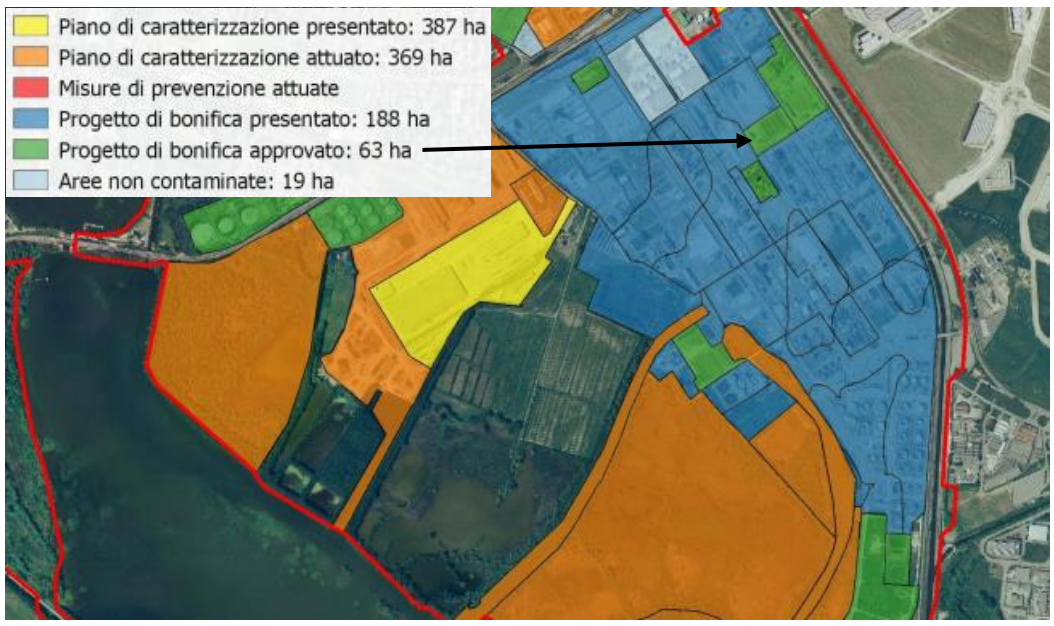
A seguito della cessazione delle attività di produzione l'ex impianto cloro soda (nel 1991), lo stesso è stato smantellato di tutti gli impianti e le apparecchiature presenti e il fabbricato ex sala celle risulta pertanto vuoto e sgombro da impianti

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO

L'impianto cloro-soda, attivo per circa 35 anni (1957- dicembre 1991) presso il Petrolchimico di Mantova, produceva cloro e soda caustica a partire da salgemma, per via elettrolitica utilizzando celle (104 nell'impianto in questione) a catodo di mercurio.

I dati di caratterizzazione effettuati all'epoca hanno evidenziato superamenti delle CSC di cui alla tabella 1 Allegato 5, Titolo V, Parte 4 del D.L.gs.152/06 e s.m.i., e della presenza di mercurio metallico nella caratteristica forma di piccole sferule per tutto lo spessore dell'insaturo e della conseguente contaminazione da mercurio riscontrata nei terreni e nelle acque sotterranee in corrispondenza dell'ex impianto Cloro Soda dell'ex stabilimento Montedison di Mantova.

DESCRIZIONE PROGETTO



Intervento di bonifica mediante risanamento sul fabbricato per consentirne l'accessibilità: messa in sicurezza strutturale e bonifica del fabbricato, rimozione della pavimentazione e delle sottostrutture.

***FALDA*: bonifica dei terreni e delle acque di falda con rimozione del suolo contaminato, oltre all'applicazione delle tecniche di capping, soil vapour extraction e air sparging per rimuovere il mercurio nel terreno e nella falda.**

***Stato progettazione*:** il progetto è stato approvato con prescrizioni relative alla fase esecutiva e di monitoraggio i quali prevedono ulteriori interventi rispetto a quelli di progetto. Decreto direttoriale MATTM prot. 5211/TRI/DI/B del 11.08.2014. AUTORIZZATO AVVIO DEI LAVORI

SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
CRONOPROGRAMMA	
RISORSE FINANZIARIE	
NOTE	

***PROGETTO DI BONIFICA OPERATIVA*: TERRENI IN AREA B+I**

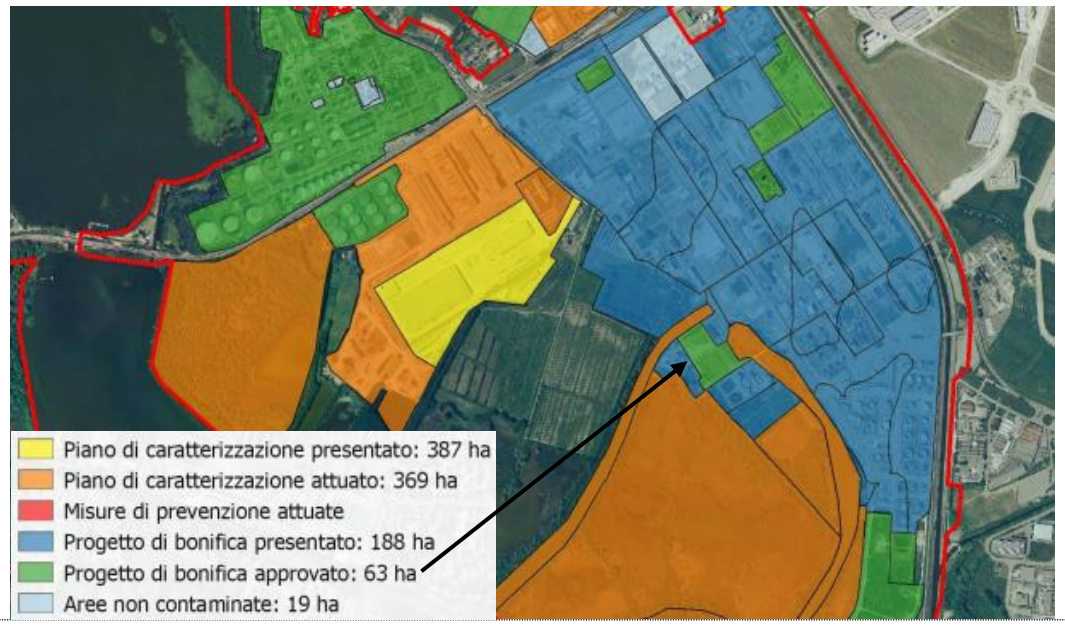
INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di indagine, denominata B+I e successivamente B, risulta essere un'area interna allo Stabilimento Versalis. Essa è ricompresa nella zona denominata M ed è caratterizzata dalla presenza di discariche esaurite di ceneri prodotte dall'inceneritore. Nello specifico l'area B+I risulta essere un'ampia zona ricompresa tra il canale di presa e il Canale Sisma a ridosso dell'area valliva, utilizzata sia come discarica che come vasca di decantazione dei reflui non trattati.
L'area B si trova all'interno di una più vasta area che per vari parametri si considera interconnessa e uniforme, posta al margine centro sud dello stabilimento.
Essendo un avvallamento prospiciente le zone umide digradanti nei laghi, essa era stata utilizzata come bacino di emergenza della fogna acida.

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO

Inquinamento da Idrocarburi leggeri e pesanti, composti organici aromatici, PCB, metalli (Mercurio, Nichel).
Le indagini condotte nonché l'istruttoria eseguita convergono univocamente nell'individuare la società **Edison S.p.A.**, succeduta a Sicedison S.p.A, attiva dal 1957 al 1966 e a Montedison S.p.A, che ha gestito il sito di Mantova dal 1960 al 1980 come **responsabile dell'inquinamento**.
L'area B+I ha un'estensione di 1,94 ettari ed è costituita da una sorta di vasca riempita con materiale contaminato e/o rifiuti; i riporti hanno spessori consistenti, mediamente superiori a 3 metri e con punte massime di 8 metri. La contaminazione è riferibile all'esercizio dell'impianto Cloro-Soda e alla gestione dei rifiuti dell'attività industriale in epoca anteriore all'acquisto dello Stabilimento di Mantova da parte delle Società del Gruppo Eni. Le dimensioni e la conformazione della vasca erano tali da poter accogliere ingenti masse di acque reflue ad elevato carico inquinante presumibilmente frammiste anche a sedimenti o fanghi e che, dopo la sedimentazione, venivano lasciate defluire nel canale Sisma. In fasi diverse, l'area è stata utilizzata come discarica, i rifiuti si sono sommati e mescolati ai sedimenti già presenti.

DESCRIZIONE PROGETTO



Rimozione completa dei rifiuti e bonifica dei terreni sottostanti. Progetto di bonifica redatto dal Syndial su commissione di Versali Spa.

***Stato progettazione*:** il progetto è stato approvato con prescrizioni, limitatamente alla fase di rimozione dei rifiuti e riporti misti a scarti. Decreto direttoriale MATTM prot. 5256/TRI/DI/B del 23.09.2014

DESCRIZIONE: caratterizzazione in situ del materiale dei materiali contaminati secondo le modalità prescritte dagli Enti e sotto il controllo e la supervisione di ARPA.

SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
CRONOPROGRAMMA	
RISORSE FINANZIARIE	
NOTE	

***PROGETTO DI BONIFICA OPERATIVA*: AREA R1+R2**

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area R1 (anche detta collina) è ubicata nel margine sud-est dello stabilimento a confine con la darsena, delimitata sul lato est dal canale diversivo e su quello ovest dall'ex canale Sisma. L'area comprende, a Nord, una porzione sub-pianeggiante degradante verso Sud-Est e ha un'estensione di circa 5,4 ettari. L'area è costituita da 5 sub-aree denominate R1a, R1b, R1c (area Cratere), R1d e R1e.

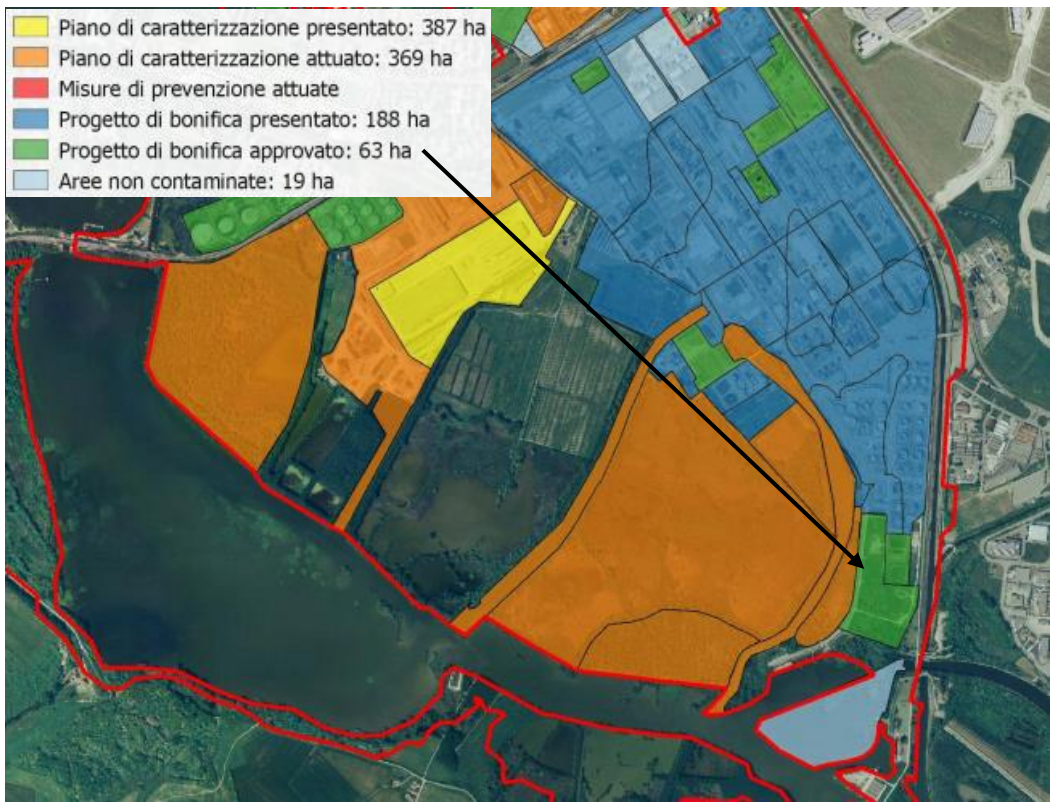
L'area R2 risulta adiacente alla precedente e presenta una superficie di 2,33 ettari. Su di essa insistono 4 vasche interrate di emergenza non più in esercizio, di forma rettangolare, profonde 3-4 metri, ricoperte da teli di HDPE.

CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO

Tutta l'estesa area identificabile attualmente come area "R"; somma delle aree "R1 COLLINA" e "R2" fu interessata da smaltimenti di rifiuti mediante decantazione (reflui) o interramento, attività che furono realizzate in violazione di buone pratiche e criteri oggettivi già accreditati ai tempi in base alle conoscenze tecniche correnti e in assenza di validi titoli autorizzativi. Questa condotta, che non teneva in considerazione alcuna cautela ambientale, perdurò fino agli anni 80.

L'area collina era utilizzata per l'accumulo di residui di lavorazione del petrolchimico e rifiuti di varia natura, come catalizzatori esausti, rottami, rifiuti di cantiere e solidi urbani, a partire dai primi anni '60 fino alla fine degli anni '70. Nel 1980 è stata dichiarata discarica esausta da Montedison/Edison, allora proprietaria del sito.

DESCRIZIONE PROGETTO



Il Progetto Operativo di Bonifica per l'Area R1 Collina prevede la rimozione dei rifiuti e dei terreni contaminati non trattabili in situ.
Per l'area R2 verranno attuati gli interventi di bonifica con modalità simili a quelle previste per l'Area Collina in quanto contaminata da idrocarburi e materiali stirenici. Il progetto prevede, infatti, la cinturazione e l'isolamento dell'area mediante palancole e, in seguito, la rimozione dei terreni contaminati (circa 20.000 mc).

Stato progettazione: il progetto è stato approvato in via definitiva dal Ministero dell'Ambiente. Da marzo 2018 sono in corso le attività di scavo dell'area e conferimento rifiuti in impianti italiani ed esteri. È stata inoltre completata la progettazione esecutiva della fase di scavo per la rimozione dei rifiuti in Area Cratere. Inoltre le attività di progettazione della struttura "scorrevole" di confinamento dell'area scavi sono terminate e avvitai gli impianti di aspirazione e trattamento aria all'interno della tensostruttura di confinamento. La bonifica dei suoli e della falda sottostante l'Area Collina sarà avviata al termine della prima fase della rimozione rifiuti.
Per l'area R2 il Ministero dell'Ambiente ha approvato con decreto il Progetto Operativo di Bonifica, limitatamente alla fase di rimozione dei rifiuti e dei riporti misti a scarti industriali. Tale decreto ha previsto un Piano di Caratterizzazione integrativo che è stato poi condiviso con gli enti locali. A gennaio 2018 Eni Rewind ha avviato la fase I della caratterizzazione, in contraddittorio con Arpa. Ad oggi si è conclusa la fase I di indagini ed è in corso la fase II avviata a dicembre 2018.

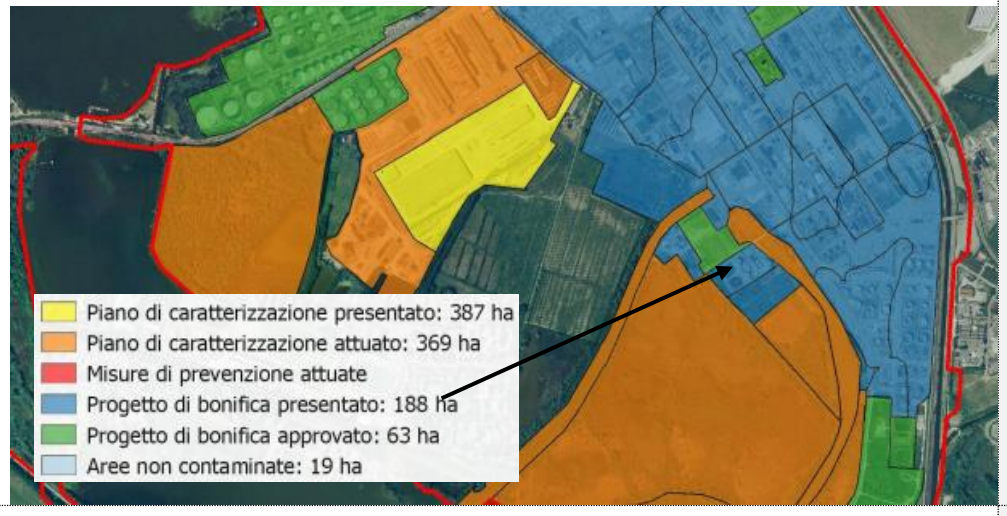
SOGGETTI COINVOLTI

ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana

CRONOPROGRAMMA

RISORSE FINANZIARIE

***PROGETTO DI BONIFICA OPERATIVA*: TERRENI IN AREA N**

INQUADRAMENTO TERRITORIALE		La cosiddetta "Area N" è di proprietà della società Versalis, nella parte meridionale dello stabilimento. E' caratterizzato attualmente dalla presenza del depuratore a servizio dello stabilimento stesso.
CARATTERISTICHE E TIPOLOGIA DELL'INQUINAMENTO		I cosiddetti "Cumuli di area N" sono costituiti principalmente dal terreno utilizzato per il precarico delle fondazioni dell'attuale depuratore a servizio dello stabilimento petrolchimico (circa 100.000 m3), più riporti eterogenei provenienti dai lavori di costruzione del depuratore, realizzato nei primi anni '90. La costruzione del depuratore, negli anni '90, era un obiettivo prioritario e urgente in quanto lo stabilimento era sprovvisto di trattamento dei reflui, ed era uno dei principali punti programmatici di un "Protocollo di intesa" stipulato fra Enti locali e Enimont/Montedipe. La situazione attuale della contaminazione dei cumuli genericamente individuati come "area N" è quindi verosimilmente quella derivante dalla mescolanza di: • una prevalente porzione di materiali accertati come puliti (cumulo di precarico controllato in entrata durante i lavori di costruzione del depuratore); • cumuli di materiale di riporto rimossi dall'area "A" (apparentemente materiale da demolizione, che non risulta essere stato esaminato); • terreni derivanti dallo scavo delle fondazioni del depuratore (1 m di profondità, caratterizzati e risultanti contaminati da lunga data da attività precedenti); • terreni sottostanti il deposito, risultanti essere "*una fanghiglia che risultò poi contaminata da mercurio e in misura minore da solventi aromatici*"
DESCRIZIONE PROGETTO		Realizzati interventi di caratterizzazione e messa in sicurezza di emergenza. Progetto di bonifica presentato.
	SOGGETTI COINVOLTI	ARPA Lombardia, MATTM, Regione Lombardia, Provincia di Mantova, Comune di Mantova e A.T.S. Val Padana
	CRONOPROGRAMMA	
	RISORSE FINANZIARIE	
	NOTE	

6.3 Previsioni mitigative e/o compensative

Per quanto riguarda le mitigazioni e compensazioni, nella tavola n. 2 - *Sintesi degli interventi proposti* sono state riportate quelle già previste o esistenti negli strumenti pianificatori vigenti.

7 LE POSSIBILI FONTI DI FINANZIAMENTO

7.1 Fondi Europei

IL GREEN DEAL

Attraverso il Green Deal europeo la Commissione mira a rendere più sostenibile l'economia dell'Unione Europea trasformando le problematiche climatiche e le sfide ambientali in opportunità e rendendo la transizione equa e inclusiva per tutti.

Obiettivi

- Diventare il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050;
- Proteggere vite umane, animali e piante riducendo l'inquinamento;
- Aiutare le imprese a diventare leader mondiali nel campo delle tecnologie e dei prodotti puliti;
- Contribuire ad una transizione giusta e inclusiva.

Azioni

Il Green Deal europeo investe svariati campi (clima, agricoltura, mobilità, protezione della biodiversità e neutralità climatica) e prevede una tabella di marcia con azioni volte a:

- promuovere l'uso efficiente delle risorse passando a un'economia pulita e circolare
- ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento.

Per conseguire gli obiettivi sarà necessaria l'azione di tutti i settori della nostra economia, tra cui:

- investire in tecnologie rispettose dell'ambiente
- sostenere l'industria nell'innovazione
- introdurre forme di trasporto privato e pubblico più pulite, più economiche e più sane
- de-carbonizzare il settore energetico
- garantire una maggiore efficienza energetica degli edifici
- collaborare con i partner internazionali per migliorare gli standard ambientali mondiali.

La transizione verso la neutralità climatica avrà un impatto differenziato sui settori e sulle regioni, in termini sia di opportunità che di sfide. Alcuni avranno maggiori opportunità immediate, alcuni dovranno affrontare più difficoltà di altri e non tutti avranno la stessa capacità di far fronte ai costi dell'adeguamento alla transizione climatica.

L'UE fornirà sostegno finanziario e assistenza tecnica per aiutare le persone, le imprese e le regioni più colpite dal passaggio all'economia verde. Si tratta del cosiddetto "meccanismo per una transizione giusta", che contribuirà a mobilitare almeno 100 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 destinato ad aiutare gli Stati Ue più in difficoltà degli altri nel passare a una "transizione giusta" verso una economia decarbonizzata al 2050 ed attenuare l'impatto socioeconomico della transizione

Tabella di marcia del Green Deal:

- 11 dicembre 2019

Presentazione del Green Deal europeo - COM(2019) 640 final 11.12.2019

- 14 gennaio 2020

Presentazione del piano di investimenti del Green Deal europeo e del meccanismo per una transizione giusta – istituzione del Fondo per una transizione giusta (JTF) COM(2020) 22 final 14.01.2020

- 4 marzo 2020

Proposta per una legge europea sul clima al fine di garantire un'Unione europea a impatto climatico zero entro il 2050 COM/2020/80 final 04.03.2020: una volta adottata dal Consiglio e dal Parlamento europeo diventerà obbligo per tutti gli stati membri (A ottobre il Parlamento europeo dovrebbe presentare la propria posizione in merito alla legge sul clima - la tabella di marcia per la legge sul clima sembra confermata, inoltre il Parlamento vuole che l'Unione europea adotti questi obiettivi con largo anticipo rispetto alla conferenza delle Nazioni Unite sul clima COP26 che è stata posticipata al 2021 a causa della pandemia.

Consultazione pubblica (aperta fino al 17 giugno 2020) sul Patto europeo per il clima che riunisce le regioni, le comunità locali, la società civile, le imprese e le scuole

Proposta di Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa a un Anno europeo delle ferrovie (2021) COM/2020/78 final 04.03.2020 - Per conseguire la neutralità climatica è necessario ridurre le emissioni prodotte dai trasporti del 90 % entro il 2050 - una parte sostanziale del 75 % dei trasporti interni di merci che oggi avviene su strada dovrebbe essere trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili interne – più che altro sono peviste misure di istruzione, promozione e sensibilizzazione.

- 10 marzo 2020

Adozione della strategia industriale europea, un piano per un'economia pronta al futuro: la nuova strategia industriale europea mira ad aiutare l'industria a guidare la duplice transizione verso la neutralità climatica e verso la leadership digitale

- 11 marzo 2020

Proposta di un piano d'azione per l'economia circolare incentrato sull'uso sostenibile delle risorse: il piano sostiene la necessità di accelerare la transizione verso un modello di crescita rigenerativo che prevede la riduzione dell'impronta dei consumi e un maggior utilizzo di materiali circolari.

- 20 maggio 2020

Presentazione della strategia "Dal produttore al consumatore" per rendere i sistemi alimentari più sostenibili

- 20 maggio 2020

Presentazione della strategia dell'UE sulla biodiversità per il 2030 per proteggere le risorse naturali fragili del nostro pianeta - COM(2020) 380 final 20.05.2020

- 08 July 2020

Adoption of the EU strategies for energy system integration and hydrogen to pave the way towards a fully decarbonised, more efficient and interconnected energy sector

Settori di intervento

- Biodiversità - Misure per proteggere il nostro fragile ecosistema
- Dal produttore al consumatore - Come garantire una catena alimentare più sostenibile
- Sustainable agriculture - Sustainability in EU agriculture and rural areas thanks to the common agricultural policy (CAP)
- Energia pulita - Opportunità per fonti di energia alternative e più pulite
- Industria sostenibile - Come garantire cicli di produzione più sostenibili e rispettosi dell'ambiente
- Costruire e ristrutturare - Necessità di un settore delle costruzioni più pulito
- Mobilità sostenibile - Promuovere mezzi di trasporto più sostenibili

- Eliminazione dell'inquinamento - Misure per ridurre l'inquinamento in modo rapido ed efficace
- Climate action - Making the EU climate neutral by 2050

Fonti di finanziamento del meccanismo per una transizione giusta (JTM)

- **Il Fondo per una transizione giusta** - primo pilastro del JTM

Il Fondo sarà dotato di 40 miliardi di euro. Questo importo è costituito da nuovi fondi messi a disposizione per sostenere i paesi dell'UE nella loro transizione, di cui 10 miliardi di euro dovrebbero provenire da stanziamenti di bilancio, mentre le restanti risorse aggiuntive di 40 miliardi di euro, per il periodo dal 2021 al 2024, costituiranno entrate con destinazione specifica esterne derivanti dallo strumento europeo per la ripresa.

Al fine di sbloccare i finanziamenti del Fondo per una transizione giusta, i paesi dell'UE, per ogni euro ricevuto da tale fondo, per la quota finanziata dal bilancio dell'Unione (10 miliardi di euro), dovranno abbinare da 1,5 a 3 euro provenienti dalle risorse loro destinate dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e del Fondo sociale europeo Plus (FSE+). Alla spesa a carico del bilancio dell'UE si aggiungerà il cofinanziamento nazionale in conformità della politica di coesione. In questo modo la capacità di finanziamento globale del Fondo per una transizione giusta supera gli 89 miliardi di euro e può raggiungere i 107 miliardi di euro.

Il fondo sosterrà la diversificazione economica e la riconversione dei territori interessati. Ciò significa favorire gli investimenti produttivi nelle piccole e medie imprese, la creazione di nuove imprese, la ricerca e l'innovazione, il risanamento ambientale, l'energia pulita, la qualificazione e riqualificazione dei lavoratori, programmi di assistenza nella ricerca di un impiego e di inserimento attivo di chi è in cerca di occupazione, nonché la trasformazione degli attuali impianti ad alta intensità di CO2 qualora tali investimenti comportino una riduzione sostanziale delle emissioni e la protezione dei posti di lavoro.

- **Un regime specifico nell'ambito di InvestEU - secondo pilastro del JTM**

Una quota dei finanziamenti di InvestEU, pari a 1,8 miliardi di €, sarà dedicata a investimenti in progetti condotti nei territori impegnati in una transizione giusta (regioni con un piano di transizione approvato in base alle norme del Fondo per una transizione giusta), realizzati da soggetti privati ed enti del settore pubblico ma anche in progetti realizzarti in altre regioni, a condizione che vadano a beneficio di territori impegnati in una transizione giusta.

Analogamente, InvestEU sosterrà una più ampia gamma di progetti rispetto al Fondo per una transizione giusta, come nel campo delle infrastrutture energetiche e di trasporto, comprese le

infrastrutture per il gas e il teleriscaldamento, o anche progetti di decarbonizzazione, per la diversificazione economica e la realizzazione di infrastrutture sociali.

L'utilizzo finale di InvestEU continuerà a essere guidato dalla domanda e dipenderà dalla riserva di progetti e dalla capacità delle regioni interessate.

- **Un nuovo strumento di prestito finanziato dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) - terzo pilastro del JTM**

Con un contributo – sovvenzione - del bilancio dell'UE pari a 1,5 miliardi di euro, lo strumento di prestito per il settore pubblico consentirà alla BEI di erogare prestiti fino a 10 miliardi di euro, che a loro volta dovrebbero mobilitare tra 25 e 30 miliardi di euro di investimenti pubblici a sostegno degli obiettivi per una transizione giusta nel periodo 2021-2027.

I prestiti metterebbero a disposizione degli enti pubblici risorse utili per attuare misure che agevolino la transizione verso la neutralità climatica. Gli investimenti sostenuti andranno dalle infrastrutture dell'energia e dei trasporti, alle reti di teleriscaldamento, ai trasporti pubblici alle misure per l'efficienza energetica, compresa la ristrutturazione degli edifici, e alle infrastrutture sociali e ad altri progetti. che possono andare direttamente a vantaggio delle comunità nelle regioni colpite e ridurre i costi socioeconomici della transizione

Mentre il Fondo per una transizione giusta erogherà principalmente sovvenzioni, regime InvestEU e lo strumento di prestito finanziato dalla BEI mobiliteranno investimenti pubblici e privati sostenendo progetti di investimento di partner finanziari quali la BEI.

27 maggio 2020 presentazione del piano per la ripresa attraverso il rafforzamento del bilancio dell'UE – impatto sul meccanismo per una transizione giusta

"Con il piano per la ripresa trasformiamo l'immane sfida di oggi in possibilità, non soltanto aiutando l'economia a ripartire, ma anche investendo nel nostro futuro: il Green Deal europeo e la digitalizzazione stimoleranno l'occupazione e la crescita, la resilienza delle nostre società e la salubrità dell'ambiente che ci circonda."

La crisi del coronavirus ha reso più urgente che mai non solo la necessità di una ripresa verde e sostenibile, ma anche l'esigenza di sostenere le regioni più vulnerabili. Per questo motivo la Commissione europea intende rafforzare il meccanismo per una transizione giusta nel quadro del proprio meccanismo di risposta alle crisi e nella nuova proposta riguardante il prossimo bilancio a lungo termine dell'UE. La dotazione complessiva del Fondo per una transizione giusta sarà incrementata fino a 40 miliardi di € e sarà rafforzato il regime per una transizione giusta nell'ambito

di InvestEU. La Commissione presenta oggi anche la sua proposta relativa a uno strumento di prestito per il settore pubblico, che mobiliterà un importo compreso tra 25 e 30 miliardi di €.

Con l'aumento della dotazione di bilancio si prevede che il meccanismo per una transizione giusta (JTM) – attraverso i tre pilastri - mobiliti ora almeno 150 miliardi di € di investimenti pubblici e privati. nel periodo 2021-2027.

Oltre ai 7,5 miliardi di € proposti, la Commissione propone un finanziamento aggiuntivo del valore di 2,5 miliardi di € nel quadro del prossimo bilancio a lungo termine dell'UE e di 30 miliardi di € a carico di Next Generation EU. Ciò eleva a 40 miliardi di € le risorse totali del Fondo per una transizione giusta.

Tali risorse saranno utilizzate per alleviare l'impatto socioeconomico della transizione verde nelle regioni maggiormente colpite, ad esempio sostenendo la riqualificazione professionale dei lavoratori, aiutando le PMI a creare nuove opportunità economiche, diversificando le attività economiche nel complesso e investendo nel futuro delle regioni ad alta intensità di carbone e di carbonio.

Assegnazioni del Fondo per una transizione giusta per Stato membro

	Assegnazioni (milioni di €, prezzi 2018)
BE	380
BG	2 693
CZ	3 413
DK	185
DE	5 152
EE	736
IE	176
EL	1 726
ES	1 806
FR	2 142
HR	387
IT	**2 141**
CY	210
LV	398
LT	568

LU	19
HU	543
MT	48
NL	1 296
AT	282
PL	8 000
PT	465
RO	4 449
SI	538
SK	954
FI	968
SE	324
Totale	**40 000**

Il piano per la ripresa proposto dalla Commissione

A seguito della richiesta del Parlamento europeo di un massiccio piano di ripresa e ricostruzione che abbia al centro il Green Deal per stimolare l'economia e contrastare il cambiamento climatico, il 27 maggio la Commissione europea ha presentato al Parlamento europeo la proposta relativa a un piano di ripresa di ampio respiro, pari a 750 miliardi. Insieme alla nuova proposta per il bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027, che ammonterebbe a 1100 miliardi, il piano aiuterà a mitigare lo shock del coronavirus e porre le basi per un futuro sostenibile. La Commissione ha proposto che il 25% del bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027 venga usato per l'azione climatica. Il pacchetto è stato ben accolto dagli eurodeputati, ma prima di entrare in vigore deve essere negoziato tra Parlamento europeo e stati membri al Consiglio .

Il momento dell'Europa: riparare e preparare per la prossima generazione

La ripresa dev'essere sostenibile, uniforme, inclusiva ed equa per tutti gli Stati membri: a questo fine la Commissione propone di varare un nuovo strumento per la ripresa, **Next Generation EU**, incorporato in un bilancio dell'UE a lungo termine rinnovato, potente e moderno. La Commissione ha inoltre presentato il programma di lavoro 2020 adattato, in cui è data priorità agli interventi necessari per sospingere la ripresa e aiutare la resilienza dell'Europa.

Il coronavirus ha sconvolto l'Europa e il mondo: per tutelare la vita umana e i mezzi di sostentamento, per riparare il mercato unico e per costruire una ripresa duratura e prospera, la

Commissione propone di liberare tutte le potenzialità del bilancio dell'UE. Con i 750 miliardi di € di Next Generation EU e il potenziamento mirato del bilancio a lungo termine dell'UE per il periodo 2021-2027, la potenza di fuoco complessiva del bilancio dell'UE arriverà a 1 850 miliardi di €.

Andando a integrare gli sforzi nazionali, il bilancio dell'UE occupa una posizione privilegiata per dare equità alla ripresa socioeconomica, riparare e rilanciare il mercato unico, garantire condizioni di parità e sostenere quegli investimenti urgenti, in particolare nella transizione verde e digitale, che sono la chiave della prosperità e della resilienza dell'Europa in futuro.

SURE / sostegno per la gestione della crisi pandemica nell'ambito del MES / Fondo di garanzia della BEI per i lavoratori e le imprese	540 miliardi di €
Next Generation EU	Rinforzo temporaneo 750 miliardi di €
Quadro finanziario pluriennale	1 100 miliardi di €

Investire per le generazioni future

Next Generation EU reperirà risorse finanziarie supplementari che saranno convogliate verso i programmi dell'UE; il loro rimborso sarà spalmato nei futuri bilanci dell'UE sull'arco di un lungo periodo, con inizio non prima del 2028 e completamento non oltre il 2058. Per mettere a disposizione i fondi il prima possibile così da poter rispondere ai bisogni più urgenti, la Commissione propone una modifica dell'attuale quadro finanziario pluriennale 2014-2020 al fine di provvedere già nel 2020 risorse per ulteriori 11,5 miliardi di €.

I fondi reperiti da Next Generation EU s'incanaleranno in **tre pilastri**.

1. Sostegno agli Stati membri per investimenti e riforme

- Un **nuovo dispositivo per la ripresa e la resilienza da 560 miliardi di €** offrirà sostegno finanziario per investimenti e riforme, anche nell'ottica della transizione verde e digitale,
- Gli **attuali programmi della politica di coesione riceveranno 55 miliardi di € in più** da qui al 2022 nell'ambito della nuova **iniziativa REACT-UE**;

- Il proposto potenziamento del **Fondo per una transizione giusta** con un **importo che potrà arrivare a 40 miliardi di €** aiuterà gli Stati membri ad accelerare l'approdo alla neutralità climatica.
- Un rinforzo di **15 miliardi di €** per il **Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale** aiuterà le zone rurali a introdurre i cambiamenti strutturali richiesti ai fini del Green Deal europeo (strategie sulla biodiversità e "Dal produttore al consumatore").

2. Rilanciare l'economia dell'UE incentivando l'investimento privato

- Un nuovo **strumento di sostegno alla solvibilità** mobiliterà risorse private a favore delle imprese di tutti i settori economici pera prepararle all'economia più pulita, digitale e resiliente del futuro.
- Il potenziamento di **InvestEU**, il programma faro d'investimento europeo, fino a concorrenza di 15,3 miliardi di € permetterà di mobilitare investimenti privati in progetti in tutta l'Unione.
- Un nuovo **dispositivo per gli investimenti strategici** incorporato in InvestEU genererà, grazie al contributo di 15 miliardi di € di Next Generation EU, investimenti per un importo **fino a 150 miliardi di €** nel miglioramento della resilienza dei settori strategici, specie quelli collegati alla transizione verde e digitale.
- **3. Trarre insegnamento dalla crisi**
- Il nuovo **programma per la salute EU4Health**,.
- **rinforzo di 2 miliardi di €**, il **meccanismo di protezione civile dell'Unione RescEU**
- **Orizzonte Europa** riceverà **94,4 miliardi di €**, potenziamento che gli permetterà di finanziare attività essenziali di ricerca nel campo della salute, la resilienza e la transizione verde e digitale.
- una dotazione supplementare all'**azione esterna**, assistenza umanitaria compresa
- Saranno potenziati altri programmi dell'UE per allineare completamente il futuro quadro finanziario ai bisogni della ripresa e alle priorità strategiche.

Solo se sarà possibile giungere **celermente, entro luglio**, a un **accordo politico** in sede di **Consiglio europeo** su Next Generation EU e sul bilancio complessivo dell'UE per il periodo 2021-2027, s'imprimerà un rinnovato dinamismo alla ripresa e si potrà dotare l'UE di un potente strumento per far ripartire l'economia e costruire per il futuro.

Fondamenti politici della ripresa

Green Deal europeo in quanto strategia dell'UE per la ripresa:

- imponente **ondata di ristrutturazioni** del parco immobiliare e delle infrastrutture e più **economia circolare**, con conseguente creazione di occupazione a livello locale;
- realizzazione di progetti basati sulle **energie rinnovabili**, in particolare eolica e fotovoltaica, e partenza in Europa di un'**economia pulita dell'idrogeno**;
- **trasporti e logistica più puliti**, compresa l'installazione di un milione di punti di ricarica per veicoli elettrici, e stimolo del trasporto ferroviario e della mobilità pulita nelle città e regioni d'Europa;
- rafforzamento del **Fondo per una transizione giusta** per sostenere la riconversione professionale, così da aiutare le imprese a creare nuove possibilità economiche.
- **Rafforzamento del mercato unico adattandolo all'era digitale:**
- **investimenti in una maggiore e migliore connettività**,
- **maggiore presenza industriale e tecnologica** nei settori strategici,
- costruzione di un'**autentica economia basata sui dati** che funga da volano per l'innovazione e la creazione di posti di lavoro.
- maggiore **ciberresilienza**.
- **Una ripresa equa ed inclusiva per tutti:**
- **regime europeo** a breve termine **di riassicurazione dell'indennità di disoccupazione** (SURE),
- competenze digitali per tutti i cittadini dell'UE (**piano d'azione per l'istruzione digitale)**;
- **salari minimi equi** e **misure vincolanti di trasparenza delle retribuzioni**;
- intensificazione delle attività della Commissione europea di contrasto dell'**evasione fiscale**

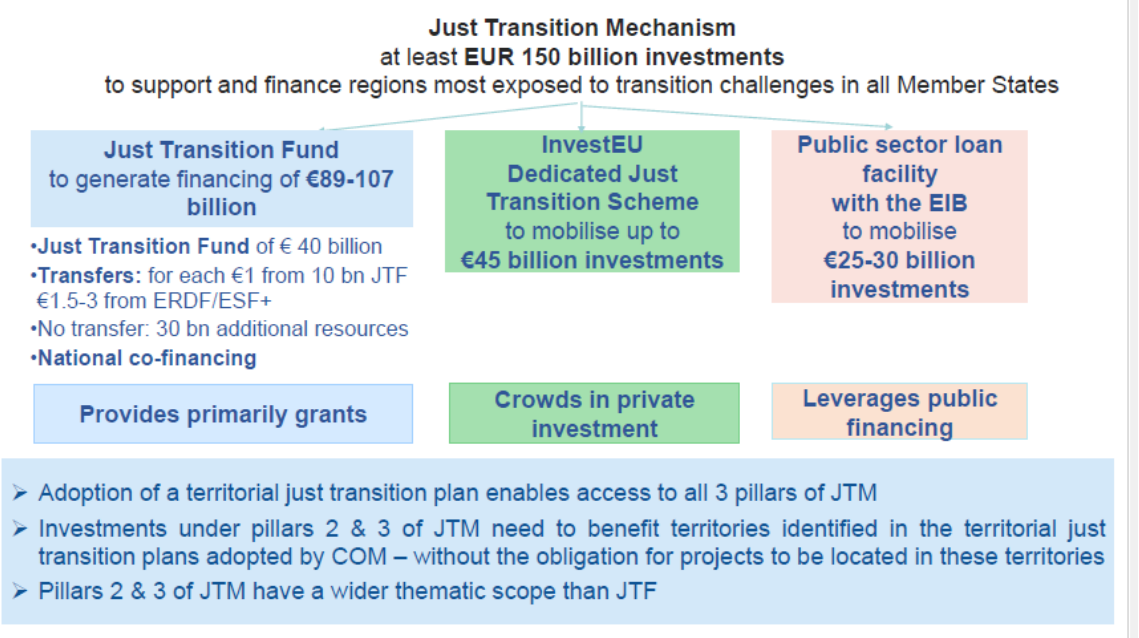
Sempre il 27 maggio la Commissione europea ha presentato la proposta relativa a uno strumento di prestito per il settore pubblico nell'ambito del meccanismo per una transizione giusta.

Lo strumento sarà accessibile a tutti gli Stati membri, inizialmente sulla base di dotazioni nazionali, mediante inviti a presentare proposte che soddisfino i seguenti criteri:

- i progetti vanno a beneficio dei territori individuati nei piani territoriali per una transizione giusta approvati;
- i progetti ricevono un prestito dalla BEI a titolo dello strumento; e
- i progetti non generano flussi sufficienti di redditi di mercato.

Per garantire l'accesso allo strumento, la componente di sovvenzione, gestita direttamente dalla Commissione europea, sarà messa a disposizione dei progetti ammissibili negli Stati membri mediante dotazioni nazionali assegnate fino a dicembre 2024. Oltre tale data saranno pubblicati inviti al livello dell'UE per garantire la piena attuazione dello strumento.

La proposta sarà negoziata con il Parlamento europeo e il Consiglio in vista di una sua rapida adozione. Si prevede che i primi inviti a presentare progetti saranno pubblicati dopo l'adozione e l'entrata in vigore dello strumento di prestito per il settore pubblico – a seguito di un accordo amministrativo tra la Commissione e la BEI - e l'approvazione dei piani territoriali per una transizione giusta da parte della Commissione europea



Ammissibilità al finanziamento

Tutti gli investimenti nell'ambito del meccanismo per una transizione giusta, dovranno essere realizzati sulla base **di piani territoriali per una transizione giusta** che dovranno essere predisposti da parte degli Stati membri.

Nei **piani territoriali per una transizione giusta**, i paesi dell'UE dovranno individuare i territori ed i settori maggiormente colpiti dall'utilizzo di energia derivante dal carbone ai quali dovrebbe essere fornito sostegno, nonché le aree di intervento prioritarie per ciascuna regione, che possono beneficiare di un finanziamento da parte del Fondo per una transizione giusta.

Questi piani dovranno individuare le opportunità sociali, economiche e ambientali derivanti dalla dismissione delle attivitò dipendenti dai combustibili fossili e dalla de-carbonizzazione dei processi e dei prodotti ad alta emissione di gas serra. Inoltre dovranno delineare il processo di transizione fino al 2030 che tenga conto dei requisiti e delle necessità legate allo sviluppo, alla riqualificazione e al recupero ambientale. I piani dovranno indicare un cronoprogramma e un set di azioni e di meccanismi di governance da attuare per raggiungere gli obiettivi.

L'individuazione di tali territori avverrà attraverso un dialogo con la Commissione e dovrà tener conto dell'analisi fornita nel contesto del semestre europeo e in particolare sulla proposta della Commissione per le regioni e i settori prioritari in termini di ammissibilità, di cui all'allegato D delle relazioni per paese del semestre europeo 2020. Dovrà inoltre fornire una previsione del processo di transizione fino al 2030. I piani dovranno essere coerenti con i piani nazionali per l'energia e il clima mirati alla transizione verso un'economia climaticamente neutra.

I piani saranno allegati ai programmi della politica di coesione che comportano il sostegno del Fondo per una transizione giusta e saranno adottati contemporaneamente dalla Commissione. L'approvazione dei piani territoriali per una transizione giusta da parte della Commissione consente l'accesso ai tre pilastri del meccanismo per una transizione giusta.

In particolare il regolamento COM(2020) 22 final 14.01.2020 di istituzione del JTF stabilisce:

(14) Il sostegno del Fondo dovrebbe essere subordinato all'efficace attuazione di un processo di transizione in un territorio specifico per realizzare un'economia climaticamente neutra. Sotto tale aspetto gli Stati membri dovrebbero redigere, in cooperazione con i pertinenti portatori di interessi e con il sostegno della Commissione, piani territoriali per una transizione giusta con informazioni particolareggiate sul processo di transizione, coerentemente con i rispettivi piani nazionali per l'energia e il clima. A tal fine, la Commissione dovrebbe istituire una piattaforma per una transizione giusta, da basare sulla piattaforma esistente per le regioni carbonifere in transizione, per consentire scambi bilaterali e multilaterali di esperienze sugli insegnamenti tratti e sulle migliori pratiche in tutti i settori interessati.

(15) I piani territoriali per una transizione giusta dovrebbero individuare i territori maggiormente danneggiati, sui quali dovrebbe concentrarsi il sostegno del Fondo, e descrivere le azioni specifiche da intraprendere per realizzare un'economia climaticamente neutra, in particolare in riferimento alla riconversione o alla chiusura di impianti per la produzione di combustibili fossili o di altre attività ad alta intensità di gas a effetto serra. Tali territori dovrebbero essere definiti con precisione e corrispondere alle regioni di livello NUTS 3 o

farne parte. I piani dovrebbero illustrare particolareggiatamente le sfide e le esigenze di tali territori e individuare il tipo di operazioni necessarie, in modo da garantire lo sviluppo coerente di attività economiche resilienti ai cambiamenti climatici ma al contempo coerenti con la transizione verso la neutralità climatica e con gli obiettivi del Green Deal. Dovrebbero beneficiare del sostegno finanziario del Fondo unicamente gli investimenti realizzati in conformità ai piani di transizione. I piani territoriali per una transizione giusta dovrebbero far parte dei programmi (che ricevono sostegno dal FESR, dal FSE+, dal Fondo di coesione o dal presente Fondo, a seconda dei casi) che sono approvati dalla Commissione.

I piani territoriali per una transizione giusta sono attualmente in fase di elaborazione da parte degli Stati membri.

Gli Stati membri, in stretta collaborazione con i pertinenti portatori di interessi a livello nazionale, regionale e locale, saranno i principali responsabili della stesura e della messa a punto dei piani, il che garantirà loro la titolarità della transizione.

L'approvazione dei piani da parte della Commissione sbloccherà il sostegno agli Stati membri attraverso i 3 pilastri del meccanismo per una transizione giusta: 1) il Fondo per una transizione giusta, che fornirà sovvenzioni che mobiliteranno dai 30 ai 50 miliardi di € per la trasformazione socioeconomica delle regioni interessate dalla transizione giusta; 2) un sistema specifico nell'ambito di InvestEU, che attirerà fino a 45 miliardi di € di investimenti privati, e 3) uno strumento di prestito per il settore pubblico, che mobiliterà dai 25 ai 30 miliardi di € di investimenti del settore pubblico.

Assistenza tecnica

Gli Stati membri avranno l'opportunità di ottenere un supporto tecnico nel periodo 2021-2027 attraverso la piattaforma per una transizione giusta che svolgerà un ruolo chiave nel fornire, nel corso dell'intero processo, un'assistenza tecnica su misura alle autorità che elaborano i piani territoriali per una transizione giusta, in modo da garantire che rispecchino le esigenze specifiche di ciascuna regione.

Nel marzo 2020 la Commissione ha lanciato un invito a presentare domande nell'ambito del programma di sostegno alle riforme strutturali (SRSP)[1] per assistere gli Stati membri nella preparazione dei loro piani territoriali e sbloccare i finanziamenti del meccanismo per una transizione giusta (JTM).

[1] Un paese dell'UE che desidera ricevere sostegno nell'ambito dell'SRSP presenta una richiesta alla Commissione, tramite un'autorità nazionale di coordinamento per l'SRSP. Questa richiesta deve essere presentata entro il 31 ottobre di ogni anno.

La Commissione fornirà una consulenza su misura, ad esempio per aiutare le autorità nazionali e regionali a:

- valutare l'impatto sociale, economico e ambientale della transizione e definire il processo di transizione fino al 2030
- instaurare un dialogo tra i portatori di interessi, quali i cittadini, le imprese e la società civile, al fine di raggiungere una visione comune in merito alla gestione della transizione
- individuare le azioni da intraprendere per realizzare con successo una transizione giusta.

Diciotto Stati membri (tra cui l'Italia) hanno richiesto tale assistenza e la Commissione ha approvato tutte le loro richieste (comunicazione del 7 maggio 2020) e sta fornendo loro assistenza tecnica per lo sviluppo dei piani. Il sostegno mirato per l'elaborazione dei piani territoriali per una transizione giusta sarà fornito agli Stati membri fino alla fine del 2020.

Il **supporto** per lo sviluppo dei piani sarà fornito da **DG REFORM** - Direzione Generale per il Sostegno alle Riforme strutturali.

Il **modello per i piani territoriali** per una transizione giusta si trova nell'Allegato II alla proposta di Regolamento per il Fondo per una transizione giusta – si veda il documento: **allegato 3**

Per quanto riguarda l'elaborazione dei piani territoriali per la transizione giusta, teoricamente da presentare entro la fine del 2020, occorre individuare un referente regionale o nazionale al fine di far rientrare **l'Ambito del Masterplan** all'interno del piano nazionale **quale territorio maggiormente danneggiato dagli effetti economici e sociali della transizione** (i territori ammissibili all'erogazione del Fondo per una transizione giusta, individuati nei piani territoriali per la transizione giusta sono potenzialmente le **aree NUTS3**, corrispondenti alle province italiane, o parti di esse) – si veda il documento: **allegato 4.**

Il 29 giugno 2020 la Commissione Ue ha lanciato una **piattaforma per sostenere gli Stati membri nella messa a punto dei loro piani territoriali** nell'ambito del Fondo per una transizione equa: il Just Transition Fund, che salirà da 7,5 miliardi a 40 miliardi (dato che il Recovery Fund proposto da Bruxelles, ha ottenuto il via libera degli Stati membri e del Parlamento europeo). Il vicepresidente esecutivo della Commissione Ue, Frans Timmermans, ha spiegato che nelle aree dell'Ue in cui l'economia dipende ancora dal carbone e da fonti fossili altamente inquinanti e ad alta intensità di emissioni, sarà fondamentale preparare «progetti» che possano creare «posti di lavoro sostenibili», usando «tecnologie nuove». L'Italia potrebbe avere accesso a oltre 2 miliardi di euro, dai circa 364 milioni dell'ipotesi iniziale. E potrebbe usarli, ad esempio, per la riconversione dell'ex Ilva.

In particolare la piattaforma fornirà:

- supporto tecnico e di consulenza agli Stati membri e alle Regioni compresa l'implementazione dei Pinai per una transizione giusta e la predisposizione dei progetti per accedere alle risorse messe a disposizione nell'ambito del Meccanismo per una transizione giusta.
- punto di accesso on-line compresa la possibilità di contattare la Commissione per domande tecniche ed amministrative relative alla transizione giusta
- scambio di informazioni, esperienze e conoscenze per le Regioni ad intensivo uso di combustibile fossile e carbone con progetti e database dedicati
- una collezione di progetti e dati che costituiranno una base conoscitiva e di scambio delle opportunità presenti, delle iniziative in corso e degli aggiornamenti normativi
- un forum sulla transizione giusta che coinvolga stakeholders locali e nazionali, partner della società enti pubblici ed istituzioni europee.

La piattaforma implementa il lavoro svolto relativamente all'Iniziativa per le regioni carbonifere in transizione che già supporta tali regioni con alta produzione di combustibile fossile verso una transizione giusta attraverso l'assistenza orientata alle necessità e il rafforzamento delle capacità.

Altri possibili flussi di finanziamento

Diversi altri strumenti di finanziamento dell'UE possono sostenere programmi e progetti incentrati su una transizione giusta:

- **Orizzonte Europa - Horizon Europe**
- Finanziare l'azione per il clima - Funding for climate action
- **Programma LIFE - LIFE Programme**
- Fondo per l'innovazione - Innovation Fund
- Fondo per la modernizzazione - Modernisation Fund
- **Meccanismo per collegare l'Europa – CEF facylities**

27 maggio 2020 - Green Deal europeo: i bandi Horizon 2020 previsti per settembre 2020

Per contribuire agli ambiziosi obiettivi del Green Deal europeo, Horizon 2020 lancerà una nuova call del valore di circa 1 miliardo di euro in settembre 2020. Con la nuova Call sui temi del Green Deal Europeo, la Commissione Europea intende finanziare progetti di innovazione scientifica e

tecnologica in grado di concretizzarsi in risultati tangibili nei prossimi due anni e che siano in linea con i principali obiettivi del Green Deal europeo.

Più nello specifico, questa call Horizon 2020 finanzierà:

- applicazioni pilota, progetti dimostrativi e prodotti innovativi;
- innovazioni per una migliore governance della transizione verde e digitale;
- innovazione in ambito sociale e della catena del valore.

Oltre allo sviluppo tecnologico e alla sua dimostrazione, la Call intende incoraggiare anche l'innovazione sociale e la sperimentazione per nuovi modi per responsabilizzare i cittadini e coinvolgere l'intera società.

In relazione all'attuale pandemia di Covid-19, la Call vuole essere anche un contributo significativo per una ripresa verde e digitale e un sostengo alla resilienza sociale – come in agricoltura -, alla biodiversità, alle energie rinnovabili, alla mobilità sostenibile e alla modernizzazione di un'industria pulita e circolare.

La call sarà strutturata in 11 "aree", di cui 8 tematiche e 3 trasversali:

le otto aree tematiche riflettono le 8 azioni chiave verso cui convertiranno i flussi di lavoro del Green Deal europeo. I topic riguardano innovazioni tecnologiche e sociali specifiche in ambito green o clean tech, che siano di grande impattano e che possono aiutare a far progredire la transizione sostenibile in tempi relativamente brevi;

le tre aree trasversali (rafforzamento delle conoscenze, responsabilizzazione dei cittadini e cooperazione internazionale) attraversano le otto aree tematiche e offrono una prospettiva a più lungo termine per realizzare gli obiettivi stabiliti nel Green Deal europeo.

Call area 1: Increasing climate ambition: cross-sectoral challenges (3 topics)

- Topic 1: prevenzione e lotta ai grandi incendi attraverso l'integrazione e la dimostrazione di strumenti innovativi.
- Topic 2: verso città a impatto zero dal punto di vista climatico e socialmente innovative.
- Topic 3: strumenti innovativi per lorra al cambiamento climatico per le regioni dell'UE.

Call area 2: Clean, affordable and secure energy (2 topics)

- Topic 1: dimostrazione di tecnologie altamente innovative per consentire la futura diffusione su larga scala di tecnologie riguardanti energie rinnovabili offshore (anche le applicazioni dell'idrogeno).
- Topic 2: sviluppo e dimostrazione di un elettrolizzatore da 100 MW che potenzia il legame tra energie rinnovabili e applicazioni industriali.

Call area 3: Industry for a clean and circular economy (2 topics)

- Topic 1: fine del ciclo del carbonio da parte delle industrie per contrastare i cambiamenti climatici.
  Topic 2: dimostrazione di soluzioni per la diffusione territoriale e sistemica dell'economia circolare.

Call area 4: Energy and resource-efficient buildings (1 topic)

- Topic: costruzione e ristrutturazione di edifici in modo efficiente sotto il profilo energetico e delle risorse utilizzate.

Call area 5: Sustainable and smart mobility (1 topic)

- Topic: aeroporti e porti green come hub per una mobilità sostenibile e intelligente.

Call area 6: Farm to Fork (1 topic)

- Topic: testing di innovazioni per alimenti "From farm to fork".

Call area 7: Restoring biodiversity and ecosystem services (1 topic)

- Topic: ripristino della biodiversità.

Call area 8: Zero-pollution, toxic-free environment (2 topics)

- Topic 1: soluzioni innovative a inquinamento zero per proteggere la salute, l'ambiente e le risorse naturali da sostanze chimiche persistenti e mobili.
- Topic 2: promuovere la scienza regolatoria per affrontare le miscele chimiche e farmaceutiche: dalla scienza alle politiche basate sull'evidenza.

Call area 9: Strengthening our knowledge in support of the European Green Deal (3 topics)

- Topic 1: implementare capacità e servizi dei centri di ricerca europei per affrontare le sfide del Green Deal europeo.
- Topic 2: sviluppo di prodotti e servizi per i cittadini a sostegno della mitigazione del clima.
- Topic 3: un oceano trasparente e accessibile Verso un gemello digitale dell'oceano.

Call area 10: Empowering citizens for transition towards a climate neutral, sustainable Europe (3 topics)

- Topic 1: possibilità di partecipazione e deliberazione dei cittadini europei al Green Deal.
- Topic 2: cambiamento comportamentale, sociale e culturale per il Green Deal.
- Topic 3: Consentire ai cittadini di agire sul cambiamento climatico e sulla protezione dell'ambientale attraverso l'educazione, la scienza, le iniziative di monitoraggio e il coinvolgimento civico.

Call area 11: Accelerating the clean energy transition and access in partnership with Africa (1 topic)

- Topic 1: dimostrazione di soluzioni per energia pulita in Africa e nel Mediterraneo.

Timeline

3 June 2020
Deadline for giving your online feedback for the call

mid-September 2020
Formal adoption of Green Deal call as amendment to Horizon 2020 work programme 2018-20

mid-September 2020
Publication and opening of the call

22-24 September 2020
Opportunity to find potential project partners at the EU R&I Days

end January 2021
Deadline for submitting project proposals

La Commissione Europea ha aperto un sondaggio online per ciascuna area in modo da contribuire alla definizione dei topic. I punti definitivi della call saranno pubblicati solo a seguito della

decisione finale della Commissione Europea, che sarà pubblicata sul Funding and tender opportunities portal.

28/07/2020 LIFE programma per l'ambiente e l'azione per il clima – calls 2020 per le proposte

Il programma LIFE contribuisce alla realizzazione dei seguenti obiettivi:

a. contribuire al passaggio a un'economia efficiente in termini di risorse, con minori emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici, contribuire alla protezione e al miglioramento della qualità dell` ambiente e all` interruzione e all` inversione del processo di perdita di biodiversità, compresi il sostegno alla rete Natura 2000 e il contrasto al degrado degli ecosistemi;
b. migliorare lo sviluppo, l` attuazione e l` applicazione della politica e della legislazione ambientale e climatica dell`UE e catalizzare e promuovere l`integrazione e la diffusione degli obiettivi ambientali e climatici nelle altre politiche dell`UE e nella pratica nei settori pubblico e privato, anche attraverso l`aumento della loro capacità;
c. sostenere maggiormente la governance a tutti i livelli in materia di ambiente e di clima, compresa una maggiore partecipazione della società civile, delle ONG e degli attori locali;
d. sostenere l'attuazione del Settimo programma d` azione per l` ambiente

LIFE è composto da due sottoprogrammi:

Ambiente i cui settori di azione prioritari: sono Ambiente e uso efficiente delle risorse, Natura e biodiversità e overnance e informazione in materia ambientale

Azione per il clima i cui settori di azione prioritari sono: *Mitigazione dei cambiamenti climatici, Adattamento ai cambiamenti climatici e Governance e informazione in materia di clima*. I progetti per questo sotto-programma dovrebbero sostenere l'attuazione degli obiettivi dell'UE in materia di neutralità climatica e adattamento, le politiche e misure climatiche del Green Deal europeo compreso il Patto europeo per il clima.

L'invito a presentare proposte comprende orari e pacchetti applicativi, elencati per tipo di progetto e sottoprogramma

Sottoprogramma Ambiente

- Progetti tradizionali di efficienza ambientale e delle risorse

    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione delle note concettuali: 14 luglio 2020
- Progetti tradizionali di natura e biodiversità
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione delle note concettuali: 16 luglio 2020
    - Governance ambientale e progetti tradizionali di informazione
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione delle note concettuali: 16 luglio 2020
- Progetti integrati nell'ambito del sottoprogramma per l'ambiente
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione delle note concettuali: 6 ottobre 2020
- Progetti di assistenza tecnica nell'ambito del sottoprogramma per l'ambiente
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 16 luglio 2020
- Progetti preparatori nell'ambito del sottoprogramma per l'ambiente
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 29 maggio 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 10 settembre 2020

Sottoprogramma Azione per il clima

- Progetti tradizionali di mitigazione dei cambiamenti climatici
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 6 ottobre 2020
- Progetti tradizionali di adattamento ai cambiamenti climatici
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 6 ottobre 2020
- Governance del clima e progetti tradizionali di informazione
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 6 ottobre 2020
    - Progetti integrati nell'ambito del sottoprogramma per l'azione per il clima
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione delle note concettuali: 6 ottobre 2020
- Progetti di assistenza tecnica nell'ambito del sottoprogramma per l'azione per il clima
    - Lancio dell'invito a presentare proposte: 2 aprile 2020
    - Termine per la presentazione di proposte complete: 16 luglio 2020
- Progetti preparatori nell'ambito del sottoprogramma per l'azione per il clima

- Lancio dell'invito a presentare proposte: 29 maggio 2020
- Termine per la presentazione di proposte complete: 10 settembre 2020

Altre chiamate

2021 richiesta di sovvenzioni operative di ONG.

16 luglio 2020 - Stimolare la ripresa verde dell'UE: l'Unione investe oltre €2 miliardi in 140 progetti chiave nel settore dei trasporti per far ripartire l'economia - CEF

L'UE sostiene la ripresa economica in tutti gli Stati membri investendo quasi €2,2 miliardi in 140 progetti chiave nel settore dei trasporti *che dovrebbero generare €5 miliardi di investimenti. Il tipo di progetti va dal trasporto per vie navigabili interne ai collegamenti multimodali, dai combustibili alternativi alle grandi infrastrutture ferroviarie.* Questi progetti contribuiranno a costruire collegamenti di trasporto mancanti in tutto il continente, a promuovere il trasporto sostenibile e a creare posti di lavoro e saranno finanziati tramite il meccanismo per collegare l'Europa (CEF), il regime di sovvenzioni dell'UE a sostegno delle infrastrutture di trasporto.

Con questi fondi, l'UE realizzerà gli obiettivi climatici del Green Deal europeo. Si pone l'accento sui progetti di rafforzamento delle ferrovie, compresi i collegamenti transfrontalieri e i collegamenti con porti e aeroporti. Si incentiva il trasporto per vie navigabili interne aumentando la capacità e migliorando i collegamenti multimodali con la rete stradale e ferroviaria. Nel settore marittimo, è data priorità ai progetti di trasporto marittimo a corto raggio con l'uso di combustibili alternativi e all'installazione di sistemi di alimentazione dalla costa nei porti per ridurre le emissioni prodotte dalle navi ormeggiate.

L'UE sosterrà 55 progetti di infrastrutture ferroviarie sulla rete centrale transeuropea di trasporto (TEN-T) con un totale di €1,6 miliardi.

Sosterrà anche 19 progetti che favoriscono il passaggio a combustibili più ecologici per i trasporti con quasi €142 milioni. Diversi progetti riguardano la conversione delle navi in modo da poter funzionare a gas naturale liquefatto (GNL) e l'installazione delle relative infrastrutture nei porti.

Riguardo ai trasporti su strada, saranno realizzate infrastrutture per combustibili alternativi, in particolare saranno installati 17 275 punti di ricarica sulla rete stradale e distribuiti 355 nuovi autobus.

Nove progetti contribuiranno a un sistema ferroviario interoperabile nell'UE e all'operatività ininterrotta dei treni in tutto il continente tramite il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) e l'adeguamento delle locomotive e dei binari ferroviari al sistema europeo unificato

dicontrollo dei treni aumenterà la sicurezza, ridurrà i tempi di percorrenza e ottimizzerà l'uso dei binari. I nove progetti riceveranno oltre €49,8 milioni.

I progetti sono stati selezionati per il finanziamento tramite due inviti a presentare proposte competitivi pubblicati ad ottobre 2019 (invito periodico a presentare proposte nel settore dei trasporti nel quadro del CEF) e a novembre 2019 (invito a presentare proposte nell'ambito del meccanismo di finanziamento combinato del CEF). Il contributo finanziario dell'UE è erogato sotto forma di sovvenzioni, con tassi di cofinanziamento diversi a seconda del tipo di progetto. Per 10 progetti selezionati nel quadro del meccanismo di finanziamento combinato, il sostegno dell'UE deve essere associato a un finanziamento bancario supplementare (prestito, debito, strumento di capitale o qualsiasi altra forma di sostegno rimborsabile).

Nel quadro del CEF, sono disponibili per le sovvenzioni complessivamente €23,2 miliardi dal bilancio UE 2014-2020 per cofinanziare progetti della rete transeuropea di trasporto TEN-T negli Stati membri (firma delle convenzioni di sovvenzione entro gennaio 2021).

Nel contesto del programma CEF è prevista l'attivazione di **ulteriori bandi denominati Reflow calls e CEF 2 call** che previste a settembre 2020. Poichè il termine del programma è il 31/12/2023 i progetti che verranno selezionati dovranno avere un livello di maturazione e di attuazione avanzato. L'eligibilità dei costi partirà dalla data di approvazione delle proposte (Reflow) o dal 01/01/2021 (CEF 2).

4. Reflow calls and first CEF 2 call

In order to provide early visibility on the priorities of these calls it is envisaged to hold a first discussion at the next CEF Committee. A possible timeline for discussion is presented in the table below:

Call	Budget envelope	Work programme at CEF Committee	Launch/closure of the call for proposals	Time to grant
"Reflow 1"	General	September 2019	Q4-19 to Q2-20	End 2020
	Cohesion	September 2019	Q4-19 to Q2-20	End 2020
"Reflow2"	General	September 2020	Q4-20 to Q1-21	End 2021
	Cohesion	September 2020	Q4-20 to Q1-21	End 2021
CEF 2 first call	General	September 2020	tbc	tbc
	Cohesion	September 2020	tbc	tbc

Nell'ambito del programma CEF esistono ulteriori fonti di finanziamento denominate

CEF Transport Blending Facility – che prevede la partecipazione dei privati negli investimenti infrastrutturali relativi al sistema ERTMS e ai carburanti alternativi - la call è stata lanciata il 15 Novembre 2019 e sarà aperta fino al Marzo 2021 (in base alla disponibilità finanziaria)

Fondi Innovativi – con finanziamento di progetti su larga scala e su piccola scala che prevedono l'uso di tecnologie avanzate finalizzate alla riduzione di emissione di gas serra

I programmi sono gestiti da INEA - agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti.

Il Documento di programmazione Economica e Finanziaria 2020 conferma la nascita del Fondo Green New Deal italiano

Per uscire dalla recessione economica che già sta colpendo il Paese per effetto del lockdown seguito all'**emergenza sanitaria Coronavirus**, sarà necessario puntare con forza sulla **sostenibilità ambientale**. A metterlo nero su bianco è il Governo italiano nel **DEF approvato dalla Camera il 29 aprile 2020.**

Il documento, soprattutto, contiene già una prima misura concreta che dovrebbe servire a finanziare gli **investimenti Green**: infatti, è stato istituito il **Fondo Green New Deal,** che potrà godere di una **dotazione di bilancio complessiva di circa 4,2 miliardi per il periodo 2020-2023**. Nel dettaglio, 470 milioni di euro sono previsti per il 2020, 930 milioni di euro per l'anno 2021, 1.420 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023.

Attraverso la concessione di garanzie o l'attivazione di operazioni finanziarie, sarà possibile realizzare progetti economicamente sostenibili e che abbiano come obiettivo la **decarbonizzazione dell'economia** (dunque anche le energie rinnovabili), l'economia circolare, **la rigenerazione urbana**, il turismo sostenibile, l'adattamento e la mitigazione dei rischi sul territorio derivanti dal cambiamento climatico, nonché programmi di investimento e **progetti a carattere innovativo e ad elevata sostenibilità ambientale**.

Decreto-Legge 16 luglio 2020, n. 76 "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale": ulteriore spinta a green new deal

Tempi più rapidi per l'assegnazione ai Commissari dei fondi per contrastare il dissesto idrogeologico; razionalizzazione degli interventi nelle Zone economiche ambientali; semplificazione di progetti e interventi sugli impianti da fonti rinnovabili, nonché per la realizzazione di colonnine elettriche per la ricarica dei veicoli.

Sono alcuni dei punti introdotti dal decreto semplificazioni, approvato dal Cdm, in tema di tutela dell'ambiente e green economy.

il Ministro dell'Ambiente ha affermato che si è voluto imprimere una ulteriore accelerazione alla green economy e al green new deal, con un occhio particolare agli interventi per lo sviluppo di energie rinnovabili e mobilità sostenibile, per la **semplificazione e accelerazione delle bonifiche nei Siti di interesse nazionale**, la prevenzione del dissesto idrogeologico.

Il decreto prevede una nuova disciplina e incentivi per l'utilizzo di energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili, un piano straordinario di manutenzione del territorio forestale e montano, semplificazioni per il rilascio delle garanzie pubbliche da parte di SACE a favore di progetti del green new deal.

Tra le altre misure introdotte, anche la semplificazione delle procedure per interventi e opere nei luoghi oggetto di bonifica nei **Siti di Interesse Nazionale** (SIN) e la razionalizzazione delle procedure di valutazione d'impatto ambientale (VIA) associate alle opere pubbliche.

7.2 Finanziamenti SIN

Il più recente II° ACCORDO INTEGRATIVO 2020 all'ATTO SOSTITUTIVO all'ACCORDO DI PROGRAMMA Per la definizione degli interventi di messa in sicurezza d'emergenza e successiva bonifica nel Sito di Interesse Nazionale di "Laghi di Mantova e Polo Chimico" del 31 maggio 2007, **allegato alla presente Relazione**, riporta nel dettaglio le risorse totali già stanziate, impegnate o spese e quelle ancora disponibili, oltre alla precisa descrizione degli interventi finanziati.

8 Allegati

ALLEGATO 1: Report sullo stato d'attuazione dei programmi di tutela ambientale e note sul quadro generale del SIN

ALLEGATO 2: INDAGINE SEDIMENTI LAGHI – Relazione Conclusiva 2018

ALLEGATO 3: Allegati della proposta di regolamento del parlamento europeo e del consiglio che istituisce il fondo per una transizione giusta com2020 22

ALLEGATO 4: il GREEN DEAL europeo, il piano di investimenti per un'Europa sostenibile e il fondo per la transizione giusta

ALLEGATO 5: II° ACCORDO INTEGRATIVO 2020 all'Atto Sostitutivo all'Accordo di Programma