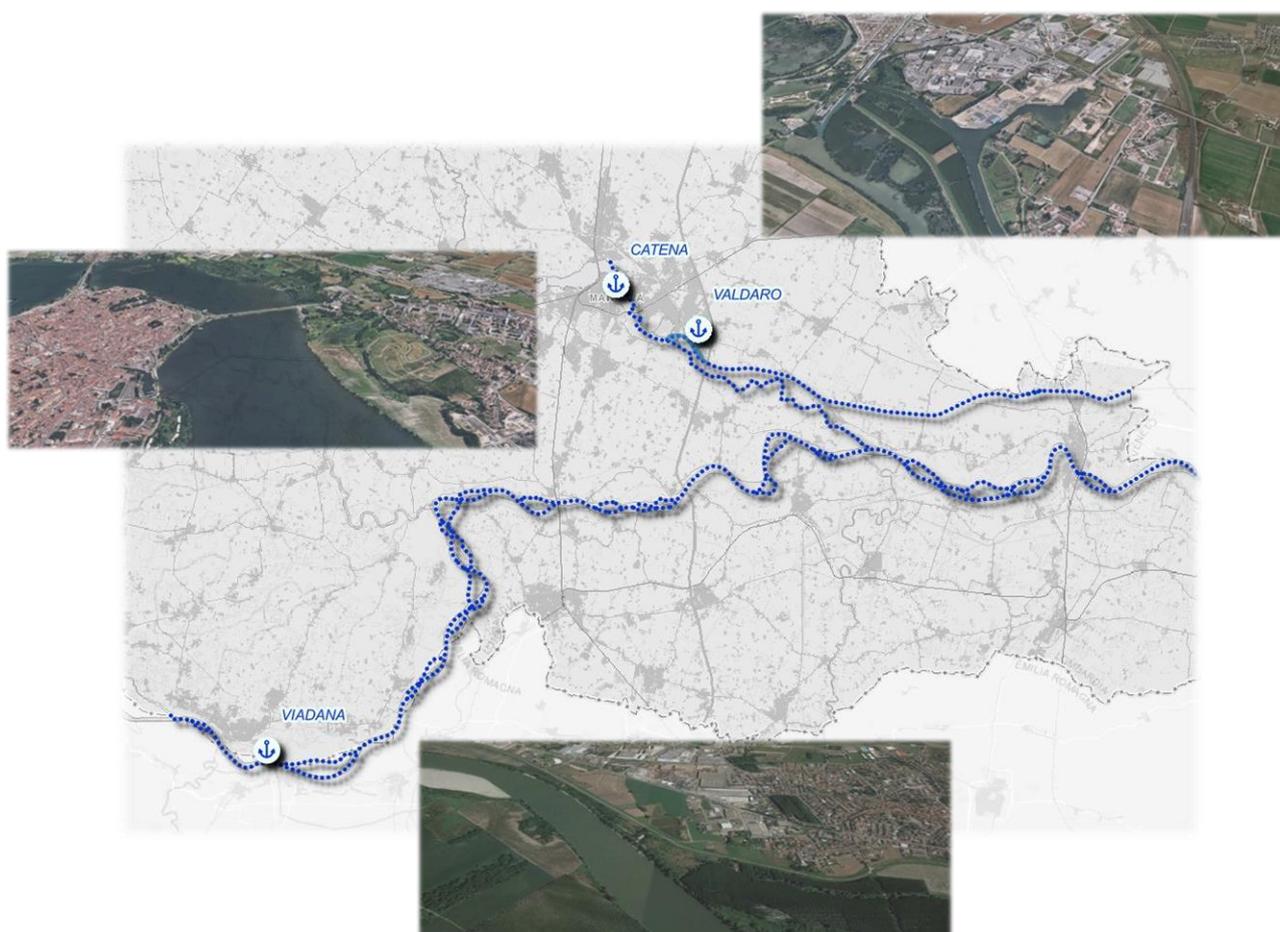


Piano Regolatore Portuale dei porti e zone portuali dell'Area di Mantova adeguamento ai sensi della L.R. 30/2006



Documento di scoping per la Valutazione Ambientale Strategica

Luglio 2023

Piano Regolatore Portuale dei porti e zone portuali dell'Area di Mantova

Documento di scoping per la Valutazione Ambientale Strategica

INDICE

| | |
|--|----|
| PREMESSA..... | 3 |
| QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO..... | 4 |
| Normativa europea..... | 4 |
| Normativa nazionale..... | 5 |
| Normativa regionale | 7 |
| LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA | 10 |
| Cos'è la VAS | 10 |
| Le fasi della VAS | 10 |
| Il coordinamento delle valutazioni ambientali | 11 |
| L'informazione al pubblico e la partecipazione nel processo di VAS | 11 |
| L'ambito di applicazione della VAS..... | 12 |
| Normativa UE, nazionale e regionale | 13 |
| Modello metodologico procedurale | 14 |
| QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO..... | 18 |
| Programmi UE..... | 18 |
| Piani nazionali | 19 |
| Piani regionali..... | 21 |
| Piani provinciali | 24 |
| Piani comunali..... | 30 |
| IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEI PORTI E ZONE PORTUALI DELL'AREA DI MANTOVA | 33 |
| Individuazione dell'ambito e delle possibili aree di influenza..... | 33 |
| Definizione degli obiettivi/strategie principali | 33 |
| Contenuti ed azioni del Piano..... | 35 |
| Caratteristiche del piano..... | 38 |
| QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE..... | 39 |
| Componenti ambientali..... | 39 |
| Individuazione ecosistemi e aree protette - Rete natura 2000 | 39 |
| LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PRP | 40 |

| | |
|--|----|
| Principali obiettivi di sostenibilità ambientale..... | 40 |
| Sintesi delle valutazioni ambientali effettuate negli strumenti di pianificazione riguardanti l'ambito portuale dell'area di Mantova | 42 |
| Metodologia di valutazione | 44 |
| Individuazione preliminare dei possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano..... | 45 |
| Individuazione delle misure di mitigazione e compensazione | 45 |
| La valutazione di incidenza | 46 |
| Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e delle modalità di consultazione e di partecipazione | 46 |
| PRIME INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO | 47 |
| CONTENUTI E STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE - PROPOSTA DI INDICE | 48 |
| PRIMA INDIVIDUAZIONE DELLE FONTI INFORMATIVE | 49 |
| ALLEGATO | 50 |

PREMESSA

La Provincia di Mantova con Decreto Presidenziale n. 52 del 25/05/2023 ha riavviato il procedimento di adeguamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova (PRP) (già adottato con delibera del Consiglio Provinciale n. 48 del 30/09/2014) ai sensi della L.R. n. 30 del 27/12/2006, art. 8 “*Soppressione dell’Azienda Regionale per i porti di Cremona e di Mantova e riorganizzazione delle relative funzioni*” e la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) raccordata alla procedura di Valutazione d’Incidenza (VIncA).

L’avviso di avvio del procedimento è stato pubblicato sul BURL n. 24 serie Avvisi e Concorsi del 14/06/2023 oltre che sui siti web della Provincia di Mantova www.provincia.mantova.it, nella sezione istituzionale e nelle pagine dedicate al Piano Regolatore Portuale di Regione Lombardia www.sivas.servizirl.it.

La pubblicazione on line è la modalità principale individuata per rendere disponibili i documenti di piano e di valutazione che verranno elaborati nell’ambito del procedimento e per comunicare le informazioni relative alle fasi della procedura e alle modalità di consultazione.

Il presente Documento costituisce supporto alla consultazione da svolgere nelle fasi preliminari di formazione del PRP con le autorità ambientali con la finalità di condividere i dati e le informazioni da trattare nel successivo Rapporto Ambientale.

QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Normativa europea

La politica sul trasporto dell'Unione Europea ha l'obiettivo di far crescere la mobilità, eliminare i maggiori ostacoli nelle aree principali potenziando così la crescita e l'occupazione. Gli articoli da 90 a 100 del **Trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, firmato il 12 dicembre 2007, in vigore il 1° dicembre 2009 e successivamente modificato e integrato, forniscono le basi giuridiche per la politica dei trasporti dell'Unione.

Nel dicembre 2020 la Commissione europea ha presentato la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, corredata di un piano d'azione composto da 82 iniziative destinate a orientare la politica dei trasporti dell'Unione per il periodo 2021-2024 (COM(2020)0789). Questa strategia getta le basi della modalità con cui il sistema di trasporto dell'Unione può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future. Il risultato sarà una riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050, grazie a un sistema di trasporto intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e conveniente.

Altri temi che rientrano nell'ambito della politica dei trasporti dell'Unione comprendono la pianificazione delle infrastrutture, le applicazioni informatiche, la sicurezza e la protezione, i diritti dei passeggeri e la cooperazione internazionale (determinazione delle norme di sicurezza, di tutela e ambientali nelle organizzazioni internazionali).

L'UE ha istituito il Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) che riunisce in un unico fondo i finanziamenti dell'Unione per tre gruppi di infrastrutture transeuropee: energia, trasporti e digitale. I progetti intrapresi nell'ambito delle reti transeuropee (TEN) forniscono gli anelli mancanti nei settori europei dell'energia, dei trasporti e del digitale. Il titolo XVI del trattato sul funzionamento dell'Unione europea offre la base giuridica per le reti transeuropee. I progetti delle TEN sono finanziati in parte dall'Unione e in parte dai paesi dell'Unione coinvolti. Il meccanismo, originariamente creato per il periodo 2014-2020, al fine di incentivare gli investimenti nelle reti transeuropee e di sfruttare i finanziamenti sia dal settore pubblico che privato, è stato prorogato al periodo 2021-2027.

L'UE ha predisposto le reti transeuropee con l'obiettivo di creare un'infrastruttura moderna ed efficiente per collegare le regioni europee e le reti nazionali. Le reti transeuropee sono essenziali per il corretto funzionamento del mercato unico dell'Unione europea e per l'occupazione, in quanto garantiscono la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi. Gli articoli 170, 171 e 172 e l'articolo 194 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea pongono le basi legali per le reti transeuropee, che nel settore di attività dei trasporti sono denominate TEN-T.

Le politiche dell'Unione Europea in materia di trasporti si traducono in disposizioni e normative che sono disponibili sul sito dedicato, di cui si riporta nel seguito una sintesi, link:

<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/32.html?expand=3214>

La politica dei trasporti dell'Unione europea mira a garantire una circolazione efficiente, sicura e libera delle persone e delle merci in tutta l'Unione tramite una rete integrata che sfrutta tutte le modalità di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Intende fornire soluzioni di mobilità efficienti, sicure e rispettose dell'ambiente nell'Unione e creare le condizioni per un settore industriale competitivo in grado di produrre crescita e posti di lavoro.

La politica comune dei trasporti si occupa inoltre di questioni di ampia portata quali i cambiamenti climatici, i diritti dei passeggeri, i combustibili puliti ecc., e di tutte le questioni legate ai trasporti che è possibile affrontare meglio a livello dell'Unione.

Disciplinati dall'articolo 4, paragrafo 2, lettera g, e dal titolo VI (articoli da 90 a 100) del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, i trasporti rappresentano una delle politiche comuni più strategiche dell'Unione.

Tra i settori vi è anche quello dedicato al Trasporto marittimo e alle Vie navigabili interne con sezioni normative specifiche riguardanti: navi, servizi d'informazione fluviale, posti di lavoro e competenze, promozione del trasporto sulle vie navigabili interne, trasporto di merci pericolose, accesso al mercato.

L'elenco completo delle norme e direttive dell'Unione Europea in materia di trasporti e, in particolare, nel campo della navigazione interna è disponibile sul sito dedicato della Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea:

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en

https://transport.ec.europa.eu/system/files/2020-04/summary_of_eu_legislation_in_the_field_of_inland_waterways.pdf

Normativa nazionale

La normativa nazionale di riferimento è la **L. 28 gennaio 1994 n. 84** "Riordino della legislazione in materia portuale" e sue successive modifiche ed integrazioni, tra le quali il D. Lgs 4 agosto 2016 n.169 e il D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232 e il D.L. n. 121 del 2021 convertito in L. 9 novembre 2021, n. 156, che disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti e detta principi per la definizione e l'adeguamento degli strumenti attuativi del piano stesso nonché per l'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti. Dispone inoltre la riorganizzazione delle autorità portuali variamente denominate in Autorità di Sistema Portuale di cui disciplina i compiti e le funzioni (insieme agli uffici territoriali portuali e all'autorità marittima).

La legge in particolare:

classifica i porti marittimi nazionali nelle seguenti categorie e classi:

- a) categoria I: porti, o specifiche portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato,
- b) categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale,
- c) categoria II, classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale,
- d) categoria II, classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale,

e dispone che

- i porti sede di autorità di sistema portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II,
- i porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:
 - a) commerciale e logistica,
 - b) industriale e petrolifera,
 - c) di servizio passeggeri, compresi i crocieristi,
 - d) peschereccia,

e) turistica e da diporto.

istituisce 15 Autorità di Sistema Portuale (ADSP) marittime, individuando i porti rientranti in ciascuna di esse,

attribuisce alle ADSP competenze di programmazione e realizzazione delle opere portuali, in particolare:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e servizi portuali, delle attività autorizzatorie e commerciali/industriali;
- manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti spazi comuni;
- amministrazione delle aree e beni demaniali, altre attività amministrative e di coordinamento tra enti;
- promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali;

per quanto attiene la programmazione e la pianificazione:

- le ADSP redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS) che:
 - ✓ definisce gli obiettivi di sviluppo dell'ADSP;
 - ✓ individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'ADSP (quindi compresi nella circoscrizione territoriale dell'ADSP);
 - ✓ ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retroportuali e di interazione tra porto e città;
 - ✓ individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema;
 - ✓ Il DPSS è approvato dal MIMS e non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica;
- le ADSP, nei singoli porti da esse amministrati, redigono il piano regolatore portuale (PRP), che:
 - ✓ disegna e specifica l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retroportuali, individuati e delimitati nel DPSS,
 - ✓ individua analiticamente le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate,
 - ✓ individua i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio.

La pianificazione delle aree portuali e retroportuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP.

La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.

I PRP sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal CSLPP e approvate dal MIMS.

I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

Nei porti in cui è istituita l'ADSP, il PRP è approvato dal Comitato di gestione dell'ADSP.

Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza.

Nei porti di categoria 2, classe 3 - porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica regionale e interregionale - l'ambito e l'assetto complessivo del porto, sono specificati dal piano regolatore portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. In tali porti, nei quali non è istituita l'Autorità di sistema portuale, il piano regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'Autorità di sistema portuale regionale.

I piani regolatori portuali sono sottoposti alla procedura di VAS.

Le ADSP promuovono inoltre la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale contenente indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure per migliorare l'efficienza energetica e promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

Normativa regionale

La normativa regionale di riferimento è la **L.R. n. 30 del 27 dicembre 2006** *“Disposizioni legislative per l'attuazione del documento di programmazione economico-finanziaria regionale, ai sensi dell'art.9 ter della L.R. n.34 del 31/03/1978 – collegato 2007”*, e sue successive modifiche ed integrazioni, tra le quali la LR 17/2014 e la LR 9/2022, che all'art. 8 *“Soppressione dell'Azienda Regionale per i porti di Cremona e di Mantova e riorganizzazione delle relative funzioni”* ha previsto l'attribuzione alle Province di Cremona e Mantova dell'esercizio delle funzioni ed attività concernenti i porti e le zone portuali, di cui all'allegato B alla legge stessa.

L'art. 8 della legge in particolare:

- stabilisce che le funzioni e le attività concernenti i porti e le zone portuali di cui all'Allegato B e, a decorrere dal 1° gennaio 2023, le funzioni e le attività relative alle aree di cui allo stesso Allegato B già svolte dall'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPO) siano esercitate dalle Province di Cremona e di Mantova, per quanto di rispettiva competenza (comma 2 bis);
- prevede che la Giunta regionale, ove necessario, aggiorni, con proprio atto da pubblicarsi sul portale istituzionale della Regione, le cartografie dell'Allegato B, sezione 'Porti e Zone portuali'. In prima applicazione di quanto previsto al precedente periodo, la Giunta regionale aggiorna le cartografie a seguito delle modifiche apportate dall'articolo 15 della legge regionale recante *“Legge di semplificazione 2022”* entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della stessa legge;
- nell'allegato B indica:

“PORTI E ZONE PORTUALI” Area di Mantova:

- Porto di Mantova - Valdaro e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale (raccordo Frassine - Valdaro)
- Pontile pipeline di Viadana
- Porto Catena - Mantova

come riportato nelle relative cartografie.

“FUNZIONI E ATTIVITA”

- Funzioni e attività esercitate in qualità di autorità demaniale e di autorità portuale, relativamente ai porti e alle zone portuali di cui al presente allegato.
- Adozione, previa intesa con il comune o con i comuni territorialmente interessati, del piano regolatore portuale e di eventuali varianti secondo le procedure previste all'articolo 17 della legge regionale 26 maggio 2017, n. 15 (Legge di semplificazione 2017) e con i contenuti di cui all'articolo 54 comma 1 del

regolamento regionale 27 ottobre 2015, n. 9 (Disciplina della gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione).

- Promozione di accordi con i soggetti competenti per la realizzazione e gestione dei raccordi ferroviari e stradali con i porti.

In merito alle cartografie, Regione Lombardia con Decreto N. 11429 del 01/08/2022 D.G. Infrastrutture. Trasporti e Mobilità sostenibile - Dirigente U.O. Trasporto Pubblico e Intermodalità “Aggiornamento delle cartografie dell'allegato B ‘porti e zone portuali’ della L.R. 27/12/2006, n. 30 e s.m.i.” ha provveduto ad aggiornare le suddette cartografie in sostituzione delle cartografie approvate con D.G.R. n. X/5655 del 03/10/2016, disponendone la pubblicazione.

Per quanto riguarda l'iter approvativo del piano, l'art 17 della LR 15/2017 e smi “Procedura per l'approvazione del piano regolatore portuale dei porti di Cremona e Mantova” specifica che:

- la provincia elabora una proposta di piano regolatore portuale d'intesa con il comune o con i comuni territorialmente interessati, nonché sentiti gli enti gestori delle aree regionali protette territorialmente interessate. A tal fine, la provincia pubblica avviso di avvio del procedimento sul BURL, nonché sul sito istituzionale provinciale,
- la proposta di piano regolatore portuale è adottata dal consiglio provinciale, in conformità ai contenuti stabiliti dall'articolo 54, comma 1, del R.R. 9/2015, in via preliminare, entro novanta giorni dalla sottoscrizione dell'intesa con il comune o con i comuni territorialmente interessati. La proposta è pubblicata sul BURL e sul sito istituzionale della provincia per la presentazione di osservazioni entro i successivi sessanta giorni,
- il consiglio provinciale, valutate le osservazioni pervenute, adotta in via definitiva il piano e lo trasmette alla Giunta regionale. Entro i successivi novanta giorni la Giunta regionale, verificate la conformità del piano regolatore portuale adottato dalla provincia con la normativa regionale vigente in materia e la coerenza dello stesso piano con i contenuti e gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale comprensivo della sua componente paesaggistica e del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, di cui all'articolo 10 della legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti), approva il piano regolatore portuale, previa acquisizione del parere della commissione consiliare competente, da rendere entro e non oltre trenta giorni dalla richiesta. La provincia è tenuta, entro sessanta giorni dall'approvazione regionale del piano, all'aggiornamento dei relativi elaborati tecnici e delle cartografie, apportando le eventuali integrazioni e modifiche disposte dalla Giunta regionale. Entro trenta giorni da tale aggiornamento, il piano acquista efficacia con la pubblicazione dell'avviso della sua approvazione nel BURL,
- il piano regolatore portuale è soggetto a valutazione ambientale strategica,
- la Provincia di Mantova adegua il piano regolatore portuale di cui alla delibera del relativo consiglio provinciale del 30 settembre 2014, n. 48, in conformità ai contenuti stabiliti dall'articolo 54, comma 1, del R.R. 9/2015. Il piano regolatore portuale è successivamente adottato dal Consiglio provinciale e approvato dalla Giunta regionale nel rispetto della procedura di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo,
- in caso di mancata adozione o adeguamento del piano entro il 30 giugno 2024 da parte delle Province di Cremona e di Mantova, alla provincia inadempiente non sono assegnati, fino alla data di adozione o di adeguamento del piano stesso, contributi regionali per iniziative in tema di infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile,

La gestione del demanio idroviario è disciplinata nel regolamento regionale 27 ottobre 2015, n. 9 il quale stabilisce:

- all'articolo 4 comma 1 "Definizioni" che per ambito portuale si intende il porto e le aree ad esso contigue e interessate dai traffici portuali;
- all'articolo 54 comma 1 "Programmazione e realizzazione delle opere nell'ambito portuale e sulle banchine commerciali" che l'assetto complessivo dell'ambito portuale, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, è delimitato e disegnato dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché l'assetto complessivo delle banchine commerciali del sistema idroviario. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Al fine di assicurare l'effettivo sviluppo del sistema portuale lombardo, la Regione approva i piani regolatori portuali previa verifica che gli stessi garantiscano una operatività coordinata, valorizzino le specializzazioni e presentino un adeguato grado di interconnessione.

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La redazione del presente capitolo è stata effettuata facendo riferimento alle schede informative pubblicate alla pagina dedicata alla VAS sul sito dedicato di Regione Lombardia:

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/servizi-e-informazioni/enti-e-operatori/territorio/valutazione-ambientale-strategica-vas>

Cos'è la VAS

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è una procedura che si applica a taluni Piani e Programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione dei piani e programmi, assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

A tal fine, durante la fase di valutazione, sono determinati preventivamente gli effetti significativi diretti e indiretti delle azioni previste dal Piano/Programma (P/P) sulla popolazione, la salute umana, la biodiversità, il territorio, il suolo, l'acqua, l'aria, il clima, i beni materiali, il patrimonio culturale, il paesaggio nonché l'interazione tra i suddetti fattori.

La procedura di VAS introdotta dalla Direttiva europea nel 2001 (Direttiva 2001/42/CE), è stata recepita a livello statale con il D.Lgs. n. 152 del 2006 (recentemente modificato) e da Regione Lombardia nell'art. 4 della l.r. n. 12 del 2005. Successivamente Regione Lombardia si è dotata di una propria disciplina in materia di VAS.

Le fasi della VAS

Il processo di Valutazione Ambientale Strategica, integrato al processo di elaborazione di un Piano o Programma (P/P), prevede le seguenti fasi:

1. l'avvio del procedimento di approvazione del P/P e della relativa valutazione ambientale VAS da parte dell'Autorità Procedente
2. la consultazione per la definizione dei contenuti del P/P e del Rapporto Ambientale sulla base di un Rapporto Preliminare, anche denominato Documento di scoping
3. la redazione del Rapporto Ambientale contenente anche lo Studio d'incidenza (se necessario), la Sintesi non tecnica e le misure per il monitoraggio
4. la messa a disposizione del P/P e del Rapporto Ambientale per la raccolta di pareri e osservazioni
5. l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS
6. l'elaborazione di una dichiarazione di sintesi da parte dell'autorità procedente per informare sulla decisione, da allegare al provvedimento di approvazione del Piano o Programma
7. il monitoraggio ambientale del P/P durante la sua attuazione.

Le novità introdotte dalle Leggi n. 108/2021 e n. 233/2021, di modifica del D.Lgs. n. 152/2006 in materia di VAS, rendono ormai obsoleti alcuni aspetti della disciplina regionale: in particolare non risultano conformi alcuni punti dei modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS relativi a modalità e tempistiche delle fasi. Per tali aspetti si dovrà pertanto fare riferimento alla normativa statale, in particolare per quanto riguarda la procedura di VAS:

Fase preliminare (scoping)

- durante la fase di consultazione preliminare di VAS (scoping) è previsto un tempo di 30 giorni per l'invio dei contributi (art. 13, c. 1 del d.lgs. n. 152 del 2006);
- a partire dal 7 novembre 2021, la durata della fase di scoping, di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 152 del 2006, si riduce da 90 a 45 giorni (salvo diversa comunicazione dell'Autorità competente per la VAS).

Fase di consultazione pubblica

- sono definiti, come seguono, i contenuti dell'Avviso al pubblico della consultazione pubblica (art. 14, c. 1 del d.lgs. n. 152 del 2006):
 - o la denominazione del piano o del programma proposto, il proponente, l'autorità procedente
 - o la data dell'avvenuta presentazione dell'istanza di VAS e l'eventuale consultazione transfrontaliera
 - o una breve descrizione del piano e del programma e dei suoi possibili effetti ambientali
 - o l'indirizzo web e le modalità per la consultazione
 - o i termini e le specifiche modalità per la partecipazione del pubblico
 - o l'eventuale necessità della valutazione di incidenza
- a partire dal 7 novembre 2021, la durata della consultazione del Piano/Programma e del Rapporto Ambientale, di cui all'art. 14, c. 2 del d.lgs. n. 152 del 2006, si riduce da 60 a 45 giorni,
- a partire dal 7 novembre 2021, il termine per l'espressione del parere motivato, di cui all'art. 15, c. 1 del d.lgs. n. 152 del 2006, si riduce da 90 a 45 giorni dalla scadenza delle consultazioni.

Fase di monitoraggio

L'Autorità procedente deve trasmettere i risultati del monitoraggio ambientale, nonché le eventuali misure correttive adottate, all'Autorità competente che deve esprimersi entro 30 giorni e verificare lo stato di attuazione del piano o programma, gli effetti prodotti e il contributo del medesimo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dalle Strategie di Sviluppo Sostenibile nazionale e regionale (art. 18, cc. 2 bis - 3 bis del d.lgs. n. 152 del 2006).

Il coordinamento delle valutazioni ambientali

La VAS comprende la procedura di Valutazione d'incidenza (VInCA o VIC), qualora il Piano o Programma interessi siti della Rete Natura 2000 e, eventualmente, la procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nei casi previsti dalla normativa. La valutazione dell'Autorità competente per la VAS deve dare atto degli esiti della VInCA e di quelli della Verifica di assoggettabilità a VIA, informando il pubblico.

Secondo quanto stabilito dall'art.25 bis della l.r.86/83 l'autorità competente in materia di VInCA è Regione che si esprime durante l'istruttoria per l'approvazione del Piano.

L'informazione al pubblico e la partecipazione nel processo di VAS

Dopo l'atto di avvio del procedimento per l'approvazione del Piano/Programma (P/P) e della relativa VAS, l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS e con specifico atto formale, deve individuare e definire:

- i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, ove necessario anche transfrontalieri, da invitare alle conferenze di verifica e/o valutazione;
- le modalità di convocazione delle conferenze di verifica e/o valutazione;
- i singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

In Lombardia l'informazione al pubblico è garantita dall'obbligo di pubblicazione dei documenti sul sito Sistema Informativo Valutazione Ambientale Strategica (SIVAS).

La consultazione avviene attraverso la convocazione delle conferenze di verifica/valutazione per i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e la convocazione di Forum (o altre modalità) per il pubblico.

Nella fase preliminare lo scopo della consultazione è quello di raccogliere contributi per meglio definire i contenuti del Rapporto Ambientale, sulla base di un Rapporto preliminare (documento di scoping) che illustra l'ambito di azione del P/P su cui dovranno essere effettuate le opportune valutazioni. Il Rapporto Ambientale dà quindi atto della consultazione ed evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti in fase di scoping.

Durante la successiva fase di consultazione sono messi a disposizione il Piano, il Rapporto Ambientale, comprensivo dello Studio d'Incidenza (se necessario) e la Sintesi non tecnica, sui quali vengono raccolti pareri e contributi per la decisione finale del P/P.

Il parere motivato dell'Autorità competente per la VAS deve prendere in considerazione:

- i verbali delle conferenze di valutazione;
- i contributi delle eventuali consultazioni transfrontaliere;
- le osservazioni e gli apporti inviati dal pubblico.

La Dichiarazione di Sintesi, tra le altre cose, deve chiarire come si è tenuto conto degli esiti di tutte le consultazioni.

Il processo di partecipazione integrato nel piano o programma è descritto e regolamentato dal punto 6 della d.c.r. n. 351 del 2007.

E' importante ricordare che le norme della Convenzione di Aarhus, ratificata con la legge n. 108 del 16 marzo 2001, obbligano a informare il pubblico in modo tale da garantire ai soggetti interessati la possibilità di partecipare all'elaborazione di piani, programmi e politiche relative all'ambiente, promuovendo un bilanciamento tra sviluppo umano e sviluppo sostenibile e anticipando l'attuale processo di trasformazione della Pubblica Amministrazione rendendola più trasparente e aperta alle istanze del pubblico.

L'ambito di applicazione della VAS

Occorre indicare i Piani e Programmi per i quali è necessario attivare la procedura di VAS e per i quali la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS secondo le disposizioni dell'art. 6, d.lgs. n. 152/2006 e descrizione della disciplina regionale in materia di VAS. In particolare:

La valutazione ambientale strategica - VAS - si applica a tutti i piani e programmi:

- che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque

la realizzazione dei progetti da assoggettare a VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) o verifica di assoggettabilità a VIA;

- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del d.p.r. n. 357 dell'8 settembre 1997.

La verifica di assoggettabilità a VAS può essere effettuata, in luogo della VAS, per:

- i piani e programmi descritti sopra che determinano l'uso di piccole aree a livello locale;
- le modifiche minori dei piani e dei programmi descritti sopra;
- i piani e i programmi diversi da quelli descritti sopra che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti.

Il successivo comma 12 dispone che per le modifiche dei piani e dei programmi elaborati per la pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli conseguenti a provvedimenti di autorizzazione di opere singole che hanno per legge l'effetto di variante ai suddetti piani e programmi, ferma restando l'applicazione della disciplina in materia di VIA, la VAS non è necessaria per la localizzazione delle singole opere.

Normativa UE, nazionale e regionale

Le principali fonti del diritto internazionale di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS):

- Protocollo di Kiev del 23 febbraio 2003 sulla Valutazione Ambientale Strategica
- Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1998 Accesso alle informazioni, partecipazione del pubblico ai processi decisionali e accesso alla giustizia in materia ambientale
- Convenzione di Espoo del 25 febbraio 1991 sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero.

La Direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS) assicura che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, garantendo un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali nell'elaborazione e approvazione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile:

- Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 Valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

I principali riferimenti normativi nazionali relativi alla VAS di piani e programmi sono i seguenti:

- Decreto legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 (Norme in materia ambientale) che recepisce la Direttiva europea 2001/42/CE del 27 giugno 2001 in materia di VAS (Direttiva VAS); il decreto è stato recentemente modificato, relativamente alla disciplina concernente la VAS, per quanto di interesse, dai seguenti atti normativi:
 - La legge n. 108 del 29 luglio 2021 (recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure)
 - La legge n. 233 del 29 dicembre 2021 (recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose)

Regione Lombardia ha introdotto la VAS dei Piani e Programmi con l'art. 4 della Legge Regionale n. 12 del 2005 (Legge per il governo del territorio), a cui è seguita la delibera del Consiglio regionale n. 351 del 2007 di approvazione degli Indirizzi generali per la Valutazione Ambientale di piani e programmi (VAS).

La Giunta regionale, in attuazione dell'art. 4, comma 1, della L.R. n. 12 del 2005, mediante successive deliberazioni, ha disciplinato e regolamentato la procedura di VAS di Piani e Programmi.

Con la d.g.r. n. 761 del 10 novembre 2010 e s.m.i. sono stati approvati i modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS; inoltre sono state approvate ulteriori circolari e delibere applicative e di coordinamento delle procedure.

Modello metodologico procedurale

Preliminarmente all'avvio del procedimento di adeguamento del PRP, Provincia e Regione hanno condiviso l'iter procedurale da svolgere per la redazione, adozione ed approvazione del Piano e per le relative procedure ambientali; il procedimento definito nel **modello metodologico procedurale** e allegato al Decreto Presidenziale di avvio del procedimento è riportato di seguito.

INTRODUZIONE

Il Piano regolatore portuale della Provincia di Mantova è soggetto a valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi dell'art.17, comma 8 della Legge regionale 26 maggio 2017 - n. 15 "Legge di semplificazione 2017".

Il presente Modello metodologico procedurale e organizzativo del Piano Regolatore Portuale è elaborato in conformità a:

- *l'art.17 "Procedura per l'approvazione del piano regolatore portuale dei porti di Cremona e di Mantova. Modifica dell'Allegato B della l.r. 30/2006" della l.r. 15/17;*
- *la Parte seconda "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" del Decreto legislativo n. 152/06 "Norme in materia ambientale";*
- *l'art.4 "Valutazione ambientale dei Piani" della Legge Regionale 11 marzo 2005, n. 12 "Legge per il governo del territorio";*
- *la Deliberazione del consiglio regionale 13 marzo 2007, n. VIII/35 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi", in attuazione dell'art.4 della l.r.12/05, che fornisce la preminente indicazione di una stretta integrazione tra processo di Piano e processo di VAS.*

Tale modello fornisce indicazioni metodologiche e operative specifiche per lo svolgimento della procedura di VAS del Piano da parte delle Autorità provinciali e regionali rispettivamente per il procedimento di adozione e approvazione del Piano.

La procedura VAS, ai sensi dell'art.10, c.3 del D.lgs.152/2006, comprende la procedura di Valutazione di Incidenza (VIInCA).

FASI PROCEDURALI

1. Riavvio del procedimento

La Provincia avvia il procedimento di adeguamento del Piano e contestuali valutazioni ambientali (VAS e VIInCA) con Decreto del presidente a cui è allegato il modello metodologico procedurale condiviso con la Regione. L'Avviso dell'avvio è pubblicato su SIVAS e sul BURL. Su SIVAS è pubblicato anche il Decreto del Presidente.

2. Scoping (≤45gg)

Contestualmente al riavvio del procedimento di Piano, la Provincia individua i soggetti da consultare e le modalità di partecipazione. Avvia, quindi, la consultazione preliminare per lo scoping della VAS, pubblicando il Rapporto preliminare, precedentemente elaborato. Viene quindi convocata una 1ª conferenza di valutazione e un forum pubblico per illustrare il procedimento avviato e raccogliere contributi per meglio definire i contenuti del Piano e del Rapporto Ambientale. Il verbale della conferenza è pubblicato su SIVAS.

La consultazione dei soggetti da consultare dura 30 gg. Gli esiti dello scoping saranno inseriti nel R.A. del Piano. La fase di scoping deve concludersi entro 45 gg dalla pubblicazione del Rapporto preliminare.

3. Elaborazione del Piano con il relativo Rapporto Ambientale, comprensivo dello Studio d'incidenza e della Sintesi non tecnica

La Provincia di Mantova aggiorna la proposta di Piano regolatore portuale sulla base dell'intesa con i Comuni interessati nonché sentiti gli enti gestori delle aree regionali protette territorialmente interessate.

L'aggiornamento comprende, tra l'altro: il quadro normativo e conoscitivo; la coerenza con le strategie e i piani/programmi regionali; la valutazione ambientale dell'insieme delle azioni che ricadono sul territorio della Provincia di Mantova. La Provincia, quindi, aggiorna anche il Rapporto Ambientale, lo Studio d'incidenza per la VInCA e la Sintesi non tecnica.

4. Adozione preliminare (≤90gg dall'intesa con i Comuni)

La proposta di aggiornamento del Piano regolatore portuale è adottata dal consiglio provinciale entro 90 gg dalla sottoscrizione dell'intesa con i Comuni.

L'adozione preliminare deve avvenire entro il 30 giugno 2024 per poter usufruire del finanziamento regionale.

5. Pubblicazione e Raccolta osservazioni (15+45= 60gg)

La proposta di Piano è pubblicata sul sito istituzionale della Provincia. Contestualmente l'Autorità procedente invia ai soggetti da consultare una comunicazione in cui avvisa che il Piano è pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente per 15 gg e che nei successivi 45 gg sarà possibile presentare osservazioni. L'Avviso dell'avvio della consultazione e tutta la documentazione sono altresì pubblicati su SIVAS all'avvio dei 45 gg per la presentazione delle osservazioni.

Durante questa fase è indetta una 2ª conferenza di valutazione per illustrare le azioni previste dal Piano e come sono state condotte le valutazioni ambientali, nonché per raccogliere i pareri dei soggetti da consultare e le osservazioni del pubblico. Il verbale della conferenza è pubblicato su SIVAS.

6. Parere motivato VAS dell'Autorità competente per la VAS provinciale (≤45gg)

L'Autorità competente per la VAS provinciale, sulla base del Rapporto Ambientale aggiornato e delle osservazioni pervenute, estendendo le proprie valutazioni all'incidenza sui Siti Natura 2000 (ai sensi della l.r.85/83, art.25 bis, c. 8), esprime un proprio parere motivato con eventuali condizioni sull'aggiornamento del Piano adottato e valutato nel 2014.

7. Adozione definitiva

L'Autorità procedente provinciale elabora una Dichiarazione di sintesi che, insieme al parere motivato VAS espresso dall'Autorità competente per la VAS e alla documentazione della proposta di Piano da adottare, trasmette al Consiglio provinciale.

Il Consiglio provinciale, valutate le osservazioni pervenute e tenuto conto del parere motivato VAS provinciale, adotta in via definitiva l'aggiornamento del Piano regolatore portuale del 2014. La delibera di adozione definitiva, il parere motivato dell'Autorità competente per la VAS della Provincia e la Dichiarazione di Sintesi sono pubblicati su SIVAS.

Tutta la documentazione del Piano è trasmessa alla Giunta regionale.

8. Avvio istruttoria regionale

L'Autorità procedente regionale avvia l'istruttoria e presenta istanza di valutazione d'incidenza all'Autorità competente per la VInCA regionale.

Al termine dell'istruttoria per la verifica di conformità del PRP con la normativa regionale vigente e della coerenza con il PTR e il PRMT invia le modifiche ed integrazioni apportate al Piano all'Autorità competente per la VAS.

9. Espressione della valutazione appropriata di VInCA e Parere motivato finale VAS (≤45gg)

Entro 45 gg dalla richiesta di parere motivato da parte dell'Autorità procedente e tenendo conto degli esiti della valutazione espressa dall'Autorità competente per la VInCA, l'Autorità competente per la VAS regionale esprime il proprio parere motivato finale e lo trasmette all'Autorità procedente regionale.

10. Revisione del Piano ed elaborazione della Dichiarazione di Sintesi finale

L'Autorità procedente, sulla base delle condizioni poste dal parere motivato finale VAS, predispone una relazione istruttoria con l'elenco delle modifiche ed integrazioni che la Provincia dovrà apportare al Piano prima della sua approvazione. Elabora, infine, una Dichiarazione di Sintesi finale che illustri come si è tenuto

conto delle prescrizioni della VInCA e delle condizioni del parere motivato finale e le modifiche ed integrazioni richieste.

L'istruttoria regionale con tutta la documentazione di Piano (comprensiva di Rapporto Ambientale), accompagnata dal parere motivato finale e dalla Dichiarazione di Sintesi finale, è trasmessa alla Giunta regionale per l'approvazione.

11. Parere della Commissione consiliare (≤30gg)

La Giunta regionale richiede il parere della Commissione Consiliare competente, da rendere entro e non oltre 30 gg.

12. Approvazione regionale (≤90 gg dall'avvio dell'istruttoria)

Entro 90 gg dal ricevimento del Piano adottato dalla Provincia, la Giunta regionale approva il Piano regolatore portuale con il relativo Rapporto Ambientale. La delibera di giunta regionale è pubblicata su SIVAS con la Dichiarazione di Sintesi finale e il parere motivato VAS finale.

13. Aggiornamento degli elaborati tecnici e delle cartografie da parte della Provincia (≤60gg)

L'Autorità procedente provinciale è tenuta, entro 60 gg dall'approvazione regionale del Piano, all'aggiornamento dei relativi elaborati tecnici e delle cartografie, apportando le eventuali integrazioni e modifiche disposte dalla Giunta regionale.

14. Pubblicazione del Piano approvato (≤30gg dall'aggiornamento)

Entro 30 gg dall'aggiornamento, il Piano acquista efficacia con la pubblicazione dell'avviso della sua approvazione nel BURL. Gli estremi del BURL contenente l'avviso sono pubblicati su SIVAS. Tutta la documentazione di Piano revisionata è pubblicata sul sito della Provincia.

15. Report di monitoraggio (tempo stabilito dal Piano)

In fase attuativa l'Autorità procedente provinciale trasmette all'Autorità competente per la VAS provinciale i risultati del monitoraggio ambientale e le eventuali misure correttive adottate.

16. Parere dell'Autorità competente per la Vas sul Monitoraggio (≤30gg)

L'Autorità competente per la VAS si esprime entro 30 gg sui risultati del monitoraggio ambientale e sulle eventuali misure correttive adottate da parte dell'autorità procedente. Delle modalità di svolgimento del monitoraggio, dei risultati e delle eventuali misure correttive adottate è data adeguata informazione attraverso i siti web dell'autorità competente e dell'autorità procedente.

| ITER PROCEDURALE | | | |
|-----------------------------------|---|--------------|--------------|
| FASI | ATTIVITÀ | TEMPI | |
| Preparazione dei documenti | <ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione del decreto riavvio del procedimento di Piano, VAS e VincA • Individuazione dei soggetti da consultare e delle modalità di partecipazione • Elaborazione di un Rapporto preliminare | | |
| Riavvio del procedimento | Decreto del presidente della Provincia | | |
| | Pubblicazione - dell'Avviso di riavvio sul BURL e su SIVAS - del Decreto Presidente di riavvio su SIVAS | | |
| | Decreto dirigenziale per l'individuazione dei soggetti e delle modalità di consultazione e partecipazione. | | |
| Scoping | Pubblicazione su SIVAS del Rapporto Preliminare Consultazione degli SCA | | |
| | 1^a conferenza di valutazione e forum pubblico Pubblicazione su SIVAS del verbale | 30 gg | ≤45gg |
| | Esiti della consultazione | ≤15gg | |
| | Intesa con i Comuni e consultazione degli enti gestori dei siti Natura 2000 | | |

| | | | | |
|--------------------------------------|--|---------------------|-----------------------------|--------------|
| Elaborazione Piano | Elaborazione del Piano con il relativo Rapporto Ambientale, comprensivo dello Studio d'incidenza e della Sintesi non tecnica sulla base dell'intesa con i Comuni e sentiti gli Enti gestori dei Siti Natura 2000 | --- | ≤90 gg entro 30.6.24 | |
| Adozione Provincia di Mantova | ADOZIONE PRELIMINARE | --- | 60 gg | |
| | Pubblicazione dei documenti sul sito della Provincia e contestuale invio di comunicazione ai soggetti della consultazione | 15gg | | |
| | Pubblicazione di Avviso di avvio della consultazione e della documentazione su SIVAS Raccolta osservazioni 2ª conferenza di valutazione e forum pubblico pubblicazione su SIVAS del verbale | 45gg | | |
| | Parere motivato VAS dell'Autorità competente per la VAS provinciale | ≤45gg | | |
| | Elaborazione di una Dichiarazione di Sintesi | --- | | |
| | ADOZIONE DEFINITIVA Pubblicazione su SIVAS: Delibera provinciale; parere motivato; Dichiarazione di sintesi | | | |
| Approvazione Regione | AVVIO ISTRUTTORIA REGIONALE Istanza di VInCA all'Autorità competente regionale | --- | ≤90gg | |
| | Conclusione istruttoria dell'Aut. proc. regionale | | | |
| | Espressione della valutazione appropriata di VInCA e del Parere motivato finale VAS | ≤45gg | | |
| | Revisione del Piano ed elaborazione della Dichiarazione di Sintesi finale | --- | | |
| | Parere della Commissione consiliare | ≤30gg | | |
| | APPROVAZIONE GIUNTA REGIONALE Pubblicazione su SIVAS: Delibera di Giunta, parere motivato finale, Dichiarazione di Sintesi. | --- | | |
| | Aggiornamento degli elaborati tecnici e delle cartografie da parte della Provincia | ≤60gg | | ≤90gg |
| | Pubblicazione Avviso di approvazione su BURL Pubblicazione su SIVAS del BURL | ≤30gg | | |
| Attuazione | Report di monitoraggio | stabilito dal Piano | | |
| | Parere dell'Autorità competente per la Vas sul Monitoraggio | ≤30gg | | |

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Programmi UE

Come accennato nel paragrafo dedicato al quadro di riferimento normativo dell'Unione Europea, la **Commissione Europea** è l'istituzione che concorre a definire le strategie ed attua le politiche dell'UE attraverso la definizione di programmi ed azioni in vari settori. In particolare la Direzione Generale Mobilità e Trasporti è il principale riferimento a livello europeo in materia di trasporti che, tra i contenuti e tematiche, si occupa delle diverse modalità di trasporto e quindi anche delle vie navigabili interne (INLAND WATERWAYS)

Di seguito si riporta una sintesi dei contenuti disponibili sul sito:

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/inland-waterways_en

Obiettivi

Il trasporto per vie navigabili interne svolge un ruolo importante per il trasporto di merci in Europa. Oltre 37,000 chilometri di corsi d'acqua collegano centinaia di città e regioni industriali. 13 Stati membri dispongono di una rete di vie navigabili interconnessa. Il potenziale per aumentare la quota modale del trasporto per vie navigabili interne è significativo. Rispetto ad altre modalità di trasporto che spesso si trovano ad affrontare problemi di congestione e capacità, il trasporto per vie navigabili interne è caratterizzato dalla sua affidabilità, efficienza energetica e grande capacità di sfruttamento. La Commissione europea mira a promuovere e rafforzare la posizione competitiva delle vie navigabili interne nel sistema dei trasporti e a facilitarne l'integrazione nella catena logistica intermodale.

Il trasporto per vie navigabili interne è un'alternativa competitiva al trasporto su strada e su rotaia. In particolare, offre un'alternativa rispettosa dell'ambiente sia in termini di consumo energetico che di emissioni sonore. Il suo consumo energetico per km/tonnellata di merci trasportate è pari a circa il 17 % di quello del trasporto su strada e al 50 % del trasporto ferroviario. Inoltre, il trasporto per vie navigabili interne garantisce un elevato grado di sicurezza, in particolare per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose. Infine, contribuisce a decongestionare le reti stradali sovraccariche nelle regioni densamente popolate.

Contenuti

- Promozione del trasporto per vie navigabili interne

- Pacchetto NAIADES II
- Piano d'azione NAIADES III action plan
- Revisione di NAIADES

- Navi

Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna.

- Osservatorio del mercato

Per conto della Commissione europea, la Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) effettua regolarmente l'analisi del settore del trasporto per vie navigabili interne, in collaborazione con le organizzazioni europee di navigazione interna. Questo osservatorio di mercato sostiene l'ulteriore promozione del settore e ne consente l'analisi dello sviluppo.

- Dimensione sociale

Tratti di vie navigabili interne con rischi specifici

- Approfondimenti:

Glossario

Organizzazioni e commissioni

Studi sulle vie navigabili interne

Legislazione

Piani nazionali

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA 2015

L'adozione del **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (PSNPL) è prevista dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 *“Sblocca Italia”* al fine *“di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”*.

L'obiettivo che il Piano si propone è quello di massimizzare il valore aggiunto della risorsa mare, non solo per il cluster marittimo, portuale e logistico stesso, ma per l'intero sistema Paese.

Obiettivo 1 – Semplificazione e snellimento

Obiettivo 2 – Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi

Obiettivo 3 – Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri

Parallelamente agli interventi infrastrutturali, è urgente migliorare l'accessibilità lato terra e lato mare dei porti, potenziando i servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e promuovendo nuovi servizi e collegamenti marittimi a supporto di mercati e di filiere logistiche con il maggiore potenziale di crescita e creazione di valore aggiunto.

Obiettivo 4: Integrazione del Sistema Logistico

Il Sistema Mare può accrescere e migliorare la qualità e la competitività dei servizi logistici forniti dentro e fuori il porto attraverso un approccio di sinergia e coordinamento, che garantisca l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche,

Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali

Obiettivo 6 – Innovazione

Obiettivo 7 – Sostenibilità

La crescita del Sistema Mare e la massimizzazione del suo valore aggiunto devono avvenire nel rispetto del principio della sostenibilità; pertanto, è necessario ridurre l'impatto dei porti sull'ambiente in termini globali (gas serra) e locali. A tal fine si intende promuovere l'utilizzo intelligente dell'energia attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento - si vedano ad esempio le iniziative in ambito storage dell'energia elettrica da rinnovabile - delle fonti rinnovabili.

Ci si propone inoltre di incentivare iniziative volte alla minimizzazione dell'impatto ambientale dei sistemi portuali nel loro complesso, anche attraverso l'uso razionale delle risorse a disposizione e l'avvio di circoli virtuosi di riutilizzo delle stesse (*“from cradle to cradle”*).

È inoltre necessario sviluppare un framework di strumenti orientati alla misura, benchmarking, controllo, monitoraggio e valutazione delle iniziative a Piano, in ottica di miglioramento continuo dei risultati attesi - 2 Cfr. l'utilizzo del Environmental Ship Index nell'ambito della World Ports Climate Initiative (<http://wpci.iaphworldports.org/>)

Obiettivo 8: Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie

Obiettivo 9 - Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale

Un coordinamento nazionale forte ed efficace e la condivisione sono due esigenze imprescindibili per garantire la realizzazione di una vision integrata per il settore della logistica e della portualità, che si auspica possa rafforzarsi attraverso il coinvolgimento armonico, in raccordo strutturato con il sistema delle Regioni, anche di quelle realtà portuali di importanza regionale in cui si svolgono importanti attività dal punto di vista del trasporto merci e passeggeri.

Obiettivo 10: Attualizzazione della governance del Sistema Mare

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

| PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA | | |
|---|---|--|
| <p>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Il sistema portuale e logistico: ✓ Per la ripresa economica del Paese ✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ✓ Per la promozione della sostenibilità | Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento | Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale |
| | Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi | Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori |
| | Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri | Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra |
| | Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico | Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche |
| | Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali | Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri |
| | Obiettivo 6 Innovazione | Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana |
| | Obiettivo 7 Sostenibilità | Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti |
| | Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie | Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali |
| | Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale | Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare |
| | Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare | Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana |

Figura 55 - Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: Vision, Obiettivi strategici, Azioni

IL SISTEMA NAZIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (SNIT)

Per lo sviluppo di sistemi di trasporto connessi, integrati e resilienti per la mobilità sostenibile delle persone e delle merci - prevede tra le infrastrutture puntuali i Porti e quali **SNIT** di 1° livello: 16 Autorità di Sistema Portuale, che includono i 58 Porti di rilevanza nazionale individuati dal D.Lgs. 169/2016

DOCUMENTO STRATEGICO DELLA MOBILITÀ FERROVIARIA DI PASSEGGERI E MERCI - MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

29 aprile 2022 Legge 29 dicembre 2021, n. 233, art. 5.

Si richiama di seguito la sezione dedicata ai porti.

Sebbene il trasporto su strada assorba ancora il 50% del traffico merci, nel 2019 il mare pesa il 36% negli scambi commerciali dell'Italia, per un valore complessivo pari a 249,1 Mld di euro. Al sistema portuale nazionale è affidata la funzione di principale interfaccia del sistema economico e produttivo nazionale con i mercati globali, oltre che un'importante funzione di connessione in ambito Mediterraneo e nazionale. L'Italia è leader nello Short Sea Shipping, ossia nel trasporto a corto raggio nel Mediterraneo: infatti, il 62% dell'import-export del Mezzogiorno viaggia via mare e per questo motivo i porti di tale area giocano un'importante partita rispetto a quelli del Mediterraneo per aggiudicarsi i traffici internazionali di merci in entrata e in uscita. I nodi portuali rappresentano un punto di origine e di destinazione di relazioni virtuose, sia nelle connessioni con i retroporti, sia nell'integrazione con le altre modalità di trasporto. I servizi portuali e il trasporto ferroviario non rappresentano soltanto un fattore strategico fondamentale per garantire efficacia ed efficienza alla movimentazione delle merci che passano nei porti, ma possono anche diventare uno strumento decisivo per il contenimento dei fenomeni di concentrazione nelle mani di pochi player globali del mercato dei servizi di logistica e di trasporto. Nonostante la crescita della domanda di trasporto, il modo ferroviario continua ad evidenziare difficoltà nell'attrarre consistenti volumi di traffico merci provenienti dai porti, mentre le merci sono movimentate principalmente su gomma. La componente ferroviaria riveste un ruolo di trazione principale in catene di trasporto lunghe, come complemento a trasporti stradali capillari in origine e destinazione: di conseguenza, lo sviluppo della modalità ferroviaria potrebbe rappresentare un elemento vitale per la crescita e l'ampliamento dei bacini di utenza dei porti italiani, per le connessioni continentali e per le connessioni nazionali di lunga percorrenza. Ovviamente, per acquisire maggior competitività, si rende necessario realizzare una rete sempre più interoperabile a livello europeo sia in termini infrastrutturali sia in termini operativi e sempre più interconnessa con i porti e i terminali merci.

Piani regionali

PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

IL **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti** (PRMT) è uno strumento che delinea il quadro di riferimento dello sviluppo futuro delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità di persone e merci in Lombardia; è stato approvato da Regione Lombardia con D.C.R. n. 1245 il 20 settembre 2016; l'orizzonte temporale di riferimento è di breve-medio periodo (indicativamente 5 anni) - Il sistema delle azioni previste nel PRMT e dai suoi aggiornamenti, almeno quinquennali, nonché l'indicazione puntuale delle ulteriori iniziative coerenti con il sistema degli obiettivi, delle strategie e degli strumenti del PRMT, trova specifica individuazione e attuazione attraverso le previsioni contenute nel Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFER) di valenza triennale ed è finanziato, per quanto di competenza di Regione Lombardia, dalle leggi di programmazione economico - finanziaria regionale in coerenza con le disponibilità del bilancio pluriennale del periodo di riferimento -

Costituisce riferimento per la definizione del sistema infrastrutturale esistente e di progetto di livello sovracomunale del PTR. Successivi aggiornamenti sono stati effettuati nell'ambito del monitoraggio del programma ed in relazione agli aggiornamenti del Piano Territoriale Regionale.

Il PRMT individua quali obiettivi generali i seguenti:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Definisce il seguente sistema di obiettivi specifici, individuati anche con la finalità di superare una lettura verticale (per modalità) a favore di una lettura trasversale del complesso fenomeno della mobilità:

1. migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria;
2. migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;
3. sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
4. realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;

Una peculiarità della Lombardia, da valorizzare con riferimento alle sue potenzialità, è rappresentata dalla rete idroviaria del Nord Italia. La rete idroviaria del nord Italia è inserita a pieno titolo negli strumenti programmatici dell'Unione Europea entro i corridoi TEN-T e fa parte di quello che è chiamato Corridoio Mediterraneo.

La Commissione Europea ha inserito la navigazione interna tra le priorità dei corridoi TEN-T con l'obiettivo di promuovere e rafforzare la posizione competitiva del trasporto fluviale all'interno del sistema dei trasporti globale, nonché di facilitare la sua integrazione nella catena logistica intermodale.

Rispetto al trasporto idroviario bisogna evidenziare inoltre che le infrastrutture delle aree portuali possono essere utilizzate anche per l'integrazione ferro-gomma e offrire opportunità di sviluppo per grandi industrie.

5. migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
6. sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
7. intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti.

Per quanto riguarda il tema della logistica e intermodalità delle merci le previsioni per il territorio della Provincia di Mantova del PRMT sono:

- L7. Completamento del Porto di Valdarò. Riferimenti programmatici: Porto CORE TEN-T, Piano del sistema della intermodalità e della logistica in Lombardia (1999) - VIA: procedura regionale
- L9. Interventi per la navigabilità del Po: analisi comparata tra le soluzioni a corrente libera e quelle a regimazione mediante traverse, "contratti di fiume", progettualità AIPO – Riferimenti programmatici: Rete TEN-T (CORE) - VIA: procedura nazionale conclusa

Il programma rispetto al territorio mantovano promuove il completamento del Porto di Valdaro e gli interventi per la valorizzazione della navigazione sul Po, utili a favorire lo sviluppo del traffico merci attraverso modalità a basso impatto ambientale.

PIANO TERRITORIALE REGIONALE

L'integrazione al **Piano Territoriale Regionale** (PTR), ai sensi della L.R. 31/2014, è stata approvata con Delibera del Consiglio Regionale della Lombardia n. 411 del 19/12/2018 ed è entrato in vigore il 13/03/2019.

In tale contesto è stato effettuato un aggiornamento delle infrastrutture strategiche per la Lombardia previste nel PTR previgente, recependo le previsioni del PRMT.

Il PTR nella Tavola 3 "Infrastrutture prioritarie per la Lombardia", prevede per il territorio provinciale:

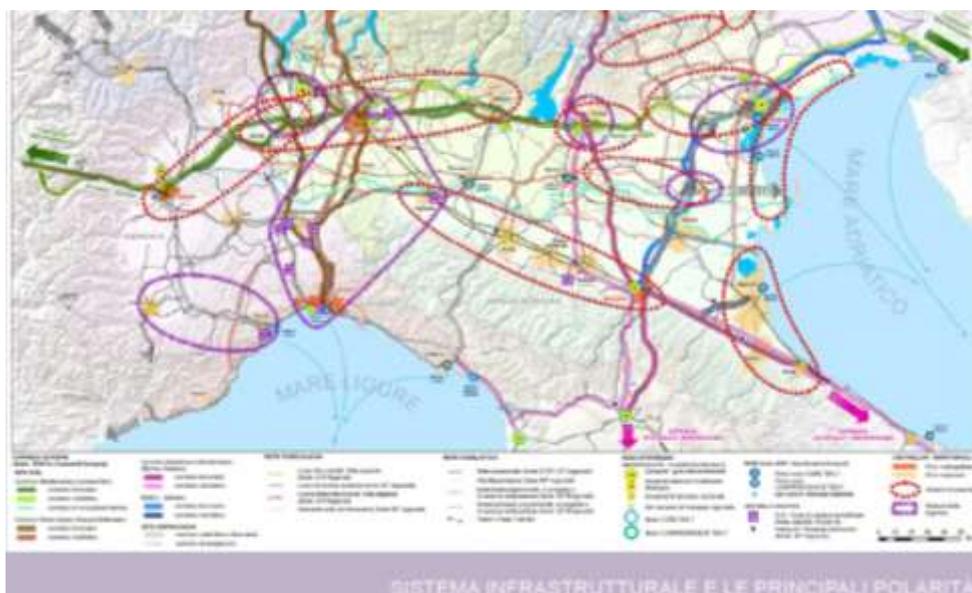
- potenziamenti sul sistema della logistica e intermodalità - porto di Mantova
- sviluppo terminal intermodale Mantova Valdaro

Il PTR è aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo, oppure con il Documento di Economia e Finanza regionale (DEFR).

L'aggiornamento può comportare l'introduzione di modifiche ed integrazioni, a seguito di studi e progetti, di sviluppo di procedure, del coordinamento con altri atti della programmazione regionale, nonché di quelle di altre regioni, dello Stato e dell'Unione Europea (art. 22, l.r. n.12 del 2005). L'**ultimo aggiornamento del PTR** è stato approvato con d.c.r. n. 2578 del 29 novembre 2022 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 17 dicembre 2022), in allegato alla Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NADEFR 2022).

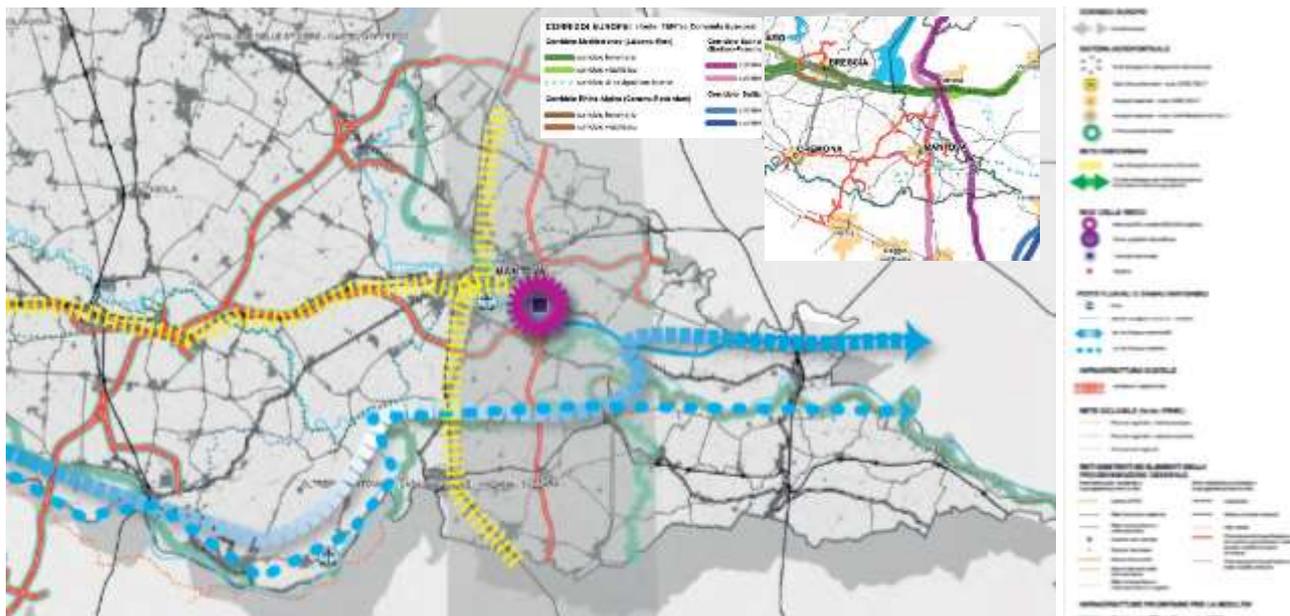
Nell'ultimo aggiornamento DEFR 2022 si prevede di continuare a sviluppare l'integrazione modale delle infrastrutture in sinergia con quella dei servizi per migliorare l'attrattività delle forme di trasporto più sostenibili, sia per le persone che per le merci, finalizzati a realizzare Interventi per la navigazione e il trasporto intermodale delle merci, da attuare con l'azione:

- potenziamento dell'infrastrutturazione dei porti di Cremona e di Mantova e del sistema di navigazione interna del Po e delle idrovie collegate (parte lombarda).



Estratto della Tavola PT 1a del PTR 2022 "Quadro europeo transnazionale"

Piano Regolatore Portuale - Provincia di Mantova - Documento di scoping - Luglio 2023



Estratto della Tavola PT 3 del PTR 2022 “Connessioni infrastrutturali e ruoli della rete”

Piani provinciali

IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

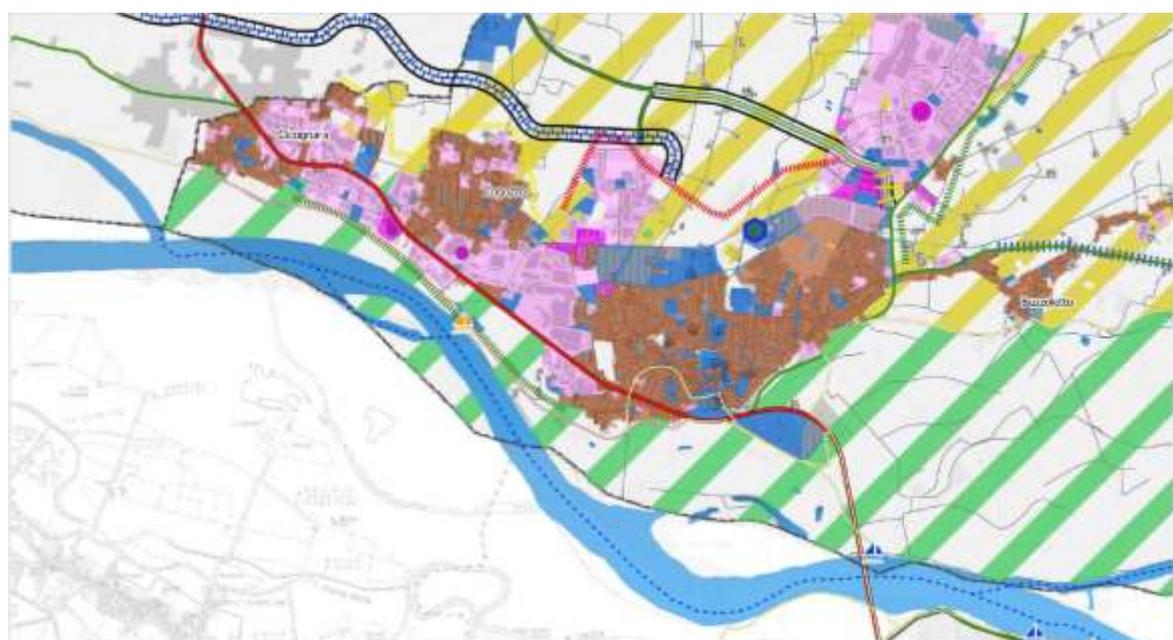
Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** di Mantova, in adeguamento al PTR integrato alla LR 31/2014 “*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato*”, è stato approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 10 del 28 marzo 2022 e ha acquisito efficacia con la pubblicazione sul BURL n. 20 SAeC del 18 maggio 2022.

Il PTCP costituisce riferimento per la definizione delle strategie di sviluppo del territorio provinciale e delle relative politiche di attuazione.

In particolare, al titolo IV degli Indirizzi Normativi capo III, definisce gli obiettivi e l’assetto strategico del sistema della mobilità e dei trasporti costituito dalla rete e dai nodi esistenti e di progetto rappresentata nelle tavole di piano.

Per il raggiungimento degli obiettivi riferiti al sistema della mobilità e dei trasporti il PTCP individua le infrastrutture di progetto strategiche (allegato 3.3: Nuovo allegato B2 - Progetti: Sistema della mobilità e dei trasporti) che comprendono i nodi di scambio intermodale, normati all’art. 61 al fine della programmazione coerente di eventuali interventi per l’integrazione con le altre modalità di trasporto, tra cui:

- 1 Nodi di scambio intermodale per il trasporto pubblico:
 - b) I porti/pontili turistici pubblici e privati;
- .2 Nodi di scambio intermodale per il trasporto delle merci:
 - a) Gli scali merci ferroviari pubblici e privati (raccordi al porto di Valdarò e alle aree produttive);
 - b) I porti commerciali pubblici e privati (pubblici: Revere di Borgo Mantovano, Ostiglia, Viadana, Roncoferraro, S. Benedetto Po, Mantova-Valdarò / privati: Ostiglia, Sermide e Felonica, n. 4 a Mantova);
 - c) I centri intermodali (Mantova-Valdarò porto e retroporto).



Estratti della Tavola 2 del PTCP "Indicazioni insediative infrastrutturali e agricole" sulle aree di Mantova, San Giorgio Bigarello e Viadana.

Il PTCP individua, inoltre, alcune modalità di co-pianificazione e di attuazione.

Per assicurare l'efficacia e la processualità del Piano, in accordo all'evoluzione dello scenario economico-sociale e all'aggiornamento del quadro conoscitivo e ricognitivo, la Provincia, anche in collaborazione con i Comuni, attua i contenuti e gli obiettivi del PTCP attraverso alcuni strumenti di attuazione e gestione.

Il Piano Regolatore Portuale si configura quale strumento diretto di attuazione e gestione del PTCP di Mantova, ai sensi dell'art. 5.1 lettera b) degli Indirizzi Normativi: "piani d'area provinciali, configurabili anche come piani tematici e/o di settore che si riferiscono ad ambiti territoriali relativi a più Comuni (anche appartenenti a province diverse) interessati da dinamiche omogenee e/o a problematiche congruenti".

Inoltre costituisce riferimento per l'adeguamento del Piano Regolatore Portuale lo strumento diretto di attuazione e gestione "Masterplan di Mantova Est" sviluppato nel contesto dell'adeguamento del PTCP (allegato 1.4 alla Relazione Illustrativa) quale progetto strategico, ai sensi dell'art. 5.1 lettera b) degli Indirizzi Normativi, che riguarda un'area soggetta a dinamiche di trasformazione particolarmente rilevanti e interessata da progetti di sviluppo di carattere provinciale o regionale, tra cui il porto di Mantova Valdaro e le infrastrutture connesse.

L'art 61.4.1. degli Indirizzi Normativi, citato più sopra, con riferimento al Masterplan indica:

- i progetti infrastrutturali individuati nell'ambito del Masterplan, indicato al comma 4 dell'articolo 47.3, costituiscono articolazioni e parti di attuazione diretta del programma complessivo e concorrono al raggiungimento degli obiettivi strategici previsti nel masterplan stesso.

Il "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" è uno strumento di indirizzo strategico e flessibile che la Provincia ha elaborato per dare attuazione all'Areale di programmazione della rigenerazione territoriale n.9 – Mantova individuato nel PTR.

Si concentra sull'area est del Comune capoluogo, 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.) i quali 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.

Il Masterplan affronta i seguenti contenuti:

- Inquadramento generale e breve analisi storica
- Obiettivi generali
- Descrizione dello stato attuale
 - Pianificazione urbanistica vigente e stato di attuazione
 - Il Sistema Infrastrutturale (Gomma, Ferro, Acqua)
 - SIN - lo stato di attuazione dei programmi di tutela ambientale
 - Quadro Paesaggistico (il Parco del Mincio, la riserva della Vallazza.)
- Opportunità e criticità
- Le soluzioni proposte
 - Progetti infrastrutturali e attracchi fluviali
 - Progetti di bonifica
 - Previsioni mitigative e/o compensative
- Le possibili fonti di finanziamento
 - Fondi Europei
 - Finanziamenti SIN

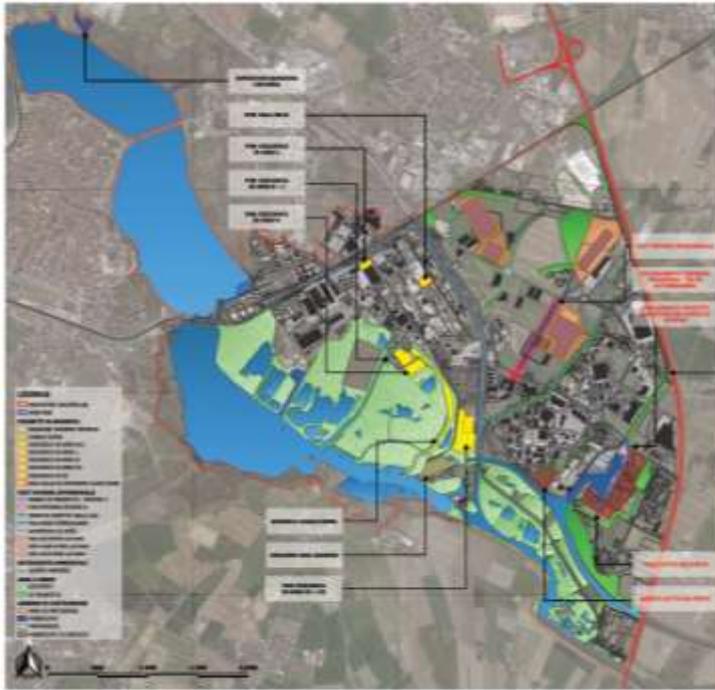


Tavola del Masterplan “Sintesi degli interventi proposti” aggiornata con Decreto Presidenziale n. 76/2022

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MANTOVA

Regione Lombardia, con legge regionale n. 1/1983, ha istituito il porto di Mantova ed affidato le competenze in materia di pianificazione e gestione dei porti interni all’Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova.

Dal 1982 al 2006 l’Azienda Porti, la Regione Lombardia e gli enti locali interessati hanno programmato diversi interventi di infrastrutturazione dell’area portuale di Mantova, a partire dal Piano Regionale dei Trasporti del 1982, con riferimento al completamento delle opere idroviarie del canale Mincio – Fissero – Tartaro ed i cui interventi sono stati ricompresi nel Progetto per la costruzione del Porto di Mantova del 1984 e, successivamente, dal Piano Previsionale degli Insediamenti del 1994 e dai Layout del 2004 e del 2005, approvati dall’Azienda Porti.

A seguito dell’approvazione della legge regionale n. 30/2006 che ha attribuito alle province di Cremona e Mantova le funzioni e le competenze per la gestione dei rispettivi porti tra cui l’adozione del Piano Regolatore Portuale, la Provincia di Mantova ha dato avvio alla pianificazione provinciale del porto di Mantova con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 173 del 16/12/2010 di avvio del procedimento di redazione del Piano Regolatore Portuale.

La Provincia, quindi, ha dato corso all’elaborazione del piano e alle relative procedure di valutazione ambientale (VAS e VincA) al termine delle quali, con Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 48 del 30/09/2014, ha adottato il **Piano Regolatore Portuale** per la sua trasmissione a Regione Lombardia e la sua approvazione definitiva.

Prima della trasmissione al Consiglio per l’adozione, il piano è stato approvato quale Piano d’Area Provinciale - strumento diretto di attuazione e gestione del PTCP, ai sensi degli articoli 5.1 e 9.2 degli Indirizzi Normativi del PTCP stesso.

Il Piano 2014 si configurava quale aggiornamento dei precedenti strumenti di pianificazione elaborati da Azienda Porti ed adeguamento alle esigenze e opportunità emergenti e perseguiva i seguenti obiettivi operativi:

- completare la dotazione delle attrezzature e servizi portuali con riferimento agli standard europei,
- integrare le infrastrutture intermodali gomma/acqua/ferro connesse al porto,
- accrescere l'attrattività del porto per l'insediamento di imprese e attività produttive,
- mitigare e controllare i fattori di impatto e di rischio sull'ambiente e il paesaggio.

Con tali presupposti il Piano 2014:

- confermava sostanzialmente le previsioni infrastrutturali e insediative pregresse, in gran parte realizzate, in corso di realizzazione o già pianificate;
- ampliava l'ambito portuale da sottoporre a pianificazione con le infrastrutture operativamente integrate e connesse alle attività portuali (raccordo ferroviario, conca di navigazione e centro intermodale), anch'esse in gran parte realizzate, in corso di realizzazione o già pianificate;
- definiva una disciplina generale e specifica finalizzata a regolamentare la gestione e l'attuazione del piano, delle aree e delle attività portuali;
- ridefiniva le previsioni insediative e infrastrutturali del porto collocate nelle aree più sensibili assegnando destinazioni compatibili con il contesto paesaggistico, ambientale e urbanistico;
- incrementa gli ambiti destinati ad interventi di rinaturazione, recependo e prevedendo nuove misure mitigative e compensative degli effetti ambientali;
- adeguava i contenuti e le analisi del piano alle indicazioni disciplinari vigenti in materia di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Le procedure amministrative di approvazione, definite con Regione Lombardia, erano state fissate in coerenza al percorso indicato nella Legge 84/1994:

1. Sottoscrizione dell'intesa con i Comuni interessati, (Comune di Mantova e Comune di San Giorgio di Mantova) anche in merito alla conformità urbanistica.
2. Espletamento della Procedura di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza (VInCA).
3. Adozione da parte della Provincia, in qualità di Autorità Portuale.
4. Approvazione da parte della Regione Lombardia.

Tuttavia, l'approvazione regionale non è mai avvenuta.

Il Piano Regolatore Portuale era composto dai seguenti elaborati:

A. Relazione Illustrativa

B. Norme Tecniche

C. Cartografia:

Assetto e articolazione

1. inquadramento territoriale (1:30.000)

2. inquadramento infrastrutturale (1:30.000)

3. ambito (1:10.000)

4. sotto-ambiti (1:10.000)

5. assetto (1:10.000)

6. unità di intervento delle aree e degli insediamenti (1:10.000)

7. mitigazioni e compensazioni ambientali e paesaggistiche (1:10.000)

Monitoraggio

8. attività e funzioni (1:10.000)

9. stato di attuazione delle aree, degli insediamenti e delle infrastrutture (1:10.000)

D. Rapporto ambientale comprensivo dello studio di incidenza e sintesi non tecnica

E. Dichiarazione di sintesi

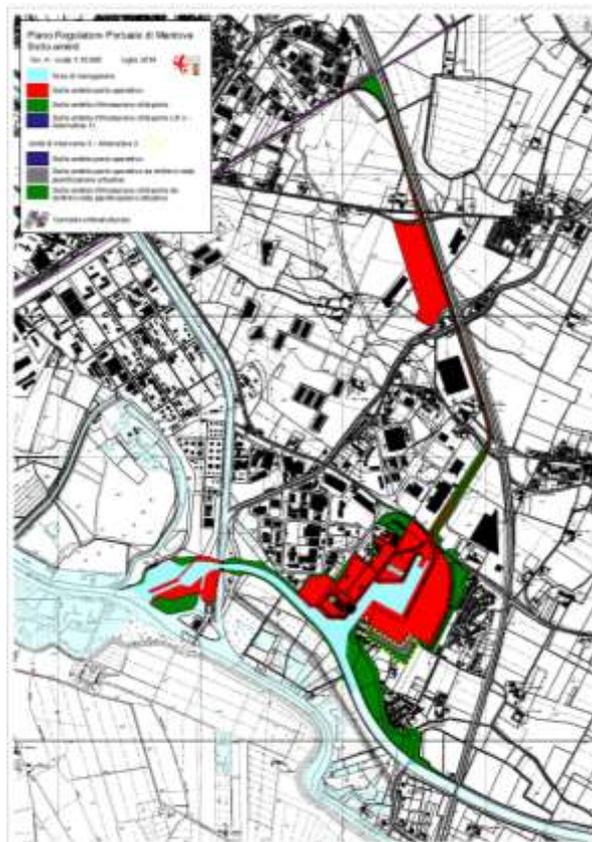
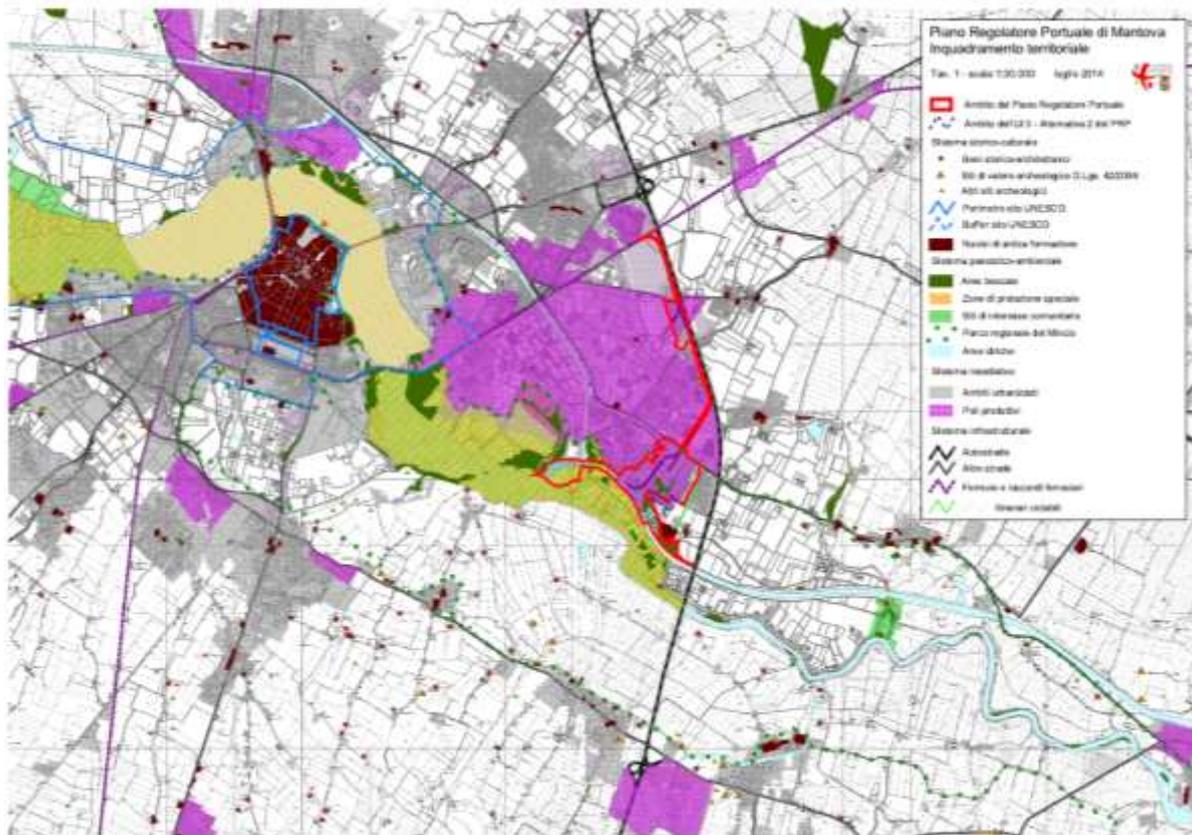


Tavola 1 "Inquadramento territoriale" con individuazione dell'ambito e Tavola 4 "Sotto ambiti" del Piano Regolatore Portuale di Mantova (DCP n. 48/2014)

Piani comunali

IL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI MANTOVA

Il **Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova** è stato approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 60 del 21/11/2012.

In relazione agli obiettivi e ai contenuti pertinenti con il PRP il PGT stabilisce i seguenti obiettivi strategici relativi ai sistemi:

- Infrastrutturale - Completare il sistema delle connessioni infrastrutturali su gomma, ferro e acqua,
 - potenziamento della navigazione, del porto di Valdaro e dell'intermodalità per il trasporto delle merci.
- Economico - Potenziare il polo logistico di Valdaro in accordo con la Provincia di Mantova
 - una delle tre principali aree di attenzione del PGT per il sistema economico è il polo logistico di Valdaro, investimento di carattere regionale, quale volano per un'economia della produzione di qualità che si intende mantenere a Mantova.

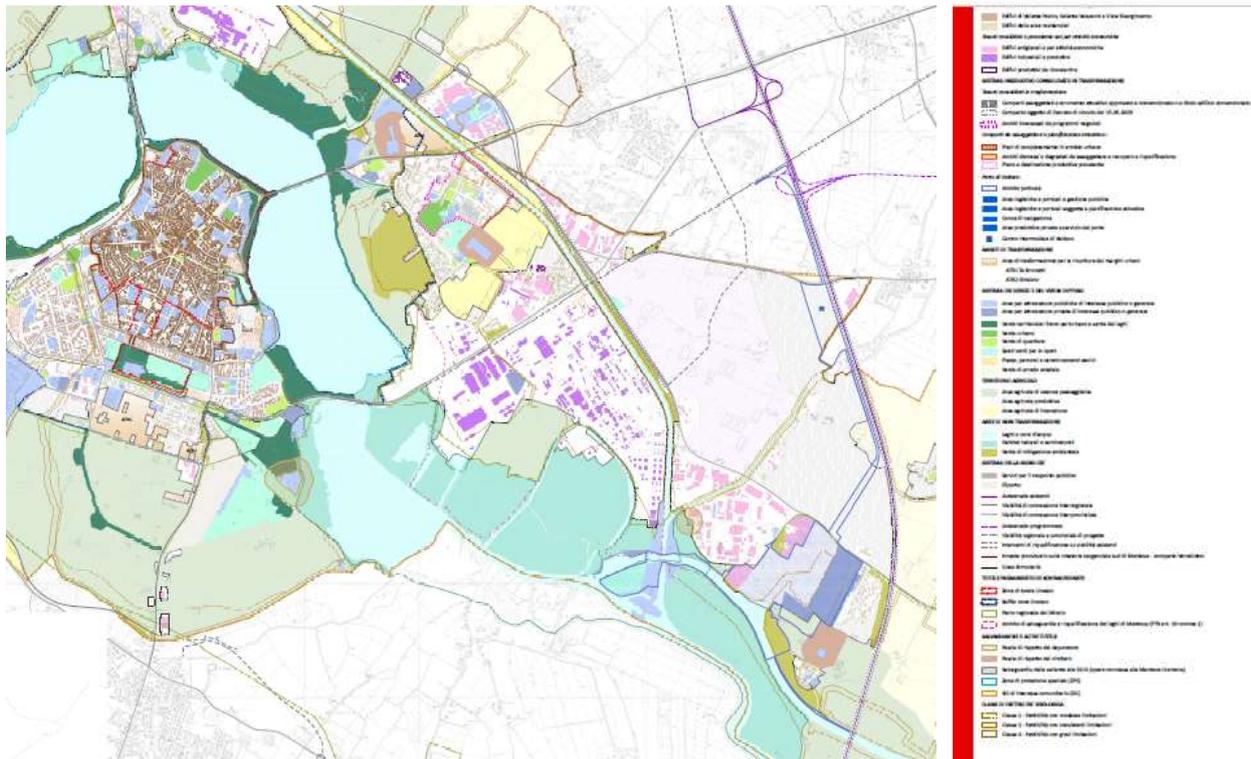
Il PGT fissa, inoltre, obiettivi quantitativi tra cui vi sono quelli legati ai settori produttivo e commerciale che sono principalmente connessi al polo di Valdaro e alle potenzialità logistiche e intermodali dell'ambito. Il PGT conferma infatti la necessità di attenta pianificazione di due aree considerate strategiche a livello comunale e sovracomunale: quelle del Porto di Valdaro e quelle del Piano attuativo Olmolungo. L'ambito del porto di Valdaro è articolato in un'area a gestione pubblica attuabile mediante opera pubblica per una superficie di circa 340.000 mq, un'area a gestione privata attuabile previa pianificazione attuativa per una superficie di circa 205.000 mq, e un'area di circa 81.000 mq trasformabile con titolo diretto in quanto già urbanizzata a cui si aggiungono circa 133.000 mq di aree a verde di mitigazione.

Rispetto alle strategie di lungo periodo e determinazioni di piano, vengono individuati i progetti strategici di lungo periodo, suddivisi in progetti per il paesaggio e servizi/progetti infrastrutturali. e tra questi ultimi:

P3. FIERA CATENA E SAN NICOLÒ, volto a valorizzare quale nuova polarità di servizi Porto Catena e di San Nicolò permettendone la fruizione;

P7. VALDARO, che prevede il potenziamento del polo logistico e produttivo di Valdaro attraverso l'adeguamento dello scalo intermodale, il completamento dei comparti già oggi destinati alla produzione e la valorizzazione del Porto.

Tra gli obiettivi di sostenibilità per il Documento di Piano, viene riconosciuto e assecondato il potenziamento del polo logistico e produttivo di Valdaro concentrando qui le possibilità di insediamento delle attività produttive; individuando lo sviluppo delle infrastrutture su ferro e su acqua fra i progetti prioritari; individuando il perimetro e la disciplina delle aree portuali in accordo con il Piano regolatore del Porto; proponendo di affrontare nel Piano delle regole la specializzazione delle aree produttive esistenti.



Estratto della Tavola 6 del PGT di Mantova "Previsioni di piano" (DCC 60/2012)

IL PIANO ATTUATIVO n. 13 OLMOLUNGO

Il **Piano Attuativo Olmolungo**, previsto negli strumenti di pianificazione comunale da molti anni, è stato ri-approvato con DCC. n. 30/2018.

Nell'aprile 2023 è stato avviato il procedimento a seguito di richiesta di adozione/approvazione della proposta di variante al piano attuativo P.A. 13 "Olmo lungo" conforme al PGT.

La variante propone, oltre ad alcune modifiche di viabilità interna, la revisione delle aree di cessione a titolo di standard con spostamento della piattaforma intermodale ferro/gomma del retroporto di Valdaro, opera di interesse provinciale prevista negli atti di programmazione della Provincia stessa.

IL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI VIADANA

Il **Piano di Governo del Territorio del Comune di Viadana** è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 130 del 18/12/2007.

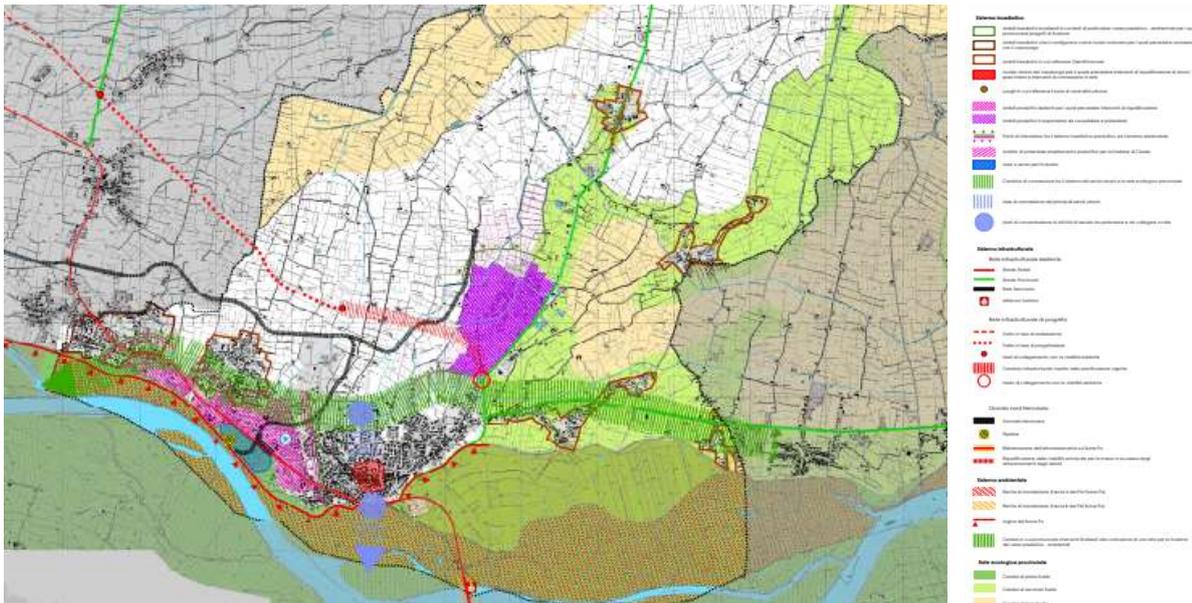
Tra le strategie, le azioni ed i progetti del Documento di Piano individuati nel Documento di Piano ("Gli obiettivi e le strategie di sviluppo di Viadana") vengono individuate le strategie per il sistema infrastrutturale che prevedono sia il recepimento di alcuni progetti in atto da parte della Provincia di Mantova di potenziamento delle relazioni su ferro/gomma/acqua, quali il progetto Gronda Nord stradale e ferroviaria, il Pipeline sul Po (in connessione con la realizzazione del nuovo PIP "Gerbolina"), sia il potenziamento e la gerarchizzazione della viabilità interna, attraverso la riqualificazione di sedimi stradali esistenti. Il DdP indica:

Obiettivi: Potenziamento delle risorse idrovie

Azioni: la realizzazione di una banchina e pipeline sul Po con relative strutture annesse

Tali obiettivi e strategie generali di sviluppo vengono confermati nella variante 2012, che, per il sistema infrastrutturale e con riferimento alla rete idroviaria, indica come rilevante il seguente intervento:

- la realizzazione di una banchina e pipeline sul Po con relative strutture annesse; l'intervento, di valenza pubblica sovracomunale, assume rilevanza strategica, soprattutto per l'ambiente e la sicurezza stradale del polo chimico, ma in generale per tutto il sistema economico del viadanese, in quanto permetterebbe il trasferimento del trasporto di sostanze pericolose dalla modalità stradale a quella idroviaria (in particolare riguarderebbe il trasporto di circa 100.000 tonnellate/anno di metanolo).



Estratto della Tavola 8 A1 del PGT di Viadana "Strategie del Documento di piano" (DCC 130/2007)

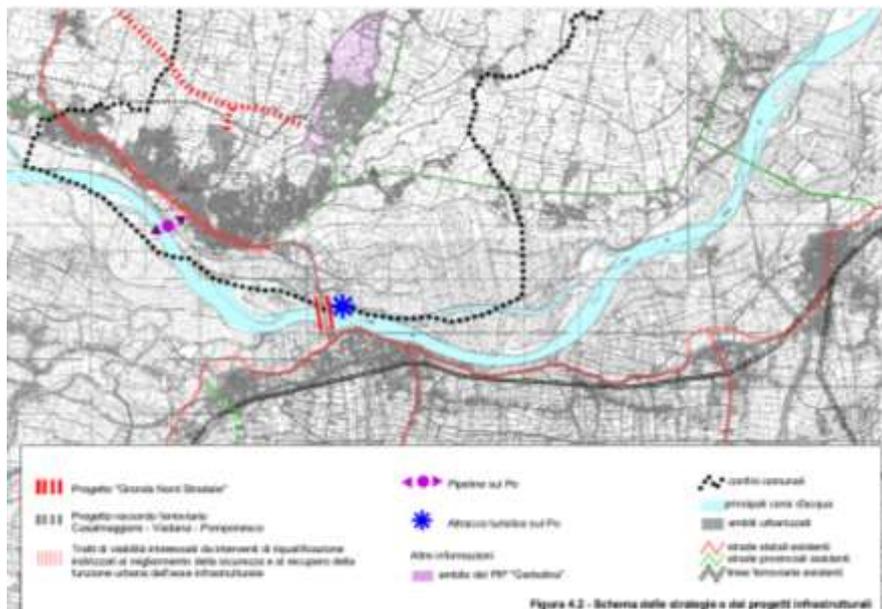


Figura 1 – figura 4.2 del Rapporto Ambientale del PGT di Viadana

IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEI PORTI E ZONE PORTUALI DELL'AREA DI MANTOVA

Individuazione dell'ambito e delle possibili aree di influenza

L'ambito del Piano Regolatore Portuale comprende i porti e le zone portuali dell'area di Mantova individuati nell'allegato B alla legge RL 30/2006 e s.m.i.

- Porto di Mantova Valdaro e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale (raccordo Frassine - Valdaro)
- Porto Catena di Mantova
- Pipeline di Viadana

e le zone retroportuali di Mantova Valdaro, queste ultime in variante rispetto alle aree individuate nel piano 2014 a causa delle mutate condizioni al contorno, come descritto nel precedente capitolo, e di nuove esigenze di sviluppo.

La pianificazione dell'ambito del PRP trova riferimento nelle strategie di sviluppo territoriale e nelle modalità e progettualità per la loro attuazione definite nel PTCP che possono riguardare/coinvolgere contesti più ampi rispetto all'ambito stesso (contesto economico, sociale, territoriale e ambientale).

In base al RR 9/2015 per ambito portuale si intende: il porto e le aree ad esso contigue e interessate dai traffici portuali; l'ambito del PRP può pertanto interessare non solo le aree pubbliche espressamente individuate nella LR (allegato B) ma anche aree di margine, diverse da quelle pubbliche ed esterne purché interessate dai traffici portuali o connesse alle attività portuali.

La valutazione dell'ambito di influenza sarà oggetto di approfondimento nel Rapporto Ambientale.

Definizione degli obiettivi/strategie principali

Il Piano Regolatore Portuale delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale, definendone l'ambito, individuando le condizioni di sostenibilità ambientale e tutelando l'identità culturale dei luoghi.

Il piano precisa le opere infrastrutturali, i regimi d'uso e di trasformabilità delle aree portuali, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa e funzionale unitaria, proiettata in una prospettiva temporale di 10÷15 anni, finalizzata allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all'integrazione con le reti di trasporto del territorio, allo sviluppo sostenibile della mobilità.

Con riferimento agli obiettivi generali per il sistema della mobilità e dei trasporti individuati dal PTCP, a partire dall'obiettivo strategico "garantire un sistema infrastrutturale adeguato, integrato e sicuro e sviluppare una mobilità efficiente e sostenibile dal punto di vista sociale ed ambientale" costituiscono obiettivi generali del piano verso i quali finalizzare le proprie azioni:

a) **CONNESSIONE** - Migliorare la connettività del territorio mantovano a corridoi e poli regionali, nazionali ed europei per potenziare competitività e sviluppo, in particolare:

- potenziare le relazioni tra i nodi intermodali ed il sistema infrastrutturale alternativo alla gomma, attraverso il completamento degli interventi di logistica connessi al sistema ferroviario e di navigazione commerciale.

b) **ACCESSIBILITÀ** - Garantire l'accessibilità al territorio - ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche – per assicurare le relazioni di persone e merci, in particolare:

- realizzare interventi sulla rete ferroviaria per facilitare l'accesso delle merci attraverso l'utilizzo di raccordi ferroviari connessi ai nodi di interscambio e alle aree produttive.

c) **QUALITA'** - Garantire la qualità, la sicurezza e l'integrazione del sistema della mobilità, in particolare:

- attuare il Masterplan per la programmazione e rigenerazione territoriale del polo produttivo di livello provinciale di Mantova est e del Sito Inquinato di interesse Nazionale - Laghi di Mantova e Polo Chimico
- realizzare interventi di potenziamento della capacità di interscambio modale delle merci;
- completare l'ambito portuale e retroportuale di Mantova - Valdarò, a caratterizzazione logistica e produttiva, nell'ambito del potenziamento del sistema portuale mantovano e del completamento a livello provinciale del sistema idroviario padano veneto.

d) **SOSTENIBILITA'** - Promuovere la sostenibilità ambientale e sociale del sistema dei trasporti, in particolare:

- favorire le azioni e le iniziative per lo sviluppo della mobilità sostenibile e convertire quote sempre maggiori di trasporto su strada in trasporto ferroviario o di navigazione interna;
- incentivare la navigazione turistica dei laghi e dei fiumi nelle aree più pregiate della provincia;
- incentivare azioni che favoriscano l'adozione da parte delle imprese di modalità di trasporto basate sul ferro e sull'acqua;

e) **INNOVAZIONE** - Promuovere politiche innovative per la programmazione e la condivisione delle azioni, in particolare:

- perseguire il miglioramento delle competenze in materia di mobilità, trasporti e logistica;
- sviluppare i sistemi di trasporto intelligenti" (ITS) - fondati sull'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) ai trasporti – finalizzati ad ampliare la conoscenza, a governare i flussi e la domanda, a ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti;
- sensibilizzare ed incentivare aziende, enti locali, operatori e cittadini verso servizi e pratiche di mobilità integrata ed ecosostenibile;

Costituiscono obiettivi specifici e operativi dell'aggiornamento del piano, coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dettati dagli strumenti sovraordinati:

1. delimitare l'ambito portuale e definire l'assetto complessivo delle aree e delle attrezzature portuali,
2. individuare le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree interne all'ambito portuale;
3. migliorare l'integrazione delle strutture intermodali acqua, ferro, gomma interne e connesse al porto;
4. completare le attrezzature e i servizi portuali primari, con riferimento agli standard europei;
5. ottimizzare le connessioni e le relazioni con gli ambiti, le attività e le infrastrutture esterne al porto;
6. governare le diverse tipologie di intervento, ottimizzare e semplificare le procedure autorizzative;

7. accrescere l'attrattività del porto per il trasporto delle merci e delle persone e incentivare gli operatori verso servizi e pratiche di mobilità integrata e sostenibile;
8. accrescere l'attrattività delle aree portuali e promuovere l'insediamento di nuove imprese innovative,
9. mitigare ed eventualmente compensare i fattori di impatto con l'ambiente e il paesaggio;
10. prevenire e controllare i fattori di rischio per l'ambiente, la salute e la sicurezza,
11. aggiornare e adeguare lo strumento generale di pianificazione del porto all'evoluzione della normativa in materia e alle esigenze e opportunità emergenti.
12. monitorare le azioni e le attività portuali per verificarne l'andamento ed eventualmente adottare misure correttive;

Contenuti ed azioni del Piano

Il piano regolatore portuale delimita e disegna l'assetto complessivo dell'ambito portuale, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché l'assetto complessivo delle banchine commerciali del sistema idroviario. Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Al fine di assicurare l'effettivo sviluppo, i piani regolatori portuali del sistema portuale lombardo devono garantire una operatività coordinata, valorizzare le specializzazioni e presentare un adeguato grado di interconnessione

Il piano:

- definisce l'assetto complessivo dell'ambito portuale individuando in primo luogo le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio coi singoli porti e gli attraversamenti del centro urbano,
- individua l'assetto funzionale delle aree portuali/retroportuali con le relative destinazioni ed infrastrutture,
- programma gli interventi da realizzare per lo sviluppo del sistema portuale,
- propone destinazioni e interventi specifici relativi alle aree di interazione città-porto (ad esempio: funzioni/attività compatibili con le attività e i servizi portuali, mitigazioni/compensazioni ambientali)



Figura 2 – localizzazione dell'ambito del Piano Regolatore Portuale sul territorio di Mantova
Piano Regolatore Portuale - Provincia di Mantova - Documento di scoping - Luglio 2023

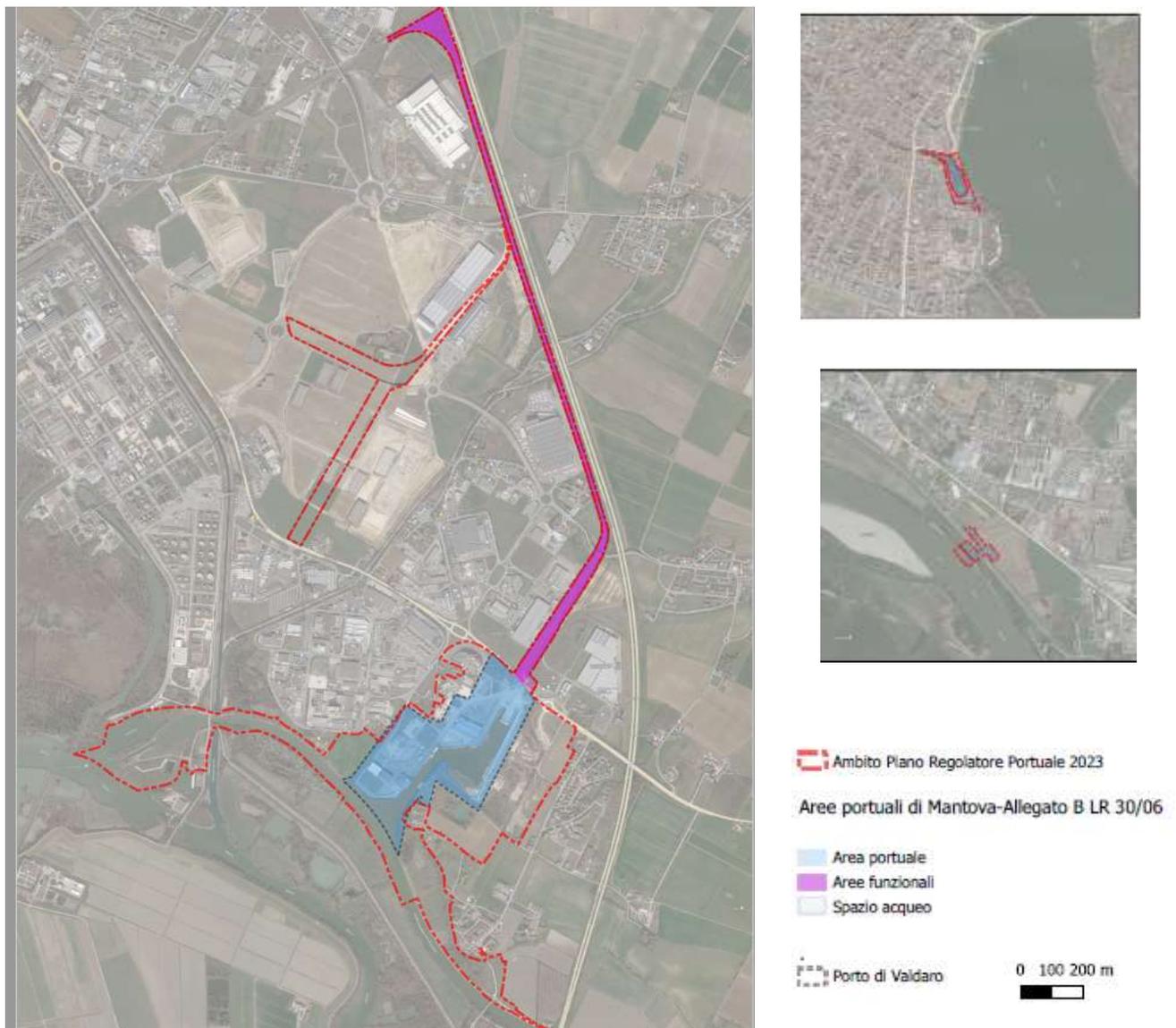


Figura 2 – individuazione dell'ambito del Piano Regolatore Portuale (porto di Mantova, Valdaro e zone funzionali, Porto Catena di Mantova e pipeline di Viadana)

Al fine di assicurare la compatibilità delle previsioni del piano con gli strumenti urbanistici vigenti la Provincia ha il compito di raccordarsi e sottoscrivere un'intesa con i Comuni territorialmente interessati, che sono: Mantova, San Giorgio Bigarello e Viadana.

Inoltre, per verificare che le azioni del piano garantiscano la tutela dei siti rete natura 2000 verranno consultati gli enti gestori delle aree regionali protette territorialmente interessate i quali si esprimeranno nell'ambito della Valutazione di incidenza.

Le azioni del piano

Il piano si occupa di ambiti sostanzialmente già attuati ed operativi in cui si esercitano le attività portuali e ad esse connesse a partire dal 1984.

Il porto di Valdaro è un porto interno collocato sull'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco connessa ai laghi di Mantova e alle banchine industriali del capoluogo realizzate negli anni '60 (Cartiera Burgo, alcune ancora in uso: Versalis, Yes/Mol e Belleli), quindi al fiume Mincio e a valle al fiume Po e al mare Adriatico. Al di là degli antichi insediamenti etruschi, testimoniati da ritrovamenti archeologici (gli amanti di Valdaro, ora nel museo archeologico di Mantova), il porto risulta essere in esercizio dagli anni '80 ed è quello su cui si concentrano

le principali previsioni di sviluppo dei trasporti di merci grazie alla possibilità di utilizzare un sistema trimodale: via acqua, ferro e gomma.

Il porto di Catena è utilizzato quale scalo della città di Mantova dalla metà del 1300 ed ha assunto a partire dagli anni recenti una connotazione diportistica e turistica con flussi in crescente aumento.

Il pipeline di Viadana è stato realizzato nel 2007 per deviare il trasporto di fluidi pericolosi dalla strada all'acqua e dopo qualche anno di utilizzo con medie di traffico piuttosto importante, attualmente non è in esercizio ma oggetto di rinnovato interesse.

Quindi le previsioni di piano riguardano la trasformazione dei soli ambiti non ancora attuati e la realizzazione dei progetti finalizzati allo sviluppo delle attività portuali e di quelle ad esse connesse.

Per quanto riguarda il porto di Valdarò le principali azioni previste sono:

- realizzazione della piattaforma ferroviaria nell'area retroportuale di Valdarò, connessa al raccordo ferroviario da linea Mn Monselice al porto e di servizio all'ambito produttivo-logistico posto a est di Mantova e a nord del porto in fase di potenziamento. Tale progettualità era prevista anche nel PRP 2014 in una posizione differente che, a causa delle mutate condizioni di contesto, è decaduta e se ne prevede lo spostamento in posizione più idonea;
- attuazione dei lotti già previsti nella pianificazione portuale n. 3 collocato ad est della darsena, collocato a sud della darsena e n. 4 posto ad ovest dall'ambito portuale in fregio ai piazzali granaglie;
- l'esecuzione delle opere di completamento infrastrutturale che, in dettaglio, riguardano:
 - banchina sud con piazzale retrostante in fregio a darsena Mq. 11.000
 - bacino di carenaggio e sistemazione area in fregio ingresso porto Mq. 10,000
 - completamento piazzali in fregio a ex SS. 482 fino a confine Mq. 14.086
 - bretella di collegamento tra l'area ovest e l'area est del porto di Mantova sovrapassante il raccordo ferroviario e posta in parallelismo alla ex SS n° 482
 - completamento piazzali con consolidamento e asfaltatura Mq. 20,000
 - completamento piazzali a collegamento con l'area cantiere navale Mq. 11,000
 - pavimentazioni speciali per movimentazione carichi eccezionali Ferro/Gomma/Acqua area penisola Mq. 6.500
 - piattaforma intermodale ferro/gomma di Mantova Valdarò retroporto Olmolungo Mq. 45.790
 - piattaforma intermodale ferro/gomma di Mantova Valdarò retroporto in fregio a ex SS. 482 Mq. 250,000
 - completamento piazzali lato Est fronte darsena Mq. 5,000
 - riqualificazione ambientale del raccordo ferroviario per transito prodotti R.I.D. (Reg. International. Dangerous) con fasci binari sosta (Sviluppo impianti per Ml. 5,300)
 - urbanizzazione area porto di Mantova Valdarò lato Sud Mq. 56.821
 - urbanizzazione area porto di Mantova Valdarò lato Est Mq. 114.375,33
 - strada di collegamento terminal Formigosa con Parcheggio A22
 - riqualificazione della rotatoria di interconnessione tra la sx SS n. 482, il porto di Mantova e l'area produttiva Valdarò.

Per quanto riguarda il porto Catena le principali azioni previste sono:

- riqualificazione della darsena e dell'area di attracco natanti / diportisti;
- riorganizzazione dello scalo / attracco delle navi da crociera al porto (zona bastioni);

- verifica delle relazioni con le aree circostanti e dell'accessibilità e delle connessioni ultimo miglio tra lo scalo turistico e la città di Mantova.

Inoltre, è previsto un progetto che si pone in stretta relazione con Porto Catena che consiste in:

- riqualificazione del fiume Rio attraverso dragaggio e risanamento ambientale del corso d'acqua fluente nel centro storico della città di Mantova finalizzata alla riattivazione della navigazione per servizi TPL a basso impatto ambientale.

Per quanto riguarda il pipeline di Viadana le principali azioni previste sono:

- riattivazione del pipeline;
- verifica delle relazioni con le aree circostanti e delle connessioni ultimo miglio tra lo scalo merci e le infrastrutture di trasporto esistenti e previste nei pressi.

Nel Rapporto Ambientale verrà approfondita la descrizione dello stato di fatto della pianificazione ed i processi di sviluppo che interessano l'ambito portuale.

Inoltre, verranno riportati i dati aggiornati disponibili e le stime di traffico delle merci e delle persone.

Caratteristiche del piano

Il piano costituisce quadro di riferimento per progetti che possono essere sviluppati in vari contesti (da comunitari a provinciali) e che vanno assoggettati alla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) o alla verifica di esclusione dalla VIA ai sensi del D lgs 152/06 e s.m.i e della normativa regionale, tra cui, ad esempio:

- vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate;
- interporti, piattaforme intermodali e terminali intermodali;
- porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali;
- porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri;
- cantieri navali di superficie complessiva superiore a 2 ettari;
- raccordi ferroviari merci di lunghezza superiore a 2.000 metri;
- installazioni ed impianti specifici.

Il piano deve raccordarsi con il PGT comunale e può determinare effetti su strumenti di pianificazione attuativa (piani attuativi, piani di recupero di livello comunale) o su piani operativi (quali ed es: piani delle opere pubbliche di livello provinciale o superiore)

Il piano ha come fine la promozione dello sviluppo sostenibile che si prefigge di raggiungere attraverso la previsione di funzioni, attività ed opere capaci di innescare, dove non previsto, ed incrementare, dove esistente, la multi-modalità del sistema dei trasporti spostando quote sempre maggiori sull'acqua e sul ferro, modalità meno impattanti sull'ambiente rispetto al trasporto su gomma.

Tuttavia, il piano può determinare problemi ambientali connessi all'aumento del traffico di merci e persone (impatti sulle componenti aria, paesaggio, natura).

Il piano ha rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (riduzione emissioni climalteranti...).

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Componenti ambientali

Le componenti ambientali saranno mutate dall'analisi effettuata recentemente nel Rapporto Ambientale del PTCP 2022 ed aggiornate con informazioni più recenti qualora disponibili.

Tale aspetto verrà sviluppato completamente nel Rapporto Ambientale.

Individuazione ecosistemi e aree protette - Rete natura 2000

L'ambito portuale interessa o è collocato ad una distanza che può influire sui seguenti ambiti di rete natura 2000:

- IT20B0010 ZSC/ZPS Vallazza
- IT20B0009 ZPS Valli del Mincio
- IT20B0501 ZPS Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia
- IT4030020 - ZSC-ZPS - Golena del Po di Gualtieri, Guastalla e Luzzara
- IT4020025 - ZSC-ZPS - Parma Morta

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PRP

Principali obiettivi di sostenibilità ambientale

In base al D lgs 152/06:

- la valutazione ambientale di piani, programmi e progetti ha la finalità di assicurare che l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile, e quindi nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica. Per mezzo della stessa si affronta la determinazione della valutazione preventiva integrata degli impatti ambientali nello svolgimento delle attività normative e amministrative, di informazione ambientale, di pianificazione e programmazione.
- la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.
- la valutazione ambientale strategica è il processo che comprende, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio;

per impatti ambientali si intendono effetti significativi, diretti e indiretti, di un piano, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori:

- popolazione e salute umana;
- biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE;
- territorio, suolo, acqua, aria e clima;
- beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio;
- interazione tra i fattori sopra elencati.

negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo.

Nel presente paragrafo si propone il set degli obiettivi di riferimento che hanno costituito l'orizzonte generale di sostenibilità per la definizione dei contenuti dell'adeguamento del PTCP.

Tali obiettivi discendono dalle più recenti politiche comunitarie, nazionali e regionali, e sono altresì proposti nel Rapporto Ambientale di VAS dell'integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014.

Gli obiettivi di sostenibilità costituiscono il riferimento per l'analisi di sostenibilità delle specifiche azioni definite dal piano, che verrà svolta nel Rapporto Ambientale.

| FATTORI DI ANALISI | RIFERIMENTI NORMATIVI E POLITICHE | OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ |
|--------------------|--|---|
| ARIA E FATTORI | Libro bianco sull'adattamento al cambiamento climatico, CE, 2009 | AF.1_Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non |

| | | |
|----------------------------|--|---|
| CLIMATICI | <p>Conclusioni del Consiglio europeo – 4 febbraio 2011, Una tabella di marcia verso un'economia competitiva a basse emissioni di carbonio nel 2050, COM (2011) 112 def.</p> <p>L'innovazione per una crescita sostenibile: una Bioeconomia per l'Europa, COM (2012)60</p> <p>Piano Lombardia Sostenibile, Regione Lombardia, 2010</p> | <p>comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e l'ambiente</p> <p>AF.2_Stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra a un livello tale da escludere pericolose interferenze delle attività antropiche sul sistema climatico</p> |
| ACQUA | <p>Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse, COM (2011) 571 def.</p> <p>Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po e Rapporto ambientale, Autorità di bacino del fiume Po, 2010</p> <p>Programma di tutela e uso delle acque, Regione Lombardia, 2006</p> <p>PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 1.2, TM 1.3, TM 1.4, TM 1.5</p> | <p>A.1_Proteggere all'inquinamento, prevenire il deterioramento, migliorare e ripristinare le condizioni delle acque superficiali e sotterranee al fine di ottenere un buono stato chimico, ecologico e qualitativo</p> |
| SUOLO | <p>LR 31/2014 Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato</p> <p>Strategia Tematica per la Protezione del Suolo, COM (2006)231 def.</p> <p>Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse, COM (2011) 571 def.</p> <p>PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 1.8, TM 2.13</p> <p>D.G.R. 3075/2012 Politiche per l'uso e la valorizzazione del suolo – Consuntivo 2011 e Agenda 2012</p> | <p>S.1_Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento e contaminazione e al mantenimento della permeabilità</p> <p>S.2_Contenere il consumo di suolo</p> |
| BIODIVERSITÀ | <p>La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020, COM (2011) 244 def.</p> <p>PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 1.9, TM 1.10</p> | <p>B.1_Porre fine alla perdita di biodiversità e al degrado dei servizi ecosistemici nell'UE entro il 2020 e ripristinarli nei limiti del possibile</p> |
| PAESAGGIO E BENI CULTURALI | <p>Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo, CE 1999</p> <p>Convenzione Europea del Paesaggio, Consiglio d'Europa, 2000</p> <p>D.lgs. n. 42/2004 - Codice dei Beni culturali e del paesaggio</p> <p>PTR/PPR, Regione Lombardia, 2010</p> | <p>P.1_Conservare e migliorare la qualità delle risorse storiche, culturali e paesaggistiche del territorio</p> <p>P.2_Promuovere la gestione sostenibile e creativa dei paesaggi considerati eccezionali così come dei paesaggi della vita quotidiana del territorio</p> |
| POPOLAZIONE E SALUTE UMANA | <p>VI Programma d'Azione Ambientale</p> | <p>PS.1_Tutelare la salute pubblica e promuovere la qualità della vita</p> |
| RUMORE E VIBRAZIONI | <p>Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale e suo recepimento nazionale con D.lgs. 194/2005</p> <p>PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 1.12</p> | <p>RV.1_Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico</p> |
| RADIAZIONI IONIZZANTI E | <p>Legge 36/2001 e s.m.i. Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici</p> | <p>RAD.1_Prevenire, contenere e</p> |

| | | |
|----------------------|---|---|
| NON IONIZZANTI | PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 1.13, 1.14 | abbattere l'inquinamento elettromagnetico e luminoso |
| RIFIUTI | Direttiva quadro sui rifiuti 2008/98/CE Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse, COM (2011) 571 def. D.lgs. 152/2006 e s.m.i – Norme in materia ambientale Legge regionale 26/2003 e s.m.i. - Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche PTR, Regione Lombardia, 2010 – TM 2.8 | RF.1_Prevenire la produzione dei rifiuti e gestirli minimizzando l'impatto sull'ambiente RF.2_Promuovere modelli di produzione e consumo sostenibili, orientati a un uso efficiente delle risorse |
| ENERGIA | Direttiva 28/2009/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili Direttiva 29/2009/CE Direttiva 31/2010/CE Piano di efficienza energetica 2011 COM (2011)109 def. Decreto Legislativo 3 marzo 2011 n. 28 Piano d'azione per l'energia, Regione Lombardia, 2008 Piano d'azione per l'efficienza energetica PAEE in attuazione del DL 115/2008 PTR, Regione Lombardia, 2010 - TM 3.3 Piano Lombardia Sostenibile, Regione Lombardia, 2010 | E.1_Ridurre i consumi energetici e aumentare l'efficienza energetica di infrastrutture, edifici, strumenti, processi, mezzi di trasporto e sistemi di produzione di energia E.2_Promuovere sistemi di produzione e distribuzione energetica ad alta efficienza (sistemi a pompe di calore, produzione centralizzata di energia ad alta efficienza generazione distribuita e microgenerazione etc.) E.3_Incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili (biomasse, minieolico, fotovoltaico, solare termico, geotermia miniidroelettrico, biogas) |
| MOBILITÀ E TRASPORTI | Libro Bianco La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, CE, 2001 PTR, Regione Lombardia, 2010 – elaborazione da ST 1.4.4, ST 1.6, ST 1.6.3, ST 1.8.2, TM 2.2.4, TM 2.2.5, elaborazione da TM 2.4.2, TM 2.4.3, TM 2.6.3, TM 2.2.7, TM 3.15.2) | MT.1_Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili MT.2_Garantire una mobilità competitiva, sicura, protetta e rispettosa dell'ambiente |

Sintesi delle valutazioni ambientali effettuate negli strumenti di pianificazione riguardanti l'ambito portuale dell'area di Mantova

L'ambito portuale definito nel Piano regolatore portuale dell'area di Mantova riguarda aree già pianificate e sottoposte a procedimenti di valutazione (porto e retroporto di Mantova Valdaro, porto Catena e pontile pipeline di Viadana) che comprendono interventi in larga parte già realizzati o in corso di realizzazione e pertanto anch'essi sottoposti ai relativi procedimenti di valutazione. La modifica sostanziale all'interno dell'ambito portuale riguarda l'area, in Comune di Mantova, dove verrà realizzata la piattaforma ferroviaria retroportuale, in coerenza con la pianificazione comunale; infatti l'intervento precedentemente previsto nell'ambito della pianificazione attuativa del Piano Insediamenti Produttivi di Valdaro è stato ora traslato nell'ambito del Piano Attuativo Olmolungo. Il

progetto è in corso di definizione e sarà sottoposto alle specifiche procedure di valutazione ambientale.

Tutte e tre le aree sono esistenti, consolidate ed operative e sono state oggetto di diverse valutazioni ambientali (Valutazione Ambientale Strategica - VAS e Valutazione di Incidenza - VInCA) negli strumenti urbanistici comunali (Piani di Governo del Territorio - PGT, Piani Attuativi – PA/PIP) e provinciali (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP, Piano Regolatore Portuale - PRP) ed in parte anche regionali (Piano Territoriale Regionale - PTR); il porto di Valdarò è l'unico che presenta elementi e margini di sviluppo che possono interessare anche aree contermini.

Il pontile pipeline di Viadana rientra tra le strategie di sviluppo infrastrutturale del PGT di Viadana 2008 ed è stato oggetto di VAS → impatto positivo.

Il porto di Valdarò Mantova è una delle tre principali aree di attenzione relative al sistema economico del PGT di Mantova 2012 ed è stato oggetto di VAS e di VInCA (obiettivo: potenziare il polo logistico di Valdarò); il PGT riporta l'ambito del PRP nella tavola delle previsioni e conferma, inoltre, la pianificazione strategica delle aree del PIP Valdarò e del PA Olmolungo (da raccordare per la realizzazione della piattaforma ferroviaria/intermodale)

Porto Catena e porto di Valdarò Mantova rientrano tra i progetti strategici di lungo periodo del PGT di Mantova 2012:

- P3. FIERA CATENA E SAN NICOLÒ', volto a valorizzare quale nuova polarità di servizi Porto Catena e di San Nicolò permettendone la fruizione
- P7. VALDARÒ, che prevede il potenziamento del polo logistico e produttivo di Valdarò attraverso l'adeguamento dello scalo intermodale, il completamento dei comparti già oggi destinati alla produzione e la valorizzazione del Porto)

essendo previsioni complesse (per rilevanza urbana, soggetti interessati, tempi di maturazione e di attuazione e risorse) le procedure ambientali sono demandate ai singoli piani attuativi/progetti.

Rispetto alle aree esterne ai porti di cui all'allegato B, con particolare riferimento alla piattaforma ferroviaria retroportuale, si richiama il PA Olmolungo:

- assoggettato a VIA regionale nel 2004 (conclusasi positivamente ma con prescrizioni);
- nel 2015 è stato presentato il PA in variante al PGT con l'avvio del procedimento di VAS, senza tuttavia giungere ad una conclusione;
- nel 2017 il PA è stato riproposto in conformità al PGT e l'autorità competente ha chiuso il procedimento di VAS in quanto non più dovuto (con richiesta integrazioni);

Il piano prevede la cessione sotto forma di standard urbanistici delle aree di sedime della futura ferrovia necessarie ad ospitare la piattaforma intermodale; richiama la VInCA del PGT 2012 ed effettua uno studio di incidenza che conclude: *è ragionevolmente possibile esprimere che l'attuazione dell'intervento determinerà un livello di incidenza presente ma non significativa rispetto agli obiettivi di conservazione espressi nel Piano di Gestione del Sito Vallazza. Quindi le NTA del PA introducono una serie di indicazioni atte a contenere i potenziali impatti sull'ambiente e prevedono specifici interventi di mitigazione ambientale, tuttavia in base alle valutazioni effettuate è possibile esprimere che le previsioni del PA non determineranno effetti significativi sul sito Natura 2000 in quanto il potenziale impatto indiretto sulle matrici ambientali aria, acqua e suolo non si estenderà fino a interessare l'area protetta grazie alla distanza e alla presenza interposta del polo chimico di Mantova. Non si ravvisano effetti significativi sulla situazione ecologica del Sito in termini di habitat, specie vegetali e faunistiche protette.*

Viene inoltre riportata una sintesi degli elementi progettuali che esplicitano il recepimento delle prescrizioni di VIA del 2004 (verifica di coerenza)

Il porto di Valdarò Mantova è stato oggetto di VAS e VInCA nell'ambito del PRP 2014. Entrambi i procedimenti si sono conclusi positivamente con prescrizioni che sono state recepite le prescrizioni nel piano adottato: *valutazione positiva, le aree di nuovo sviluppo non producono impatti significativi; sono previste misure normative da adottare in ambito portuale e misure mitigative/aree compensative*. Si è preso inoltre atto delle prescrizioni finalizzate a ridurre gli impatti rilevati nelle valutazioni degli interventi già realizzati o in fase di realizzazione

Tutte e tre le aree sono state infine inserite quali elementi/ambiti del sistema infrastrutturale di rilievo sovralocale (porti turistici/commerciali / nodi di interscambio modale su cui concentrare le previsioni di sviluppo / attivare progetti infrastrutturali) nel PTCP di Mantova 2010 e riconfermate/ridefinite nel PTCP 2022 entrambi assoggettati a VAS e a VInCA.

La VAS del PTCP 2022 ha valutato la sostanziale sostenibilità del piano rispetto agli obiettivi definiti, compresa l'azione 4, costituita dall'aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico, che contempla, tra le altre, tematiche di implementazione della mobilità sostenibile.

Allo stesso tempo la VInCA ha evidenziato che dall'analisi delle azioni pianificate con l'aggiornamento del quadro infrastrutturale strategico è emerso che, a seguito della realizzazione di alcune delle opere pianificate entro i confini o entro i rispettivi buffer dei siti Natura 2000, potrebbero insorgere incidenze sia di tipo diretto sia di tipo indiretto su habitat e specie di interesse comunitario. Per verificare la reale sussistenza di insorgenze nonché la loro significatività è necessario sottoporre la singola opera in esame a uno specifico Studio di Incidenza che permetta di analizzare nel dettaglio il sito/i siti Natura 2000 interferiti dall'infrastruttura stessa.

In tale contesto è stato valutato dal punto di vista ambientale anche l'ambito ricompreso nella proposta di Masterplan dell'areale di rigenerazione Mantova est quale progetto strategico di diretta attuazione del PTCP, che costituisce un primo quadro di riferimento delle progettualità in corso o previste, già condivise dagli enti locali (Provincia e Comune). Tale ambito riguarda l'area a est del comune capoluogo, interessata da numerosi elementi di carattere sovralocale (SIN, Porto di Valdarò, 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.

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, riguardanti progetti infrastrutturali e attracchi fluviali, progetti di bonifica, previsioni mitigative e/o compensative.

In generale, posto che il tema del potenziamento dei porti è considerato fondamentalmente sostenibile dal punto di vista delle valutazioni ambientali (VAS e VInCA) in quanto contribuisce a spostare quote di trasporto merci dal trasporto su gomma ad altre modalità (acqua e ferro, se previsto), tali valutazioni demandano gli approfondimenti specifici alle fasi attuative/progettuali degli interventi.

Metodologia di valutazione

La valutazione ambientale del Piano svilupperà i seguenti contenuti:

- considerazioni sulle valutazioni già svolte

- analisi di coerenza esterna
- analisi di coerenza interna
- valutazione dei contesti di sviluppo
- analisi costi - benefici

Individuazione preliminare dei possibili effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano

In questa sezione vengono descritte sinteticamente le caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate a supporto delle valutazioni ambientali.

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti: l'analisi che verrà effettuata sulle componenti ambientali permetterà di prevedere eventuali effetti che il piano potrebbe provocare sulle stesse.

Come prima considerazione, dalle analisi e stime effettuate in contesti europei, le esternalità generate dal trasporto merci su acque risultano in genere di molto inferiori rispetto al trasporto su strada e anche al trasporto ferroviario. Tale aspetto verrà approfondito ed aggiornato con studi più recenti.

Carattere cumulativo degli impatti: per le motivazioni su esposte al momento non è rilevabile.

Natura transfrontaliera degli impatti: non si rilevano impatti transfrontalieri

Rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti): il precedente piano conteneva una regolamentazione per la gestione e la sicurezza delle attività portuali che verrà ripresa ed aggiornata con le nuove direttive in materia.

Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate): la realizzazione del Piano in oggetto e l'incremento conseguente dell'attività portuale potrebbe causare degli effetti negativi specie sulle popolazioni e sulle aree naturali presenti nelle immediate vicinanze ma in genere le ricadute in ambito più vasto sono certamente positive in quanto si prospetta una diminuzione del trasporto su gomma in favore di quello su natanti, che risulta notevolmente più efficiente, in termini di quantità di merci trasportate per unità di combustibile consumato, e quindi meno inquinante.

Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale o del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo: come evidenziato il piano interessa prevalentemente ambiti già trasformati, edificati e dedicati alle attività portuali e connesse; tuttavia le aree previste ed i progetti di sviluppo possono interessare ambiti di valore naturale quali le aree di Rete natura 2000, il Mincio e il suo Parco, il centro abitato e storico di Mantova, il fiume Po. Eventuali effetti negativi verranno evidenziati e mitigati o, in caso non fosse possibile, compensati.

Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale: tale contenuto verrà sviluppato attraverso lo studio di incidenza o lo screening di incidenza ambientale.

Individuazione delle misure di mitigazione e compensazione

Nel contesto della pianificazione portuale è prevista l'individuazione di aree di interazione città porto che, in accordo coi Comuni, sono le zone vocate e dedicate alla realizzazione delle misure mitigative e/o compensative rispetto agli effetti negativi conseguenti all'attuazione delle azioni di piano che verranno individuati.

La valutazione di incidenza

Come previsto dal D lgs 152/06 la valutazione d'incidenza è un procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito o su un'area geografica proposta come sito della rete Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Ai sensi della LR 30/86 la competenza è di Regione che esprimerà la valutazione appropriata di VInCA a seguito dell'adozione definitiva (vedi modello metodologico in capitolo VAS).

Sarà compito degli Enti gestori delle aree protette indicare se sia necessario svolgere la procedura di valutazione di incidenza ambientale o lo screening di incidenza ambientale.

Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e delle modalità di consultazione e di partecipazione

Nel decreto presidenziale di avvio del procedimento sono stati individuati:

- l'Autorità procedente per il procedimento di adozione del Piano nel Dirigente dell'Area 3 - Pianificazione Territoriale e della Navigazione – Edilizia;
- l'Autorità procedente per il procedimento di approvazione del Piano nel Dirigente della Struttura competente della Regione Lombardia;
- l'Autorità competente per la VAS provinciale nel Dirigente dell'Area 4 Tutela e Valorizzazione dell'Ambiente;
- l'Autorità competente per la VAS regionale nel Dirigente della Struttura competente della Regione Lombardia;
- l'Autorità competente in materia di VInCA nel Dirigente della Struttura competente della Regione Lombardia;

e quali Soggetti competenti in materia ambientale ed Enti territorialmente interessati:

- Enti gestori delle aree protette,
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova,
- Segretariato regionale del Ministero per i beni e le attività culturali per la Lombardia,
- ARPA Lombardia,
- ATS Val Padana,
- Regione Lombardia; UTR Val Padana,
- Comuni interessati,
- Consorzi di Bonifica e Irrigazione,
- Autorità di Bacino del fiume Po,
- Agenzia Interregionale per il Po,

e quali Soggetti del territorio, rappresentanti i settori del pubblico, interessati all'iter decisionale:

- Associazioni di categoria,
- Associazioni ambientaliste riconosciute,
- CCIAA,
- Università ed Enti di ricerca,
- Società di gestione infrastrutture e servizi,

che potranno essere integrati a discrezione dell'Autorità procedente.

PRIME INDICAZIONI PER IL MONITORAGGIO

Il piano di monitoraggio prenderà in considerazione, in primo luogo, gli indicatori del PRP 2014 che potranno essere integrati o aggiornati con indicatori di interesse ricavati dal PTPCP 2022 o proposti dai Soggetti competenti in materia ambientale.

Alcuni esempi di indicatori previsti nel PRP 2014 sono:

- quota modale di merci su ferro e via acqua (Merci movimentate con origine-destinazione nel territorio / merci in transito)

La movimentazione delle merci per via fluviale fornisce un'indicazione di sintesi sullo stato delle attività produttive collocate nel territorio e può essere inteso come indicatore della capacità di spostare le merci dalla strada al trasporto via fiume.

- numero di poli logistici attuati e previsti

La concentrazione di attività logistiche misura il grado di concentrazione delle aree logistiche nei poli produttivi di interesse sovralocale e provinciale e rappresenta una misura della modalità di governo e contenimento dei processi di diffusione insediativa

- superfici boscate/verdi connesse al PRP

Le superfici di interesse naturalistico contribuiscono a rappresentare il grado di reinserimento di elementi naturali ai margini di un territorio ad uso portuale - logistico. Può essere visto come indicazione di massima sull'efficacia delle strategie di compensazione ambientale.

- concessioni portuali

Le concessioni portuali misurano il numero di concessioni rilasciate nell'ambito portuale e l'importo in € e rappresentano una misura del grado di utilizzo dei servizi portuali.

CONTENUTI E STRUTTURA DEL RAPPORTO AMBIENTALE - PROPOSTA DI INDICE

L'indice del Rapporto Ambientale sarà quello del presente documento di cui svilupperà tutti i contenuti utili alla valutazione.

PRIMA INDIVIDUAZIONE DELLE FONTI INFORMATIVE

Il D.Lgs. 152/06 prevede che vengano indicate le fonti informative che si utilizzeranno per ottenere dati ed indicatori aggiornati a supporto della valutazione ambientale ed utili, ad esempio, per la caratterizzazione dello stato dell'ambiente, per la costruzione delle misure di monitoraggio, ecc.

Le principali banche dati ambientali e territoriali di livello regionale, nazionale ed europeo sono desunte dal servizio dedicato sul sito di Regione Lombardia:

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioServizio/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/Territorio/valutazione-ambientale-strategica-vas/dati-ambientali/dati-ambientali>

A **livello europeo** le banche dati di riferimento sono:

- [Eurostat - Environment](#) - dati statistici ambientali
- [Eurostat - Regions and cities](#) - dati statistici relativi a regioni e città europee

A **livello nazionale** le banche dati di riferimento sono:

- [ISPRA - Annuario dei dati ambientali](#) - pubblicazione ufficiale di dati e informazioni ambientali di livello nazionale
- [ISTAT - Benessere e sostenibilità \(BES\)](#) - progetto di ISTAT finalizzato a misurare il Benessere equo e sostenibile, con l'obiettivo di valutare il progresso della società non soltanto dal punto di vista economico, ma anche sociale e ambientale.
- [ISTAT- Ambiente ed energia](#) - dati relativi all'ambiente in tema di cave e miniere, acqua (distribuzione acqua potabile e depurazione acque reflue) ed energia (consumi energetici, bilanci energetici)
- [ISTAT - Territorio e cartografia](#) - superfici territoriali, superfici esposte a rischio idrogeologico
- [Valutazioni e autorizzazioni ambientali: VAS – VIA – AIA](#) Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

A **livello regionale** esse sono accessibili tramite i seguenti servizi:

- [Informazioni ambientali](#) - relativi allo stato dell'ambiente, fattori inquinanti, misure incidenti sull'ambiente e a protezione dell'ambiente e relative analisi di impatto, stato di attuazione della normativa ambientale e stato della salute e della sicurezza umana (ai sensi dell'art. 40, comma 2, del d.lgs. n. 33 del 2013, Decreto trasparenza)
- [Geoportale della Lombardia](#) - portale di accesso al patrimonio di informazioni geografiche relative al territorio lombardo, che offre strumenti di ricerca, visualizzazione, e localizzazione di dati geografici
- [Open Data Regione Lombardia](#) - informazioni e dati relativi alla Lombardia a disposizione di tutti, organizzati in categorie e tematiche
- [ARPA Lombardia – Dati e indicatori](#) - schede degli indicatori ambientali e relativi dati
- [PoliS-Lombardia – Annuario Statistico Regionale](#) - sistema informativo statistico regionale costantemente aggiornato e facilmente consultabile che offre a cittadini e istituzioni informazioni sul territorio lombardo
- [PoliS-Lombardia – StatLomb](#) - Informazione statistica della Regione Lombardia
- [SILVIA - Sistema Informativo Lombardo per la Valutazione di Impatto Ambientale](#)
- [SIVIC - Sistema informativo per la valutazione d'incidenza ambientale](#)

Le fonti informative di **livello provinciale** saranno desunte dal SIT, banche dati e studi specifici della Provincia di Mantova, con particolare riferimento al PTCP.

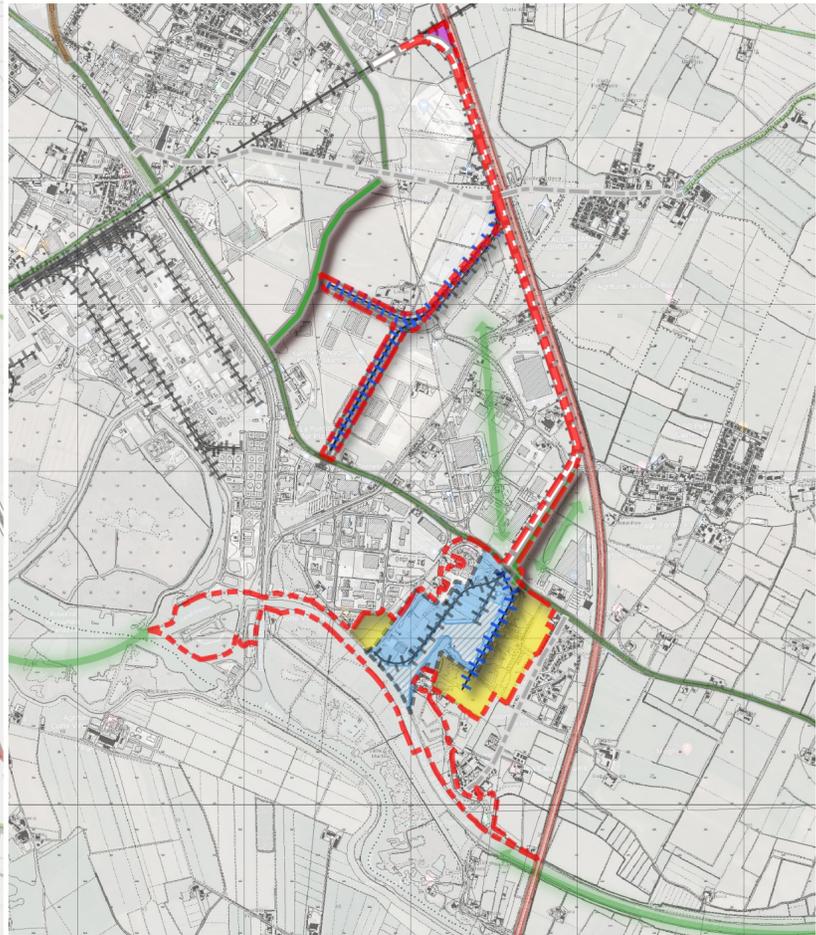
Le fonti informative di **livello locale** saranno desunte dai SIT, banche dati e studi specifici dei Comuni di Mantova, San Giorgio Bigarello e Viadana, con particolare riferimento ai PGT.

ALLEGATO

Tavola di individuazione dell'ambito e delle strategie del Piano Regolatore Portuale



1 - Porto Catena Mantova



2 - Porto Valdaro Mantova



3 - Pipeline Viadana

Piano Regolatore Portuale - aree di Mantova - Individuazione dell'ambito e delle strategie
Allegato al Documento di Scoping - luglio 2023

Legenda

- Ambito portuale
- Aree di sviluppo
- relazioni

Infrastrutture: connessioni e strategie

- attraversamenti_urbani
- strade_ultimo_miglio
- ferrovie_ultimo_miglio
- Progetti viari

Progetti ferroviari

- piattaforma e raccordi
- cavidotti

porti Allegato B LR 30/06

- Valdaro

porti sistema droviario

- Area portuale
- Aree funzionali
- Spazio acqueo

0 250 500 m

0 2.5 5 km