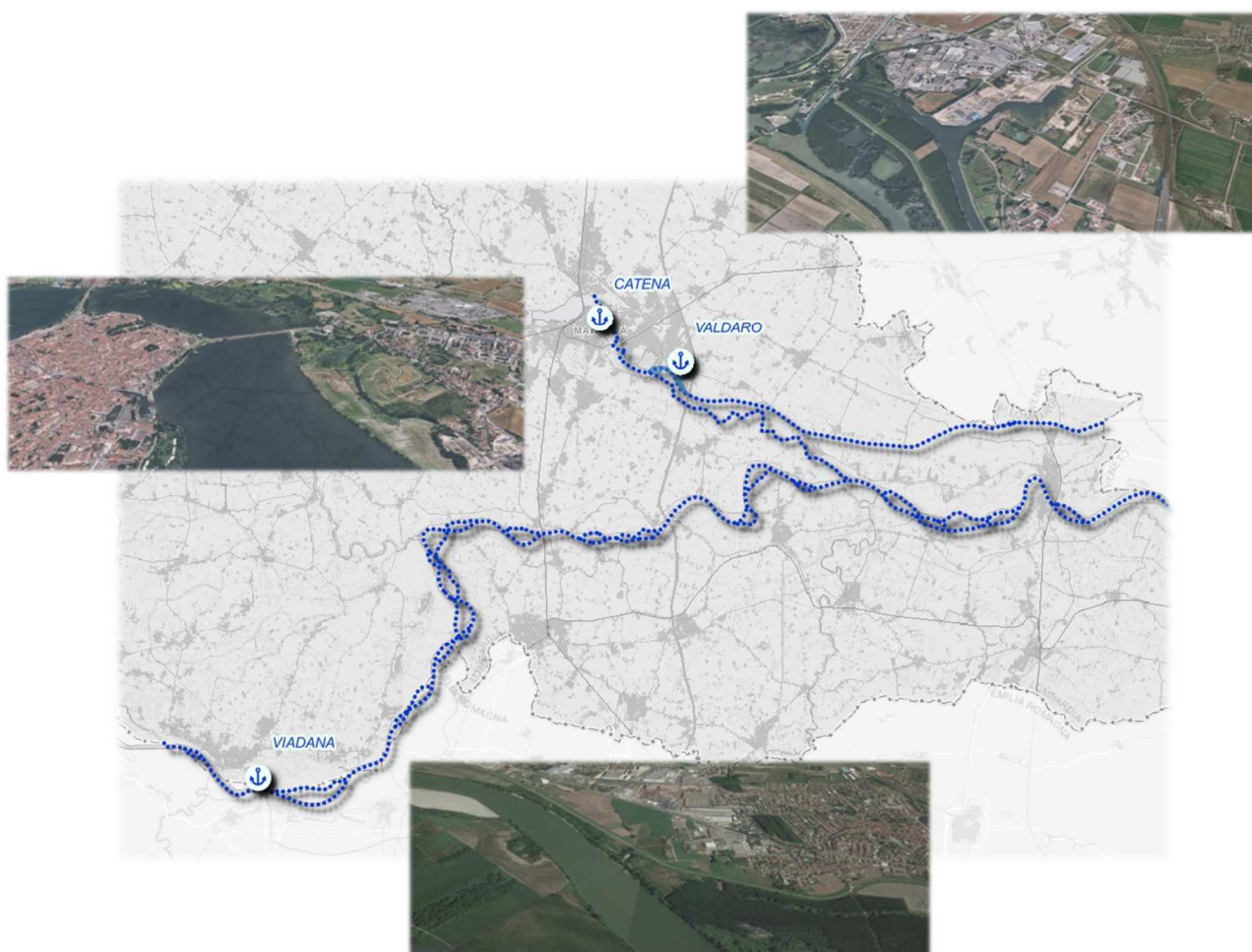


Piano Regolatore Portuale dei porti e zone portuali dell'Area di Mantova adeguamento ai sensi della L.R. 30/2006



Relazione Illustrativa

Giugno 2024

Sommario

PREMESSA	3
1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	5
1.1 Normativa europea	5
1.2 Normativa nazionale	6
1.3 Linee guida ministeriali	9
1.4 Normativa regionale.....	13
2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	21
2.1 Programmi UE	21
2.2 Piani nazionali.....	22
2.2.1 Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica 2015.....	22
2.2.2 Il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)	24
2.2.3 Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di Passeggeri e Merci - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	24
2.3 Piani regionali	24
2.3.1 Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.....	24
2.3.2 Piano Territoriale Regionale	26
2.4 Piani provinciali.....	28
2.4.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....	28
2.4.2 Il Piano Regolatore Portuale di Mantova del 2014	32
2.5 Piani comunali	35
2.5.1 Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova	35
2.5.2 Il Piano Attuativo n. 13 Olmolungo - Mantova	36
2.5.3 Il Piano di Governo del Territorio del Comune di San Giorgio Bigarello	37
2.5.4 Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Viadana.....	38
3 IL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEI PORTI E ZONE PORTUALI DELL'AREA DI MANTOVA	40
3.1 Introduzione: il sistema idroviario.....	40
3.2 Il sistema portuale mantovano	42
3.3 Definizione degli obiettivi/strategie principali	45
3.4 Contenuti del Piano	47
3.5 Individuazione dell'ambito del PRP.....	48
3.6 Le azioni del piano.....	50
3.7 Caratteristiche del piano	65

4	CORRELAZIONE CON LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	66
---	---	----

PREMESSA

La Provincia di Mantova con delibera del Consiglio Provinciale n. 48 del 30/09/2014 ha adottato il Piano Regolatore Portuale di Mantova ai sensi della normativa allora vigente.

Successivamente, con Decreto Presidenziale n. 52 del 25/05/2023 ha riavviato il procedimento di adeguamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova 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 raccordata alla procedura di Valutazione d’Incidenza - avviso di avvio del procedimento pubblicato sul BURL n. 24 serie Avvisi e Concorsi del 14/06/2023.

La presente Relazione Illustrativa è stata predisposta quale aggiornamento ed integrazione dello stesso elaborato relativo al Piano 2014, di cui sono fatti salvi i contenuti.

1 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

1.1 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

1.2 Normativa nazionale

Come indicato nella Relazione Illustrativa del Piano 2014, la normativa nazionale di riferimento, oltre al codice della navigazione, è la **L. 28 gennaio 1994 n. 84** "Riordino della legislazione in materia portuale"; tale legge è stata successivamente modificata ed integrata, in particolare, per quanto attiene i contenuti di pianificazione, dal D. Lgs 4 agosto 2016 n.169, dal D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232 e dal D.L. n. 121 del 2021 convertito in L. 9 novembre 2021, n. 156.

La L. 84/1994 e s. m. i. disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti e detta principi per l'aggiornamento e la definizione 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 (AdSP) di cui disciplina i compiti e le funzioni (insieme agli uffici territoriali portuali e all'autorità marittima).

[Il MIT, sul proprio sito istituzionale, sintetizza: l'AdSP è un ente pubblico di personalità giuridica avente, tra gli scopi istituzionali, la gestione e l'organizzazione di beni e servizi nel rispettivo ambito portuale. Il nuovo sistema di governance affida alle AdSP un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area. Le Regioni possono chiedere l'inserimento nelle AdSP di ulteriori porti di rilevanza regionale. Per garantire la coerenza con la strategia nazionale si prevede l'istituzione di una Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP].

La legge in particolare:

- all'art.4 classifica i porti marittimi nazionali nelle seguenti categorie e classi:
 - a) categoria I: porti, o specifiche aree 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, ivi compresi i crocieristi,
 - d) peschereccia,
 - e) turistica e da diporto,
 - le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III sono determinate con particolare riferimento all'attuale e potenziale bacino di utenza internazionale o nazionale, tenendo conto di:
 - a) entità del traffico globale e delle rispettive componenti
 - b) capacità operativa degli scali (caratteristiche funzionali e condizioni di sicurezza)
 - c) livello ed efficienza dei servizi di collegamento con l'entroterra;
- all'art 6 - istituisce 16 Autorità di Sistema Portuale marittime, individua i porti rientranti in ciascuna di esse (Allegato A) ed attribuisce alle AdSP le seguenti competenze di programmazione, gestione e realizzazione delle opere portuali:
 - indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, oltre a poteri di ordinanza in riferimento alla sicurezza (le AdSP non possono svolgere operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse, di cui all'art. 16: sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale; sono servizi portuali quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali),
 - manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compreso il mantenimento dei fondali,
 - affidamento delle attività per la fornitura di servizi di interesse generale non coincidenti con le operazioni portuali, coordinamento delle attività amministrative esercitate da enti/organismi pubblici ed amministrazione delle aree e beni del demanio marittimo,
 - promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali;
 - all'art. 5 per quanto attiene la programmazione e la pianificazione specifica che:
 - le AdSP redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali e con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), che:
 - ✓ definisce gli obiettivi di sviluppo dell'AdSP,
 - ✓ individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'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 Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (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 (se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal PRP, il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto dall'AdSP mediante una conferenza di servizi).

Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retroportuali possono essere ammesse attività accessorie a tali funzioni

La pianificazione delle aree portuali e retroportuali è competenza esclusiva dell'AdSP, 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'AdSP.

I PRP sono redatti in attuazione del PSNPL e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici 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 – esclusi quelli con funzione turistica e da diporto, l'ambito e l'assetto complessivo del porto, sono specificati dal PRP, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. In tali porti, nei quali non è istituita l'AdSP, il piano regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'AdSP regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionale.

I piani regolatori portuali sono sottoposti alla procedura di VAS.

Le AdSP possono promuovere varianti-stralcio al PRP concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo, sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del PRP e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS

Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del PRP, che sono adottati dal Comitato di gestione dell'AdSP con parere del CSLP.

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.

1.3 Linee guida ministeriali

Si ritiene utile, quale riferimento e contestualizzazione del piano regolatore portuale, richiamare alcuni contenuti del documento “Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale”, predisposto dal MIT nel marzo 2017, come previsto dal D Lgs 4 agosto 2016, n.169 che ha riformato la legislazione portuale anche su impulso della pianificazione europea allora in vigore (2014-2020 e Rete Trans Europea dei Trasporti-TEN-T, disciplinata con Regolamento UE n. 1315/2013).

Il documento nella parte introduttiva fa riferimento al nuovo approccio al tema della logistica introdotto con strumenti di livello europeo e nazionale che richiede una particolare attenzione ad ambiti territoriali che si collocano a livello intermedio tra quello nazionale e quello locale: sono gli ambiti di area vasta interessati dai Sistemi Portuali e dalle aree logistiche inland di riferimento, che comprendono centri intermodali di rilancio e reti infrastrutturali di connessione tra porti e retroporti e che spesso travalicano i limiti amministrativi.

Tale impulso rende evidente l’opportunità per la pianificazione delle AdSP di prendere in considerazione un livello/scala territoriale che consenta di programmare lo sviluppo di sistemi complessi e integrati costituiti dai porti e dai sistemi portuali, dai retroporti, interporti e piattaforme logistiche territoriali di riferimento e dalle relative infrastrutture di connessione, ferroviarie, stradali e autostradali.

Per la particolarità dell’ambito di pianificazione il documento si propone di porre le basi per prevedere forme di coordinamento delle politiche e degli strumenti di pianificazione e programmazione tali da permettere lo sviluppo ed il potenziamento di distretti logistici integrati che consentano l’attivazione di sinergie operative ed una migliore gestione delle risorse a disposizione ai vari livelli, coinvolgendo le Regioni, gli Enti Locali, i soggetti gestori di porti e retroporti e le aziende nazionali che gestiscono le reti infrastrutturali.

Il processo metodologico della pianificazione portuale prevede un approccio “obiettivi – strategie – azioni” che, attraverso il Documento di Indirizzo della Pianificazione (DIP) e, successivamente, con la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale, perviene alla definizione dell’assetto infrastrutturale e funzionale.

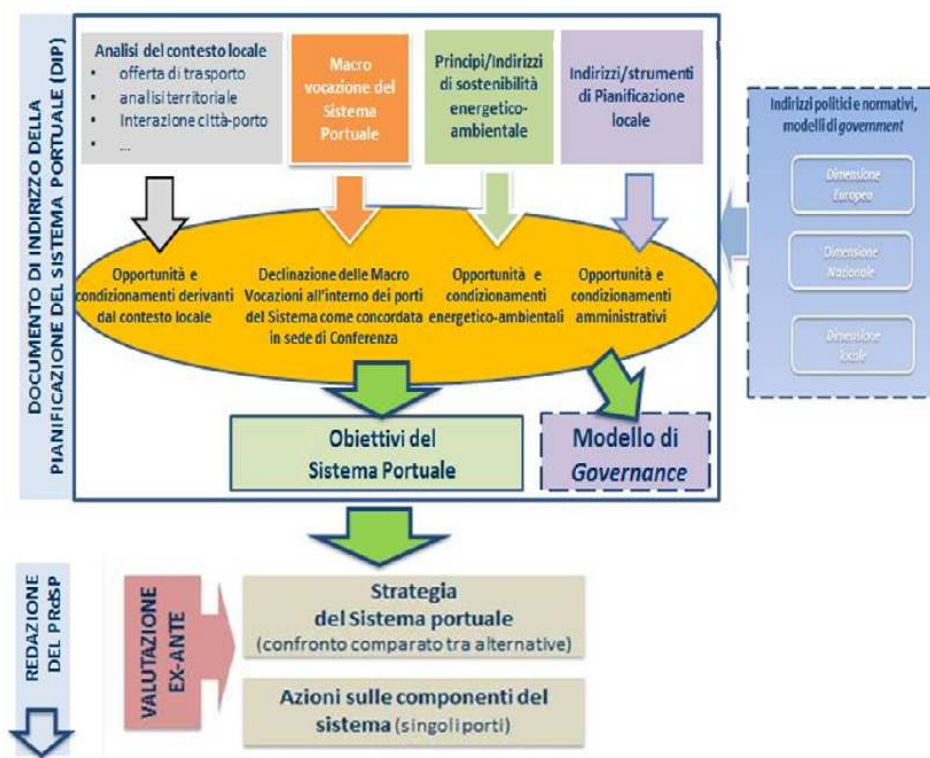


Fig. II-4 – Rappresentazione grafica del processo di redazione del DIP

Le Linee Guida raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP di uno specifico documento di indirizzo per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP), con le seguenti valenze:

- definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere raggiunti dalle scelte strategiche del PRdSP,
- può definire un modello di gestione "ad hoc" sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare di VAS
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP,

Nella sezione del documento dedicata al piano regolatore di sistema portuale (PRdSP) si accenna in primo luogo al procedimento amministrativo di approvazione



Fig. III-1 Procedimento amministrativo di approvazione del PRdSP (in rosso le attività "raccomandate", in verde il sub-procedimento ambientale)

Di questa sezione si richiamano le seguenti considerazioni relative ai rapporti tra l'Autorità di Sistema Portuale e gli Enti territoriali (Comune e Regione) coinvolti nell'iter approvativo del PRdSP:

- il punto nodale ai fini dell'adozione del PRdSP è rappresentato dall'intesa che il Comitato di gestione deve necessariamente raggiungere con il Comune (o i Comuni interessati), in quanto organo titolare delle prerogative di pianificazione sul territorio comunale.

"Tale intesa è volta a garantire il non contrasto o, ancora meglio, la sostanziale coerenza del PRdSP rispetto agli atti di pianificazione urbanistica comunale: sotto quest'ultimo profilo, assumono, pertanto, significativo rilievo gli atti di programmazione e pianificazione territoriale e locale, nonché i vincoli sovraordinati vigenti.

L'intesa ha ad oggetto non solo la strategia generale di sviluppo dell'area portuale e la sua interazione con il territorio locale, ma anche la delimitazione dell'ambito e dell'assetto complessivo dei porti e, in particolare, delle aree comuni ricomprese nel sotto-ambito porto-città.

Al riguardo, occorre evidenziare che, attesa l'estensione della definizione di "porto", così come delineata negli ultimi anni, l'ambito di PRdSP può non coincidere con la giurisdizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale: da tale ambito infatti possono essere escluse alcune aree demaniali marittime, in quanto ritenute non strategiche ai fini portuali. Al contrario, possono esservi ricomprese alcune aree non demaniali, poiché legate, dal punto di vista funzionale, al porto. Pertanto, tramite l'intesa, il Comune può accettare che alcune aree non demaniali, interconnesse funzionalmente con il porto, siano disciplinate dallo strumento di pianificazione portuale.

Al riguardo, già la precedente edizione delle Linee Guida del 2004 ha posto in evidenza che un PRP adottato (ora PRdSP) e non ancora approvato, può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti, a condizione che dall'intesa sorga l'impegno formale del Comune a adottare la necessaria variante al proprio PRG al fine di consentire un raccordo tra i due strumenti di pianificazione. La Regione, pertanto, provvede ad approvare conclusivamente

l'adottato PRP (ora PRdSP) contestualmente all'approvazione della variante al PRG (nel caso in cui l'approvazione dello strumento urbanistico comunale spetti alla Regione).

La sezione successiva illustra i contenuti generali, il PRdSP, il quale:

- a) delimita l'ambito dei porti costituenti il sistema;
- b) disegna l'assetto complessivo dei porti costituenti il sistema.

Entro gli ambiti portuali sono comprese anche le aree destinate:

- alla produzione industriale;
- all'attività cantieristica;
- alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il PRdSP individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese negli ambiti dei porti costituenti il sistema.

Dall'esame della terminologia normativa si rileva che:

- a) gli ambiti sono i perimetri entro i quali vigono le previsioni di PRdSP;
- b) l'assetto è il "lay-out" di piano di ciascuno dei porti costituenti il sistema. Sotto un profilo tecnico, l'assetto non può non comprendere anche i fondali. Potremmo definirlo, dunque, "assetto plano-batimetrico" di piano regolatore di sistema portuale;
- c) le aree sono porzioni di territorio portuale comprese entro gli ambiti dei porti del sistema, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Il PRdSP può essere assimilato ad un piano di tipo strutturale, strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si può adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, che costringono a continue "correzioni di rotta", pur nell'ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo.

Il PRdSP disciplina gli ambiti dei distinti porti facenti parte del sistema in **due sotto-ambiti**:

a) porto operativo;

b) interazione città-porto.

Il primo sotto-ambito comprenderà, in particolare, le connessioni e gli innesti locali con le reti di trasporto terrestri, poste a base di concertazioni con i soggetti competenti, il secondo sotto-ambito gli innesti e gli affacci urbani tra il porto e la città.

In particolare, il PRdSP definisce, all'interno degli ambiti, gli assetti e i requisiti prestazionali delle opere e, inoltre, le aree interessate dallo svolgimento delle funzioni portuali:

- a) le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali le costruzioni di canali marittimi di accesso, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine e terminali attrezzati, nonché l'escavazione dei fondali;
- b) le infrastrutture viarie e ferroviarie;
- c) le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
- d) le aree di interazione tra porto e città;
- e) le aree riservate alla tutela dei beni e valori storico, archeologico, monumentale, paesaggistico e ambientale.

*Inoltre, il PRdSP provvede a definire le **destinazioni d'uso** delle aree componenti i sotto-ambiti, delle quali si fornisce di seguito un elenco, non esaustivo:*

- commerciale (container; ro-ro; merci varie; rinfuse solide; rinfuse liquide)
- industriale e petrolifera
- passeggeri e crocieristica
- peschereccia
- turistica e da diporto
- logistica
- energetica
- costruzioni e riparazioni navali
- officine meccaniche
- servizi e uffici portuali
- spazi e servizi collettivi (viabilità, parcheggi...)
- usi urbani (commerciali, direzionali, residenziali, culturali e rappresentativi, aree verdi, misti) di interesse comune tra porto e città.

La sezione finale propone un elenco-tipo degli elaborati del PRdSP

Una suddivisione degli elaborati può essere così formulata:

- Relazione generale
- Rapporto ambientale
- Elaborati grafici di piano
- Elaborati integrativi di piano
- Norme d'attuazione
- Allegati

1.4 Normativa regionale

La normativa regionale di riferimento, indicata nella Relazione Illustrativa del Piano 2014, 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*” ed anch'essa è stata successivamente modificata ed integrata, in particolare, per quanto attiene la gestione, la pianificazione e le procedure, dalle LR 17/2014 e LR 9/2022.

La L.R. 30/2006 e s.m.i. 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.

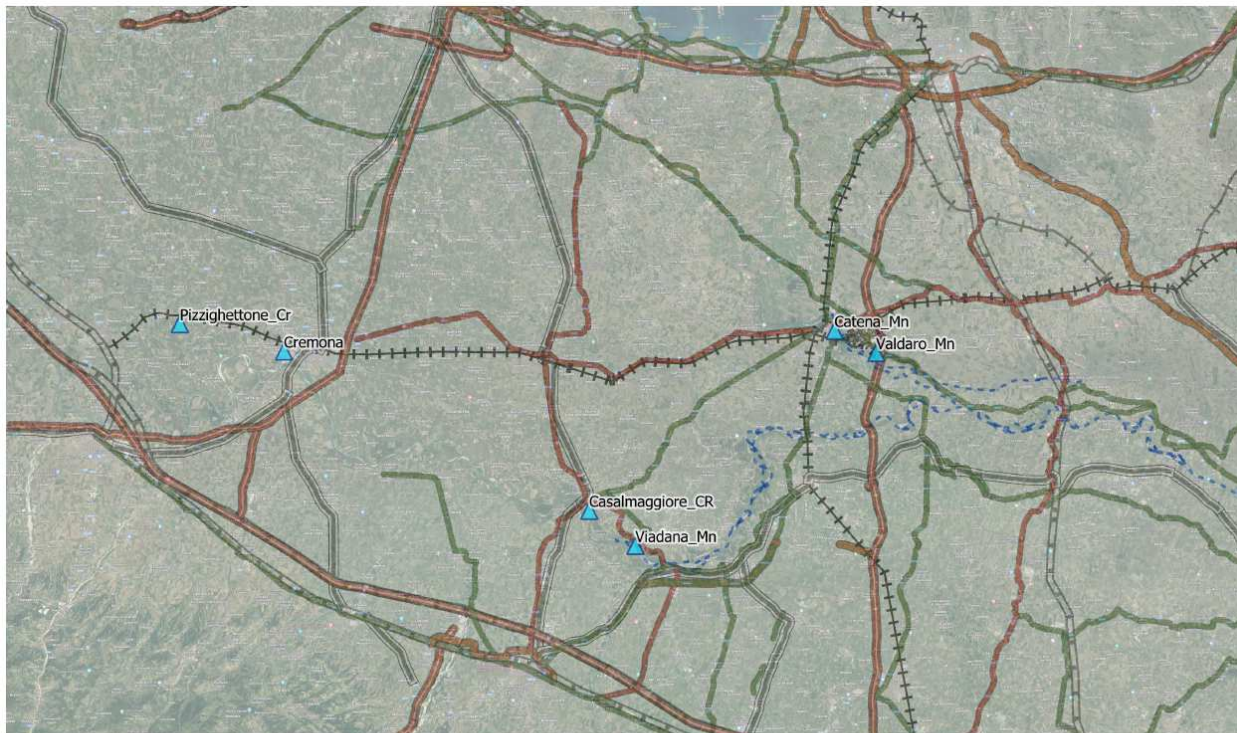
L'art. 8 della legge in particolare:

- 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.



▲ porti e zone portuali di cui all'allegato B della L. Regione Lombardia n. 30/2006

Piano Regolatore Portuale - aree di Mantova



Figura Localizzazione dei porti e zone portuali di Cremona e Mantova di cui all'allegato B – L.R. 30/2006

“FUNZIONI E ATTIVITÀ”

- 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.

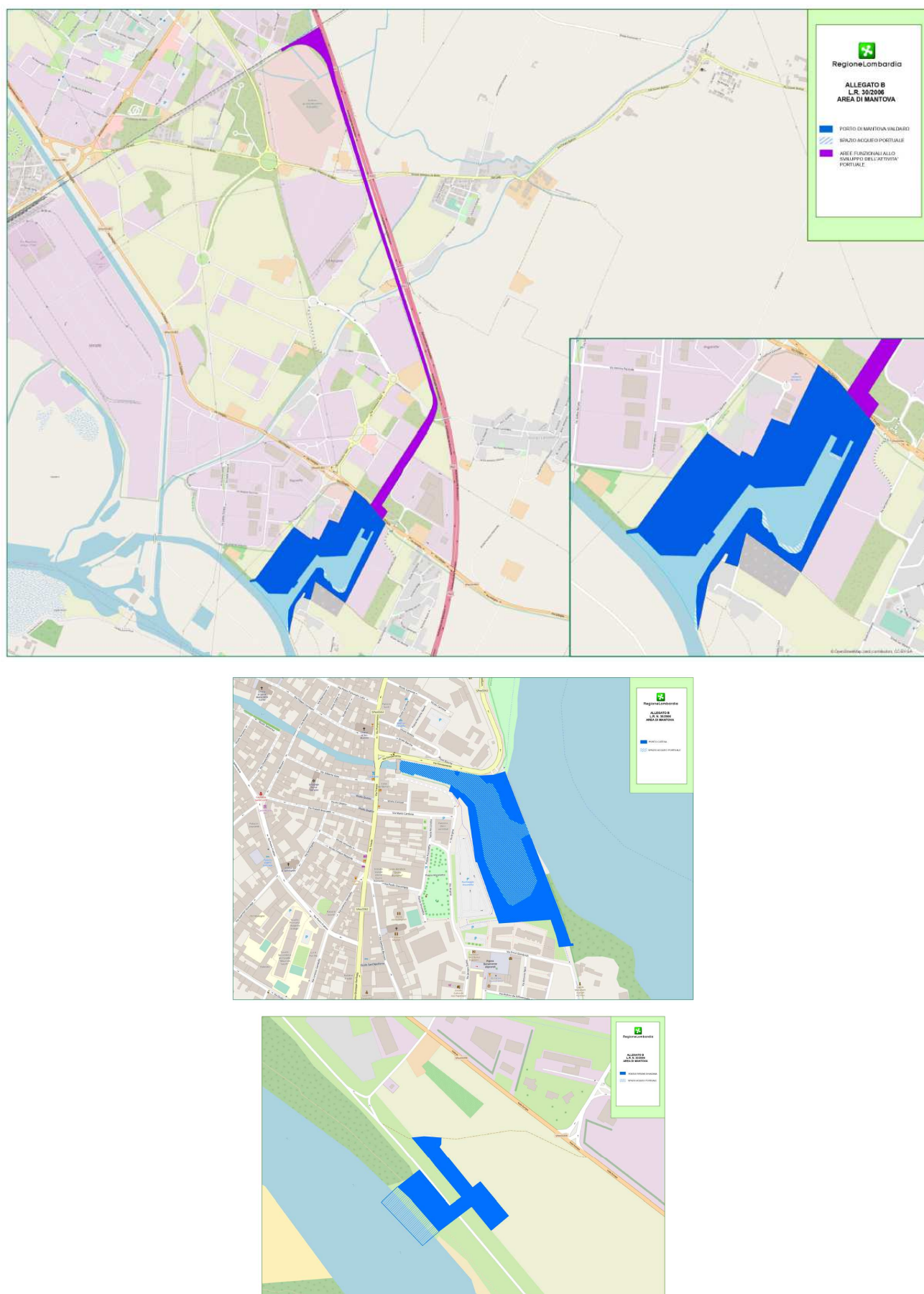


Figure Allegato 1 al DDUO n. 11429/2022 R.L. - cartografie porti e zone portuali aree di Mantova di cui all'allegato B - L.R. n.30/2006

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 disciplina regionale del demanio idroviario è contenuta nel **Regolamento Regionale 27 ottobre 2015, n. 9** "*Disciplina della gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione (articoli 50 e 52, l.r. 6/2012)*".

La prima parte del Regolamento detta disposizioni generali. L'art. 1, oltre all'oggetto, specifica il campo d'applicazione del Regolamento, il quale si applica ai beni del demanio lacuale e idroviario individuati nell'allegato I. Le modifiche all'allegato sono effettuate con deliberazione della Giunta regionale. Lo stesso non si applica alla gestione del demanio idroviario per gli scopi di polizia idraulica.

ALLEGATO I: IDENTIFICAZIONE DEL DEMANIO IDROVIARIO E LIMITI AMMINISTRATIVI



Inoltre, il Regolamento stabilisce:

- all'art. 2 "Finalità" comma 1 che l'autorità demaniale e l'autorità portuale gestiscono rispettivamente il demanio lacuale e idroviario e il demanio portuale ai fini della valorizzazione e dello sviluppo delle attività ivi esercitabili, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso del demanio stesso;
 - . al comma 2 che costituiscono, in particolare, esigenze del pubblico uso del demanio la navigazione, la balneazione, la pesca, la passeggiata pedonale, l'attività ciclistica nonché l'accesso, la sosta e il transito lungo il demanio stesso;
- all'art. 3 "Beni" comma 2 che fanno parte del demanio idroviario:
 - a) i fiumi e le relative spiagge;
 - b) i canali con le relative pertinenze;
 - c) i porti lungo fiumi e canali;
 - d) le opere di difficile rimozione costruite sul demanio che, alla cessazione della concessione, non siano state oggetto di provvedimento di demolizione;
- all'articolo 4 "Definizioni" comma 1 che si intende per:
 - a) ambito portuale, il porto e le aree ad esso contigue e interessate dai traffici portuali;
 - b) autorità demaniale:
 - b1) in relazione al demanio lacuale, l'autorità di bacino lacuale territorialmente competente o il Comune competente per territorio, se non associato all'autorità di bacino lacuale;
 - b2) in relazione al demanio idroviario, il soggetto che esercita le funzioni amministrative in materia di gestione del demanio idroviario stesso;
 - c) autorità portuale:

- c1) l'autorità di bacino lacuale o il Comune, se non associato all'autorità di bacino lacuale, in relazione all'esercizio delle funzioni amministrative in materia di gestione dell'ambito portuale sui laghi;
- c2) il soggetto che esercita le funzioni amministrative in materia di gestione dell'ambito portuale e delle banchine commerciali lungo il sistema idroviario;
- all'articolo 5 "Rapporti tra Regione Lombardia e le autorità demaniali o portuali" comma 3 che le autorità demaniali e portuali trasmettono alla Regione una relazione annuale sulla gestione del demanio che illustra, in particolare:
 - a) lo stato delle concessioni in atto e l'attività di verifica, svolta anche a campione, sul rispetto delle clausole dell'atto di concessione;
 - b) l'utilizzo della quota di canoni trattenuta;
 . al comma 4 che la Regione verifica, attraverso la relazione di cui sopra, l'attuazione delle funzioni conferite o delegate e può emanare indirizzi generali per la migliore valorizzazione delle aree demaniali ai fini dello sviluppo delle attività ivi esercitate nonché dei traffici per vie navigabili interne e fluvio-marittimi.

Negli articoli a seguire vengono trattati i seguenti argomenti:

- Disposizioni in materia di dominicalità relative alla delimitazione del demanio portuale e al rapporto con gli strumenti urbanistici comunali, in particolare l'art. 14 "Approvazione o modifica dei piani comunali di governo del territorio" indica:
 - . al comma 1 che i Comuni individuano nei Piani di Governo del Territorio le aree del demanio così come definito dagli articoli 1 e 3 e disciplinano le stesse coerentemente con la loro natura giuridica e le esigenze del territorio;
 - . al comma 2 che i comuni trasmettono, a seguito dell'adozione ed entro i termini per la presentazione delle osservazioni, i Piani di Governo del Territorio e le relative varianti alla autorità demaniale o portuale, ai fini dell'eventuale formulazione di osservazioni con riferimento alle aree di cui al comma 1 e alla zona di rispetto di trenta metri dal confine delle stesse per la verifica della compatibilità con i pubblici usi del demanio.
- Disposizioni in materia di gestione del demanio relative alle concessioni, ai canoni demaniali e alla vigilanza; di questa sezione si richiama l'art 16 "Valorizzazione del demanio e sviluppo economico e sociale delle comunità" il quale indica:
 - . al comma 1 che gli interventi sul demanio si inseriscono all'interno della programmazione orientata allo sviluppo, valorizzazione e riqualificazione delle infrastrutture per la navigazione interna e fluvio-marittima e finalizzata allo sviluppo del trasporto di merci e di persone, del turismo nautico e dei servizi correlati alle attività balneari, ove consentite, nonché allo sviluppo della fruizione ciclopedonale. Per i porti dotati di piano regolatore portuale, le iniziative si inseriscono all'interno della pianificazione e destinazione d'uso delle aree fissata dal piano regolatore portuale medesimo;
 - . al comma 2 che la Regione, in una visione di bacino per i beni del demanio lacuale e di area vasta per i beni del demanio idroviario, favorisce in particolare la realizzazione di:
 - a) progetti di manutenzione straordinaria dei porti esistenti e loro riqualificazione e ampliamento;
 - b) progetti tesi a favorire e sviluppare il trasporto di merci lungo il sistema idroviario quale modalità di trasporto alternativa al trasporto su strada in armonia con gli orientamenti comunitari nonché lo sviluppo delle infrastrutture e delle dotazioni portuali funzionali alle attività logistiche anche connesse al trasporto intermodale delle merci;
 - c) progetti di riqualificazione o costruzione di strutture di approdo, anche temporaneo, di unità di navigazione;

d) progetti di realizzazione di nuove strutture destinate alla nautica da diporto, anche per l'ormeggio a secco (dry storage);

e) progetti di realizzazione di itinerari ciclopeditoni o di potenziamento di quelli esistenti o di aree di sosta e ristoro;

f) progetti di realizzazione di strutture e impianti per la erogazione dei servizi funzionali alla navigazione, quali la rimozione di rifiuti e di acque di sentina, il rifornimento di acqua potabile, di energia elettrica e di carburante;

g) progetti tesi al recupero e alla manutenzione dei beni di valore storico, artistico o ambientale, in vista della loro conservazione, valorizzazione e migliore fruizione pubblica;

h) adeguamento delle strutture esistenti alla normativa vigente in materia di sicurezza, igiene e abbattimento delle barriere architettoniche;

. al comma 3 che in attuazione del principio di sussidiarietà orizzontale, per la realizzazione degli interventi di cui al comma 2 la Regione favorisce, in ordine di priorità:

a) l'autonoma iniziativa finanziaria dei privati, singoli o associati, ai fini della valorizzazione del demanio lacuale e idroviario e dello sviluppo economico e sociale delle comunità interessate sotto il profilo, in particolare, dell'incremento dei livelli occupazionali;

b) l'attivazione di forme di partenariato pubblico privato per il finanziamento, la progettazione, la costruzione e la gestione di opere pubbliche o la fornitura di servizi;

c) il finanziamento con risorse pubbliche;

- Disposizioni in materia di strutture di ormeggio;

- Disposizioni speciali in materia di porti lacuali e di porti e di banchine commerciali del sistema idroviario; in relazione a questi ultimi, oltre alle indicazioni in materia di autorizzazioni, concessioni e sicurezza, stabilisce:

- all'art. 53 "Autorità portuali" che l'autorità portuale gestisce l'ambito portuale ove svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni commerciali portuali, delle altre attività commerciali e industriali, di affidamento e controllo dei servizi di interesse generale esercitati nell'ambito portuale, di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali. L'autorità portuale gestisce altresì le banchine commerciali del sistema idroviario, sulle quali svolge le funzioni di cui al periodo precedente. La stessa non esercita attività d'impresa;

- all'articolo 54 "Programmazione e realizzazione delle opere nell'ambito portuale e sulle banchine commerciali" comma 1 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;

- all'art. 55 "Operazioni portuali" comma 1 che sono operazioni portuali il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell'ambito portuale;

- . al comma 2 che per ciclo delle operazioni portuali si intende l'insieme delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, rese in ambito portuale dalle imprese autorizzate ai sensi del successivo art. 57, ciascuna nella propria autonomia organizzativa, finalizzato al passaggio del carico o di parte di esso da una nave ad un'altra o ad altre modalità di trasporto e viceversa.
- all'art. 56 “Dei servizi portuali”, comma 1, che sono servizi portuali le attività imprenditoriali consistenti nelle prestazioni specialistiche, che siano complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali, da rendersi su richiesta di soggetti autorizzati allo svolgimento anche in autoproduzione delle operazioni portuali.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.1 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

2.2 Piani nazionali

2.2.1 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		
UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO ✓ 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

2.2.2 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

2.2.3 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 nella 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.

2.3 Piani regionali

2.3.1 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 (DEFR) 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:

1. migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socioeconomico;
2. assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
3. garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
4. 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;

Relativamente al sistema idroviario, "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 Valdaro. Riferimenti programmatori: 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 programmatori: 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.

Con D.G.R. 27 luglio 2023 - n. XII/739, Regione Lombardia ha avviato il procedimento di aggiornamento del PRMT ed attività correlate.

2.3.2 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, recependo le previsioni del PRMT.

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

- 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 quelli 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. 42 del 20 giugno 2023 (pubblicato sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 26 del 1° luglio 2023), in allegato al Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS).

L'aggiornamento 2023 integra i contenuti relativi ai porti regionali nel capitolo 1 del Documento di Piano “*La strategia regionale per lo sviluppo competitivo e armonioso del territorio*”, alla sezione dedicata alle infrastrutture prioritarie per la Lombardia (par. 1.5.6) e, in particolare, per la mobilità, trattando dei temi relativi alla logistica e al trasporto delle merci, evidenziando che, per quanto ci interessa, “*In quest’ambito per la Lombardia gli interventi infrastrutturali prioritari sono finalizzati a:*

- *migliorare la funzionalità dei collegamenti ferroviari lungo i corridoi TEN Reno-Alpi, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo;*
- *aumentare la capacità di linea e adeguare gli standard prestazionali (lunghezza, sagoma e peso dei treni circolabili) delle tratte ferroviarie percorse dai flussi merci sia lato Nord, verso i valichi alpini svizzeri e austriaci, sia lato Sud, verso il 3° Valico appenninico e i porti liguri. sia lato est, verso i porti di Trieste, Venezia e Ravenna anche grazie al Po e alle idrovie ad esso collegate attraverso i porti fluviali di Cremona e Mantova;*
- *favorire la realizzazione di nuovi terminal nelle aree che manifestano una dinamica della domanda più vivace;*
- *favorire lo sviluppo delle zone logistiche semplificate (porto e retroporti di Genova, porti fluviali lombardi di Cremona e Mantova)”.*

Nel seguito si conferma che *“Per quanto riguarda il sistema idroviario padano veneto, gli interventi infrastrutturali sono volti al rilancio della navigazione commerciale con il potenziamento dei porti di Cremona e Mantova, del canale Mantova-Adriatico – che grazie all’apertura della conca di Valdaro dal 2018 connette direttamente al mare i porti industriali mantovani - e il miglioramento delle condizioni di navigabilità del Fiume Po nella tratta tra Cremona e Mantova, attraverso l’attenta valutazione dei benefici ottenibili in termini di riduzione del traffico su gomma e di sostenibilità ambientale complessiva.*

Per garantire l’operatività delle imprese di navigazione attive sul sistema, particolare attenzione è data agli aspetti manutentivi della rete idroviaria, curati da AIPO (in Lombardia ed Emilia-Romagna) e da Infrastrutture Venete (in Veneto) sotto la regia dell’Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, organismo di coordinamento che vede rappresentate le quattro Regioni interessate dal sistema (oltre alle tre citate vi partecipa anche il Piemonte).

Gli interventi finalizzati allo sviluppo della navigazione interna in Lombardia hanno il fine di favorire sia l’intermodalità del trasporto merci che la fruibilità e la valorizzazione del territorio”.

Nel contesto dell’aggiornamento Regione segnala che è in corso di definizione la Tavola 3 del Documento di Piano (aggiornamento 2019) la quale tuttavia non è ancora resa disponibile.

Si richiama pertanto l’aggiornamento del PTR 2022, in allegato alla Nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NADEFR 2022) approvata con DGR 7178 del 24/10/2022 e poi con D.C.R. n. 2578 del 29 novembre 2022 (pubblicata sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia, serie Ordinaria, n. 50 del 17 dicembre 2022), nel quale era previsto 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:

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

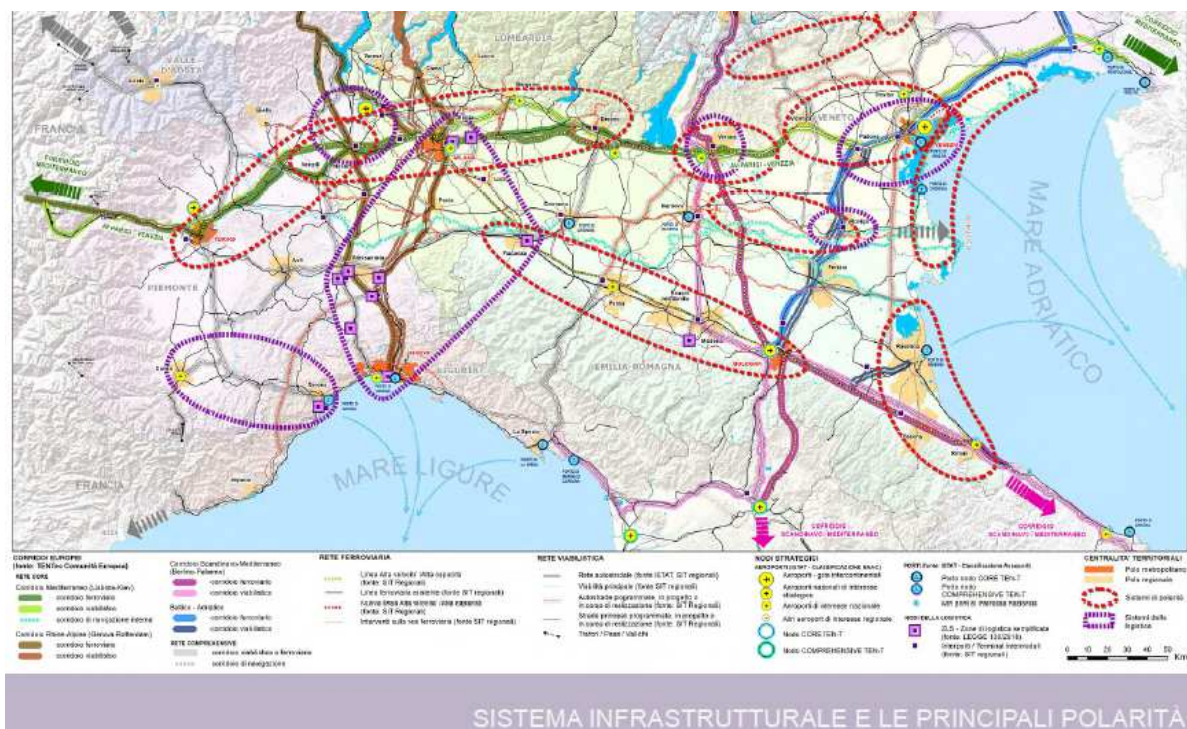
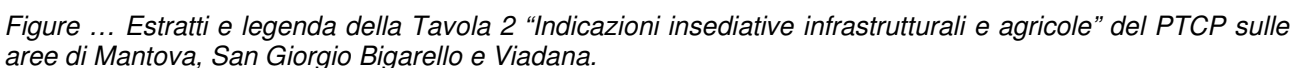
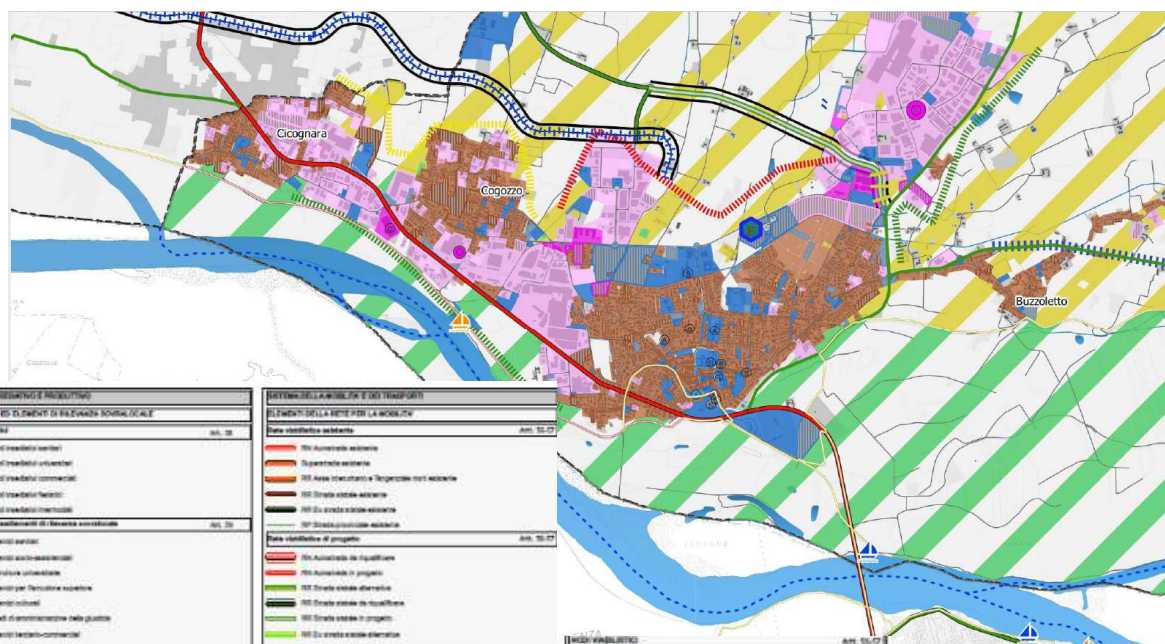


Figura ... Estratto della Tavola PT 1a “Quadro europeo transnazionale” del PTR 2022



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 denominato "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" sviluppato nel contesto dell'adeguamento del PTCP 2022 (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, 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 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

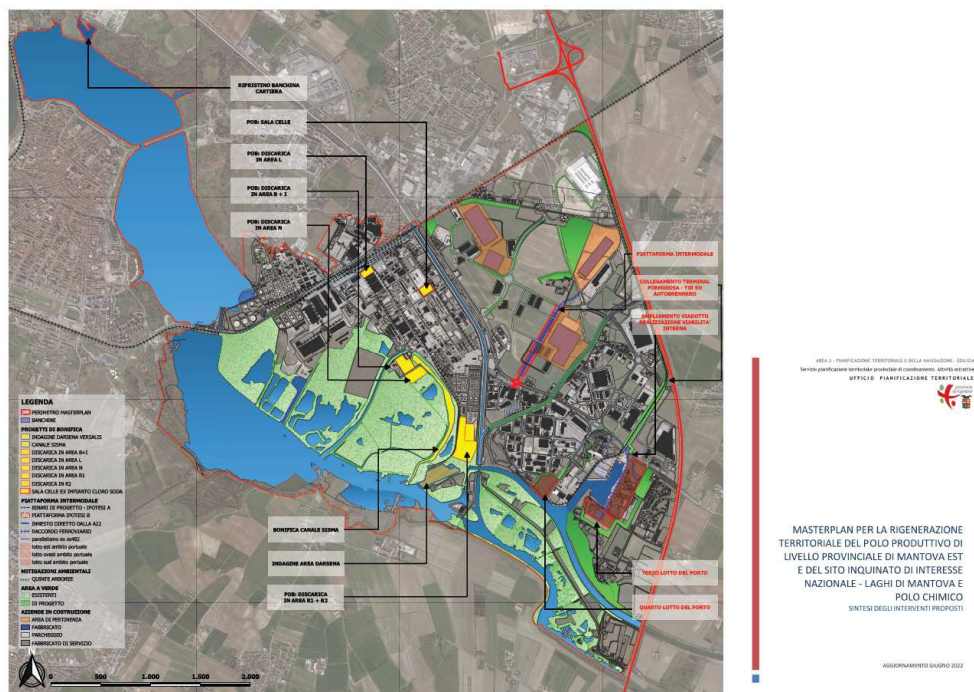


Figura ... Tavola del Masterplan “Sintesi degli interventi proposti” aggiornata con Decreto Presidenziale n. 76/2022

Con l’Atto di indirizzo n. 76 del 16/06/2022 il Presidente della Provincia ha dato mandato agli uffici di procedere con le attività finalizzate all’aggiornamento del Protocollo d’Intesa, già sottoscritto nel 2018, tra Provincia di Mantova, Comune di Mantova e Comune di San Giorgio Bigarello per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell’area sovracomunale “Valdaro e Olmolungo” e delle relative infrastrutture, il quale prevedeva:

- la condivisione delle strategie per lo sviluppo economico e il contenimento degli effetti ambientali dell’area a vocazione intermodale per cui risultava prioritaria la previsione della piattaforma intermodale per lo scambio ferro-gomma-acqua realizzabile in solo questo contesto urbanistico collegato al Porto di Valdaro,
- l’approfondimento delle condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni in corso e future nel rispetto delle prescrizioni già formulate e delle più recenti normative in materia,
- la valutazione in modo compiuto e preventivo dello stato di fatto e dell’avanzamento dei progetti infrastrutturali per definire modalità operative coerenti con la situazione dei luoghi e con le mutate esigenze degli insediamenti, contenendo gli effetti ambientali e orientando il trasporto merci su mezzi più sostenibili,
- gli impegni degli enti sottoscrittori,
- una prima ipotesi di localizzazione della piattaforma intermodale (ipotesi A).

L’aggiornamento del Protocollo si è reso necessario a causa dell’evoluzione pianificatoria e progettuale intervenuta ad opera degli enti competenti e dei soggetti attuatori, tra cui:

- da parte della Provincia lo sviluppo delle ipotesi progettuali A e B della piattaforma intermodale e la redazione del Masterplan per la rigenerazione territoriale del polo di Mantova est, contestualmente al PTCP,

- da parte del Comune di Mantova l'approvazione del Piano Attuativo 13 Olmolungo con l'inserimento dell'ipotesi A della piattaforma e successivamente di una variante al Piano stesso per l'inserimento della piattaforma B.

In tale contesto si è valutato di optare per una diversa localizzazione e sviluppo della piattaforma intermodale e di approfondire dal punto di vista progettuale l'ipotesi B definendo la nuova previsione localizzativa condivisa della piattaforma intermodale in coerenza con il progetto di fattibilità tecnico economica e di aggiornare la Tavola 2 del Masterplan.

2.4.2 Il Piano Regolatore Portuale di Mantova del 2014

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 idrovie 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 e 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:

- ✓ Sottoscrizione dell'intesa con i Comuni interessati, (Comune di Mantova e Comune di San Giorgio di Mantova) anche in merito alla conformità urbanistica.
- ✓ Espletamento della Procedura di Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza (VincA).
- ✓ Adozione da parte della Provincia, in qualità di Autorità Portuale.
- ✓ 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

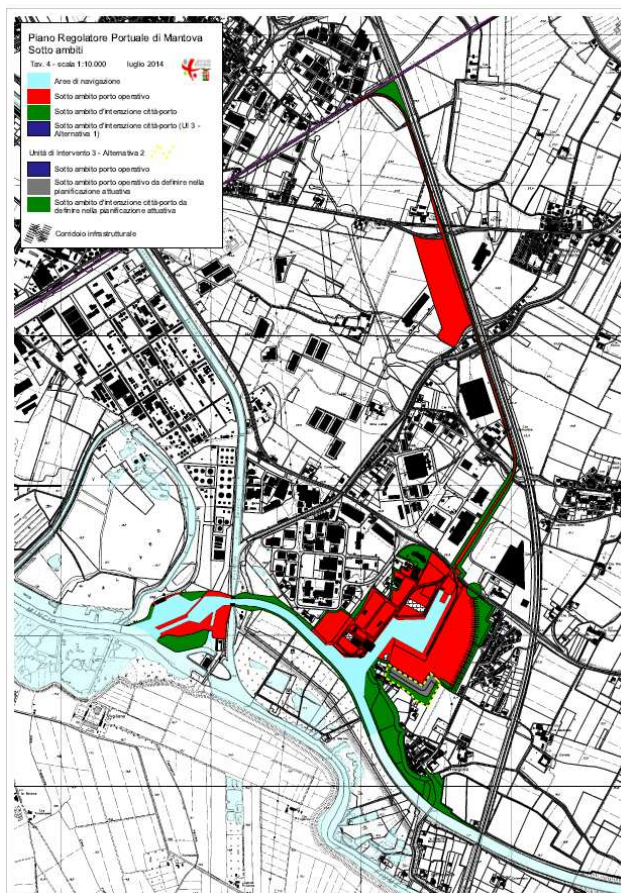
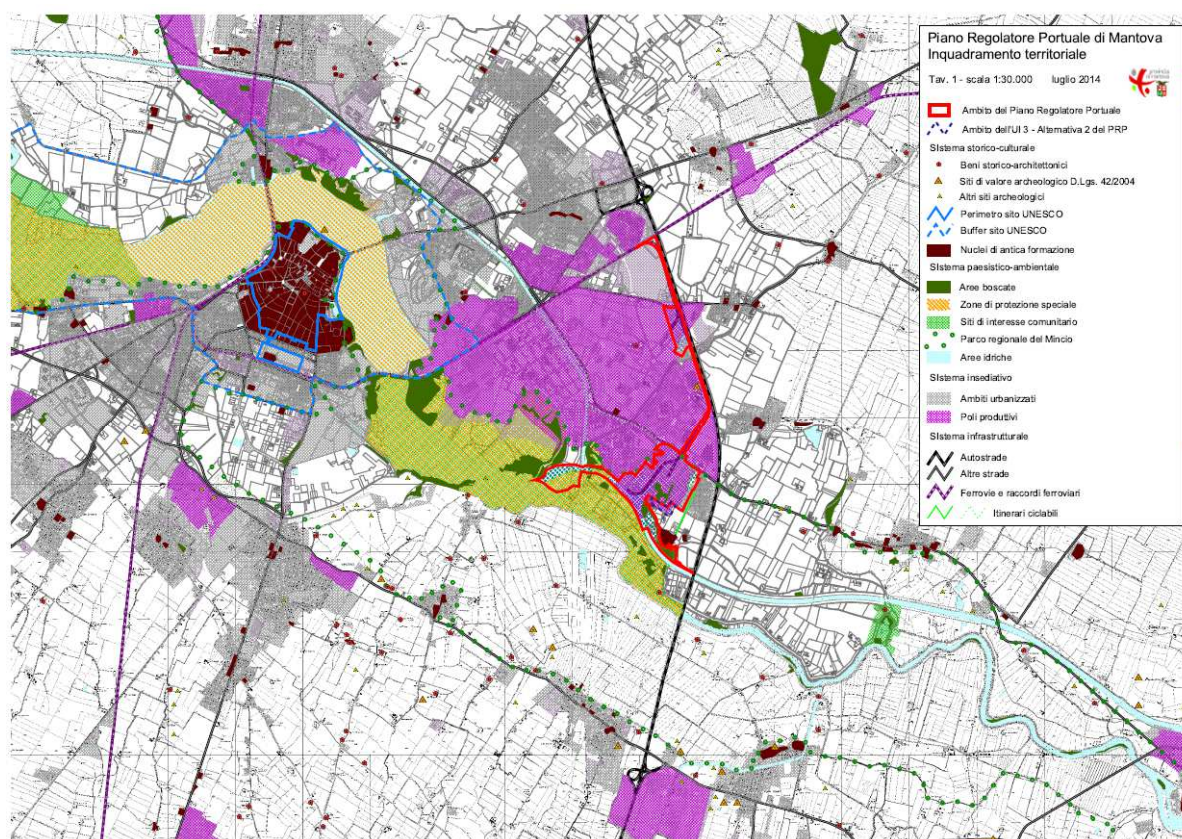


Figure ... Tavola 1 "Inquadramento territoriale" con individuazione dell'ambito e Tavola 4 "Sotto ambiti" del Piano Regolatore Portuale di Mantova (DCP n. 48/2014)

2.5 Piani comunali

2.5.1 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.

Successivamente il PGT è stato oggetto di diverse varianti puntuali, relative a temi specifici o adeguamenti ed attualmente è in corso la revisione del PGT, con contestuale VAS, il cui procedimento è stato avviato nel settembre 2021.

In relazione agli obiettivi e ai contenuti pertinenti con il PRP il PGT vigente 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 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 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 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.

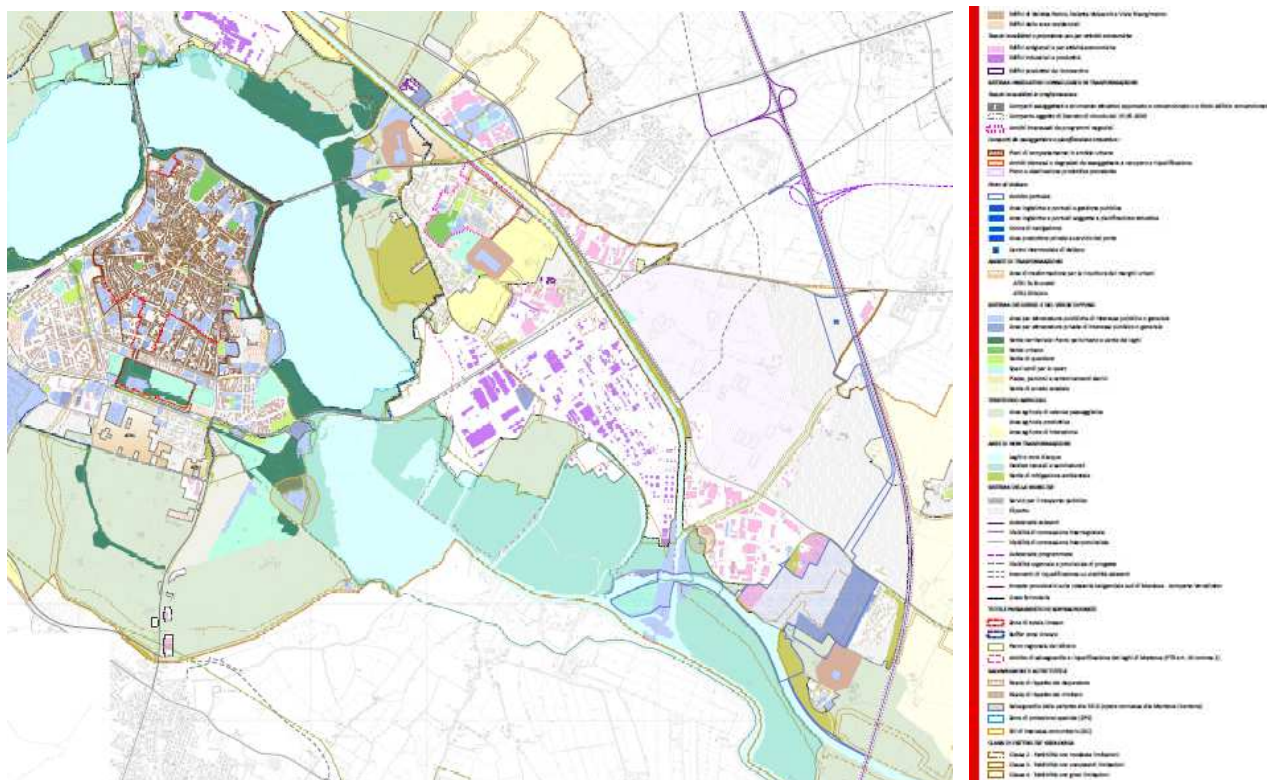


Figura ... Estratto della Tavola 6 "Previsioni di piano" del PGT di Mantova (DCC 60/2012)

2.5.2 Il Piano Attuativo n. 13 Olmolungo - Mantova

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 di variante al piano attuativo, a seguito di richiesta di adozione/ approvazione, attualmente in itinere (sospensione termini per richieste di integrazioni).

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 potenziamento delle risorse idroviarie e la realizzazione di una banchina e pipeline sul Po con relative strutture annesse erano indicati tra gli obiettivi e le strategie generali del PGT previgente di Viadana (DCC n. 130 del 18/12/2007) e confermati nella variante 2012 che, per il sistema infrastrutturale e con riferimento alla rete idroviaria, richiamava la rilevanza strategica dell'intervento, di valenza pubblica sovracomunale, 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).

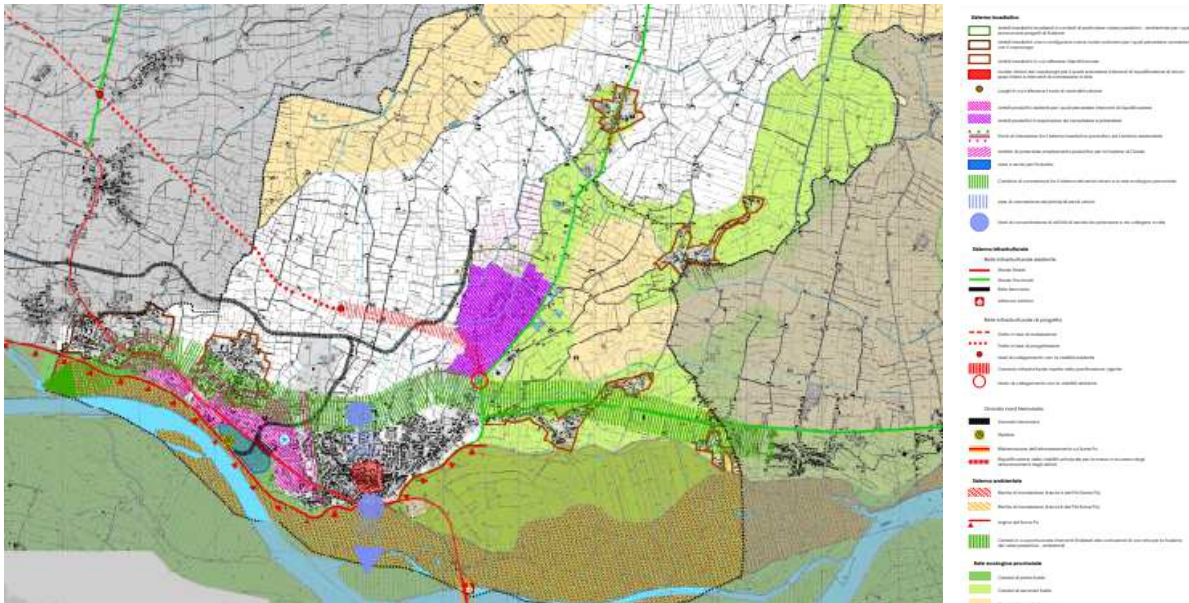


Figura ... Estratto della Tavola 8 A1 "Strategie del Documento di piano" del PGT previgente di Viadana (DCC 130/2007)

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

3.1 Introduzione: il sistema idroviario

Il tracciato del Sistema Idroviario padano veneto è stato approvato, assieme al Piano Poliennale della sua attuazione, dal Decreto del Ministro dei Trasporti del 25 giugno 1992, ai sensi della legge 380/90.

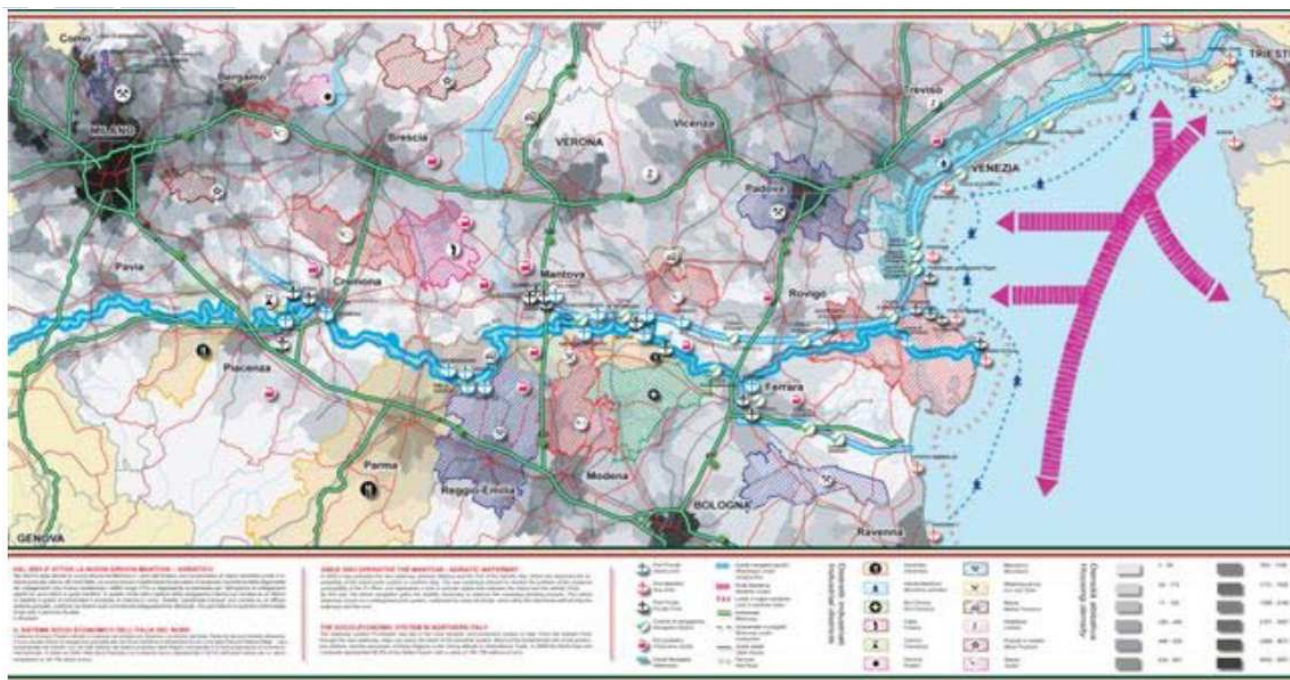


Figura 11 Il Sistema Idroviario dell'Italia del Nord, con indicazione delle infrastrutture presenti e sua collocazione rispetto ai principali distretti produttivi. Fonte: Coordinamento Porti Nord Italia e Nord Adriatico.

La rete idroviaria dell'Italia del Nord definita dal DM n.759/92, ha un'estensione di 987,5 Km (di cui 564 utilizzabili a fini commerciali) e comprende le seguenti idrovie:

- il fiume Po da Cremona a Porto Tolle: 275 km (presso la foce);
- il primo tratto del canale MI-CR-PO (fino a Pizzighettone): 14 km;
- il fiume Mincio da Mantova al Po (via Governolo): 20 km;
- il Fissero - Tartaro - Canalbianco - Po di Levante (incile): 117 km;
- il Canale Po - Brandolo - Laguna Veneta: 19 km;
- il Po di Levante: 19 km;
- la Laguna Veneta (da Chioggia a Venezia): 30 km;
- l'Idrovia Ferrarese (Pontelagoscuro - Porto Garibaldi): 70 km.
- il Canale Ausa-Corno: 4 km.

LEGENDA

- Porto/Banchina
- Rete in esercizio
- Navigazione turistica
- Conca di navigazione
- Sede ARNI

Il Porto di Cremona, collocato lungo l'asta del Po e distante dal mare Adriatico circa 280 km, è lo scalo portuale più a ovest della Pianura Padana: dista 83 km da Milano, 55 km da Brescia, 100 km da Bergamo, 40 km da Piacenza, 90 km da Pavia e 75 km da Parma; è ubicato all'inizio del canale navigabile, che raggiunge la località di Pizzighettone con una lunghezza di 13 km ed è potenzialmente destinato a raggiungere l'area milanese.

Piano Regolatore Portuale - Provincia di Mantova – Relazione Illustrativa - proposta giugno 2024

della Lombardia Orientale: dista 40 km da Verona (Quadrante Europa) ed è connesso con il sistema portuale mantovano che si sviluppa lungo il fiume Po e lungo l'idrovia.

3.2 Il sistema portuale mantovano

Il riconoscimento della domanda di infrastrutture di navigazione dislocate a ridosso dei distretti industriali e collegate alle esigenze dirette delle imprese ha portato alla progettazione ed alla realizzazione di nuovi porti sul Canale Mantova-Adriatico e sul Po a integrazione del porto di Valdaro a Mantova. Tramite un sistema portuale policentrico è possibile anche ottenere una migliore specializzazione di servizi portuali in funzione delle prevalenti esigenze degli utenti come nel caso di pipeline o di carichi eccezionali. Inoltre, l'apertura del Canale Mantova-Adriatico ha innescato una nuova opportunità di sistema attraverso la possibilità di insediare imprese con gli affacci lungo di esso come nel caso di Roncoferraro ed Ostiglia.

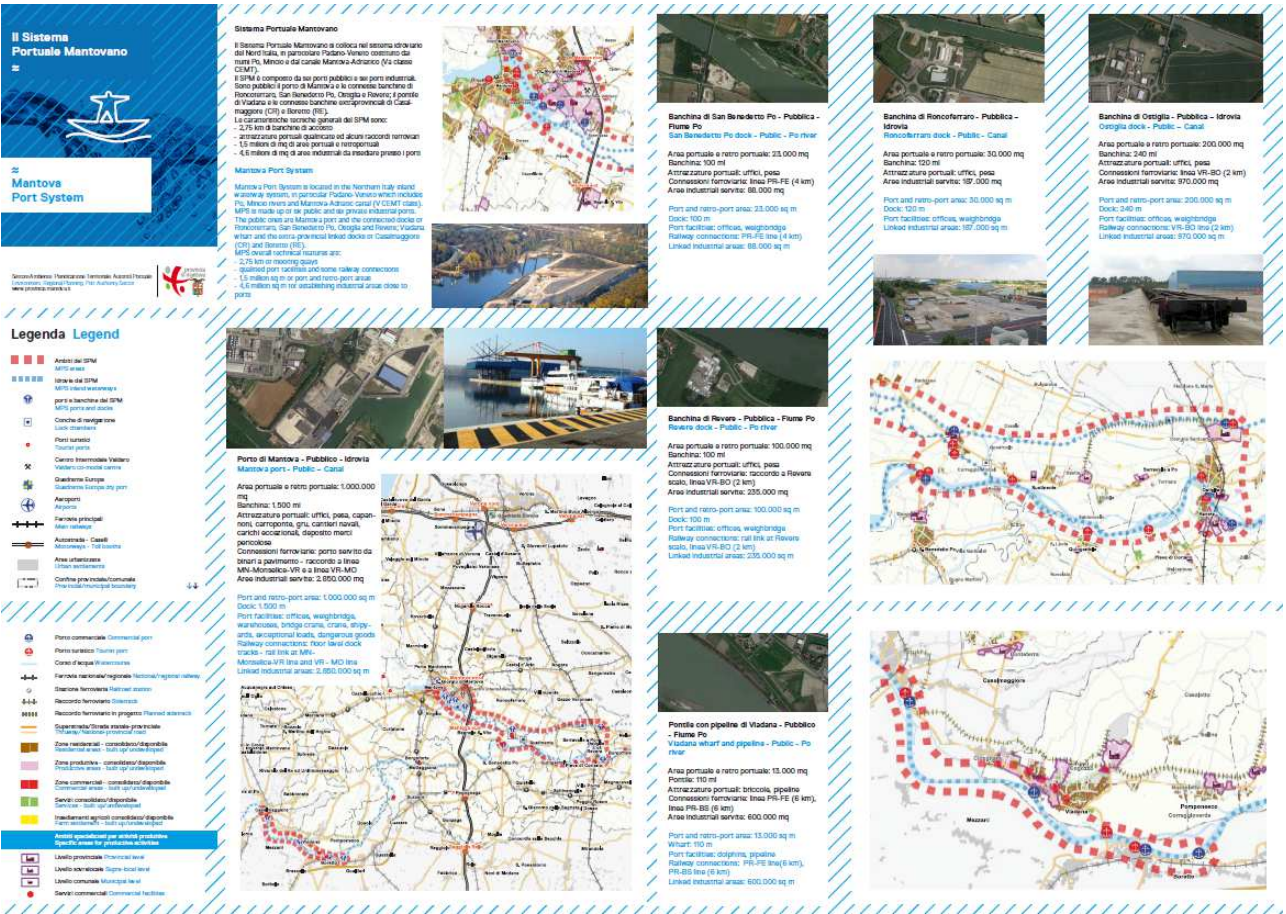


Figura ... Mappa del sistema portuale mantovano - elaborazione Provincia di Mantova

Di seguito si riporta l'elenco completo dei porti mantovani (commerciali e turistici):

TIPO	PUB PRIV	COMUNE	LOCALITA	GESTORE	PONTILE
COMMERCIALE	PR	Ostiglia		CTE Ostiglia	
COMMERCIALE	PR	Sermide	MOGLIA	CTE Sermide	
COMMERCIALE	PR	Mantova		Cartiera burgo	
COMMERCIALE	PR	Mantova		IES spa	
COMMERCIALE	PR	Mantova		Belleli energy	

COMMERCIALE	PR	Mantova	modificato 10_2019	Polimeri europa	
COMMERCIALE	PR	Mantova	inserito 10_2019	Versalis	
COMMERCIALE	PU	Revere		Azienda porti	
COMMERCIALE	PU	Ostiglia		comune Ostiglia	
COMMERCIALE	PU	Roncoferraro	GOVERNOLO	Azienda porti	
COMMERCIALE	PU	San Benedetto Po		comune di San Benedetto	
COMMERCIALE	PU	Mantova	VALDARO	Azporti/valdaro-ProvMNagg	
COMMERCIALE	PU	Viadana		Provincia	
TURISTICO	PR	Revere		assoc. Canottieri Revere	motonave+diporto
TURISTICO	PR	Suzzara	RIVA	club nautico s. coop	motonave+diporto
TURISTICO	PR	Borgoforte		assoc canott di Borgofo	motonave+diporto
TURISTICO	PR	Mantova	LAGO INFERIORE		
TURISTICO	PR	Mantova	LAGO DI MEZZO		
TURISTICO	PR	Roncoferraro	GOVERNOLO	associazione nautica go	diporto
TURISTICO	PR	Ostiglia		societ 1»T1 TÇ naut ostigli	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Felonica		comune di Felonica	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Sermide	AREA EX TELEFERICA	canottieri sernide	motonave+diporto
TURISTICO	PU	San Benedetto Po		comune di San Benedetto	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Viadana		comune di Viadana	motonave +diport
TURISTICO	PU	Bagnolo S. Vito	CORREGGIO MICHELI	ass. nautica bagnolo s.	diporto
TURISTICO	PU	Mantova	FIERA CATENA	Az porti cr-mn-Prov MNagg	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Quingentole		Associazione Nautica	diporto
TURISTICO	PU	Roncoferraro	GOVERNOLO	provincia di mantova	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Curtatone	GRAZIE	parco del mincio	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Rodigo	RIVALTA	pro loco "amici di riva	motonave
TURISTICO	PU	Mantova	BELFIORE		
TURISTICO	PU	Suzzara	RIVA	comune di Suzzara	motonave+diporto
TURISTICO	PU	Sustinente	SACCHETTA		
TURISTICO	PU	Pieve di Coriano			
TURISTICO	PU	Ostiglia			
TURISTICO	PU	Virgilio	PIETOLE		

Il Sistema Portuale Mantovano pubblico e privato relativo ai soli porti commerciali presenta le seguenti caratteristiche generali:

- sei porti pubblici e sei privati per un totale di 2,2 Km di banchine di accosto con circa 360.000 m quadrati di aree portuali esistenti ed altrettante già previste

- circa 4,6 milioni di mq di nuove aree industriali da insediare a ridosso dei porti
- attrezzature portuali qualificate ed allacciamenti ferroviari in diverse aree portuali
- un volume di traffico che si era attestato alla fine degli anni '90 intorno alle 600.000 ton e che negli ultimi anni ha subito una flessione a causa di crisi congiunturali aziendali.

Da recenti incontri con le imprese è emersa una domanda di trasporto fluviale a breve termine di altre 500.000 tonnellate. Nel complesso, quindi, il modello di sistema portuale, che viene proposto, garantisce maggiore flessibilità di servizio per migliorare le capacità di risposta alle domande delle imprese.

	AUTORITA' PORTUALE MANTOVA	PROV MN	PROV MN	PROV MN	PROV MN
	ANNI	2019	2020	2021	2022
TONNELLATE					
A	PORTO MANTOVA VALDARO BANCHINE nave x 1450 t x ritorno (TON)	250.000	319.500	798.950	754.500
B	RACCORDO FER PORTO treno x 1300 T x ritorno (TON)	206.500	345.900	1.097.200	1.211.600
C	PORTI DEL SISTEMA PORTUALE MANTOVANO 1 nave x 1450 t x ritorno (TON)	143.500	145.600	147.900	150.800
D	MANTOVA PORTO TRASP STRADA /STRADA calcolo n camion x ton 28 (TON)	180.000	274.000	275.072	319.480
A+B+C+D	TOTALE TONNELLATE EQUIVALENTI SISTEMA PORTUALE MANTOVANO FERRO/ACQUA/GOMMA	780.000	1.085.000	2.319.122	2.436.380

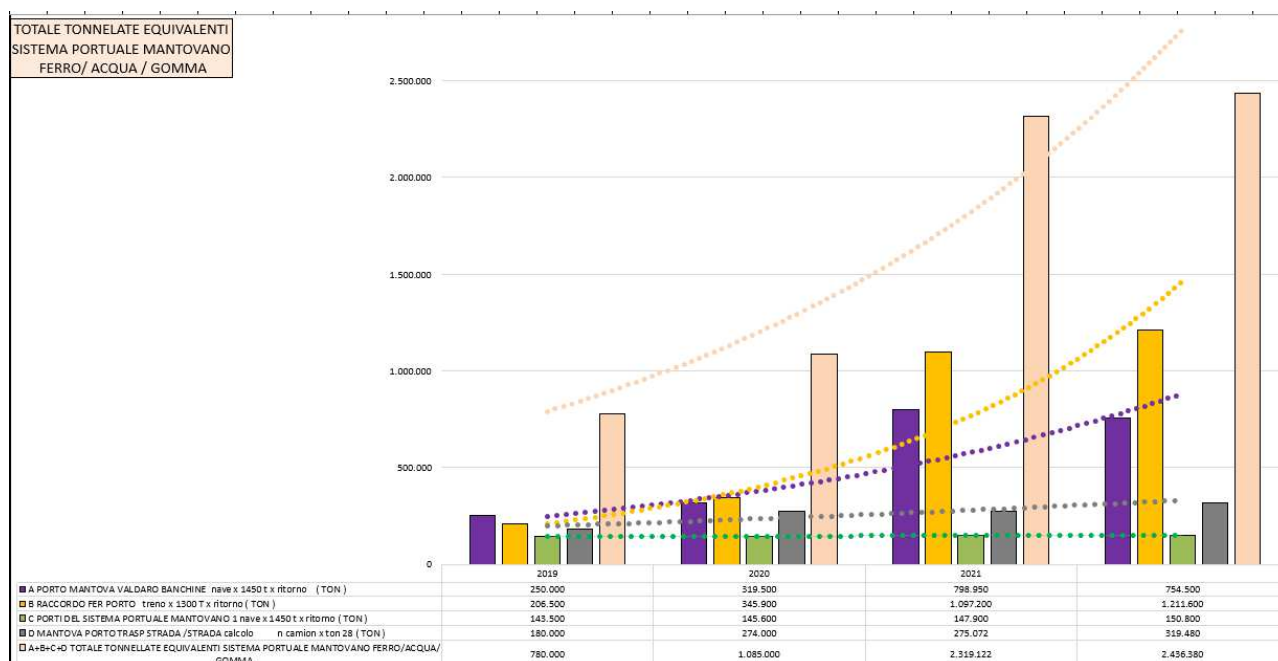


Figura ... Dati statistici e grafico trasporti SPM – fonte Provincia di Mantova

La Provincia, in qualità di ente gestore del demanio idroviario interno - comprensivo delle aree portuali site sul suo territorio – disciplina la concessione di area (terreno, spazio acqueo, ufficio, ecc..) su superficie demaniale. Il disciplinare di concessione viene

predisposto, previa verifica dei requisiti necessari, a seguito di richiesta presentata da persone fisiche o giuridiche che intendono svolgere un'attività su terreno demaniale.

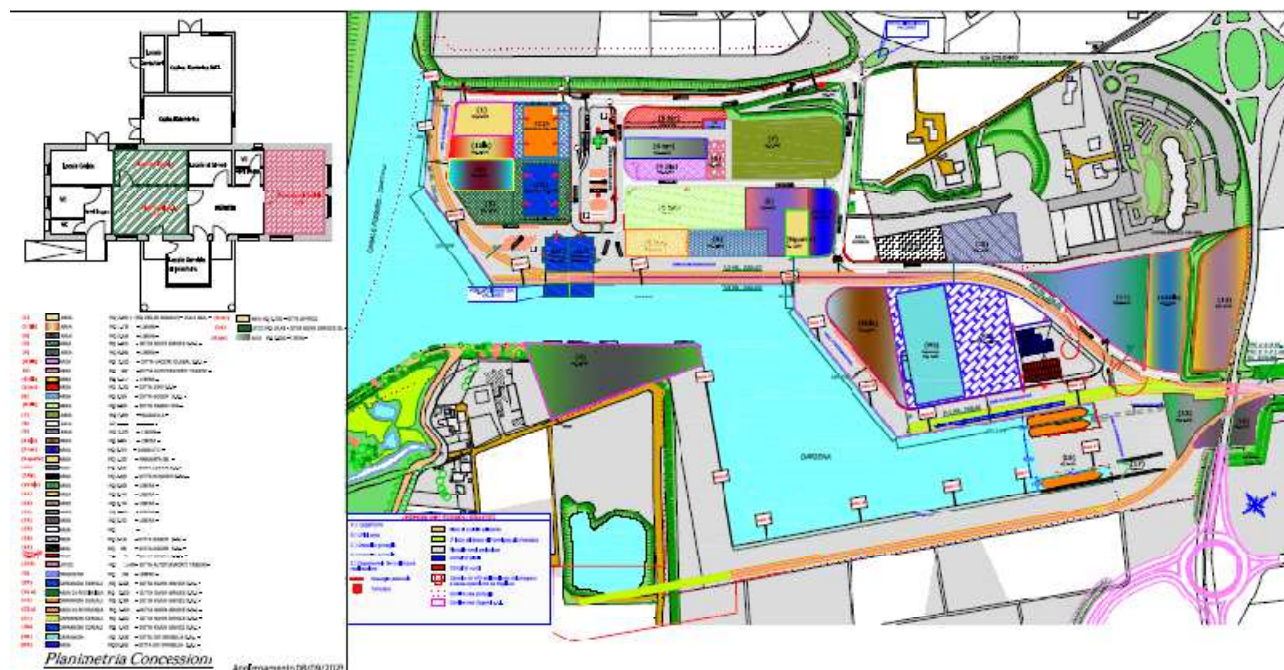


Figura ... Mappa concessionari porto di Valdarò Mantova - elaborazione Provincia di Mantova

Le informazioni di dettaglio relative al sistema e alla gestione si trovano sul sito: [Provincia di Mantova - Porti, raccordi e idrovie](http://www.provincia.mantova.it/porti)

3.3 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 - Valdaro, 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;

Con riferimento agli obiettivi del PRP 2014, che vengono adeguati nell'ambito della variante e resi coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile dettati dagli strumenti sovraordinati, costituiscono obiettivi specifici dell'aggiornamento del Piano verso i quali finalizzare le proprie azioni:

1. Aggiornare l'ambito portuale, l'assetto delle aree ed attrezzature portuali e adeguare le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree

L'aggiornamento della delimitazione dell'ambito portuale e dell'assetto complessivo delle aree ed attrezzature portuali effettuate nel PRP 2014 si rende necessario a seguito dall'evoluzione normativa (LR 30/2006) e delle modifiche attuative introdotte da Regione Lombardia, con la revisione degli ambiti effettuata nel 2022, e delle nuove esigenze/opportunità di sviluppo; questo determina il contestuale adeguamento delle caratteristiche e destinazioni funzionali delle aree interne all'ambito portuale.

2. Migliorare l'integrazione delle infrastrutture intermodali acqua, ferro, gomma ed ottimizzare le connessioni col contesto

Per integrare in maniera efficiente le tre modalità di trasporto in ambito portuale e, al contempo, ottimizzare le connessioni e relazioni con aree, attività ed infrastrutture esterne al porto risulta fondamentale completare l'attuazione delle previsioni del piano e la

realizzazione delle opere prioritarie, con riferimento agli standard europei, e conseguentemente raggiungere la piena operatività dei servizi portuali.

3. Ottimizzare e semplificare le procedure di governo delle diverse tipologie di intervento
Per semplificare la gestione amministrativa dei procedimenti è stata predisposta una struttura normativa di piano più efficace che comprende documenti allegati, facilmente adeguabili ad aggiornamenti normativi.

4. Accrescere l'attrattività delle aree portuali per il trasporto delle merci e delle persone
Le amministrazioni pubbliche riconoscono ai vari livelli i benefici ambientali complessivi che derivano dal trasporto via acqua; la strategia per incrementare questa modalità di trasporto e per aumentare l'attrattività dei porti può essere supportata, da azioni di incentivo agli operatori verso servizi e pratiche di mobilità integrata e sostenibile e attraverso la preferenza per l'insediamento di nuove imprese innovative.

5. Prevenire e controllare i fattori di rischio per l'ambiente e la salute, individuare eventuali impatti e le conseguenti misure di mitigazione e compensazione

Nel contesto della valutazione ambientale sono stati considerati i possibili elementi di rischio per l'ambiente e la salute umana e allo scopo di prevenirne l'insorgenza o di gestirne l'evenienza è stato predisposto un documento che definisce modalità operative per l'esecuzione in sicurezza delle attività portuali, integrato alla normativa di piano; inoltre sono state predisposte specifiche schede di valutazione in ordine alla presenza di impatti sulla salute, l'ambiente e il paesaggio contenenti, in tal caso, le indicazioni per la sostenibilità degli interventi (mitigazioni ed, eventualmente, compensazioni).

6. Monitorare le azioni e le attività portuali per verificarne l'andamento ed eventualmente adottare misure correttive

A tale scopo è stato individuato un piano di monitoraggio volutamente semplice al fine di risultare effettivamente gestibile ed implementabile.

3.4 Contenuti 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).

3.5 Individuazione dell'ambito del PRP

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.

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).

Come richiamato nel capitolo del quadro di riferimento normativo, 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.

L'ambito del piano 2024 presenta alcune variazioni rispetto a quello del 2014 in primo luogo poiché contiene aree e zone portuali aggiuntive ossia, oltre a Valdaro, anche Catena e Viadana, che sono individuate nell'allegato B.

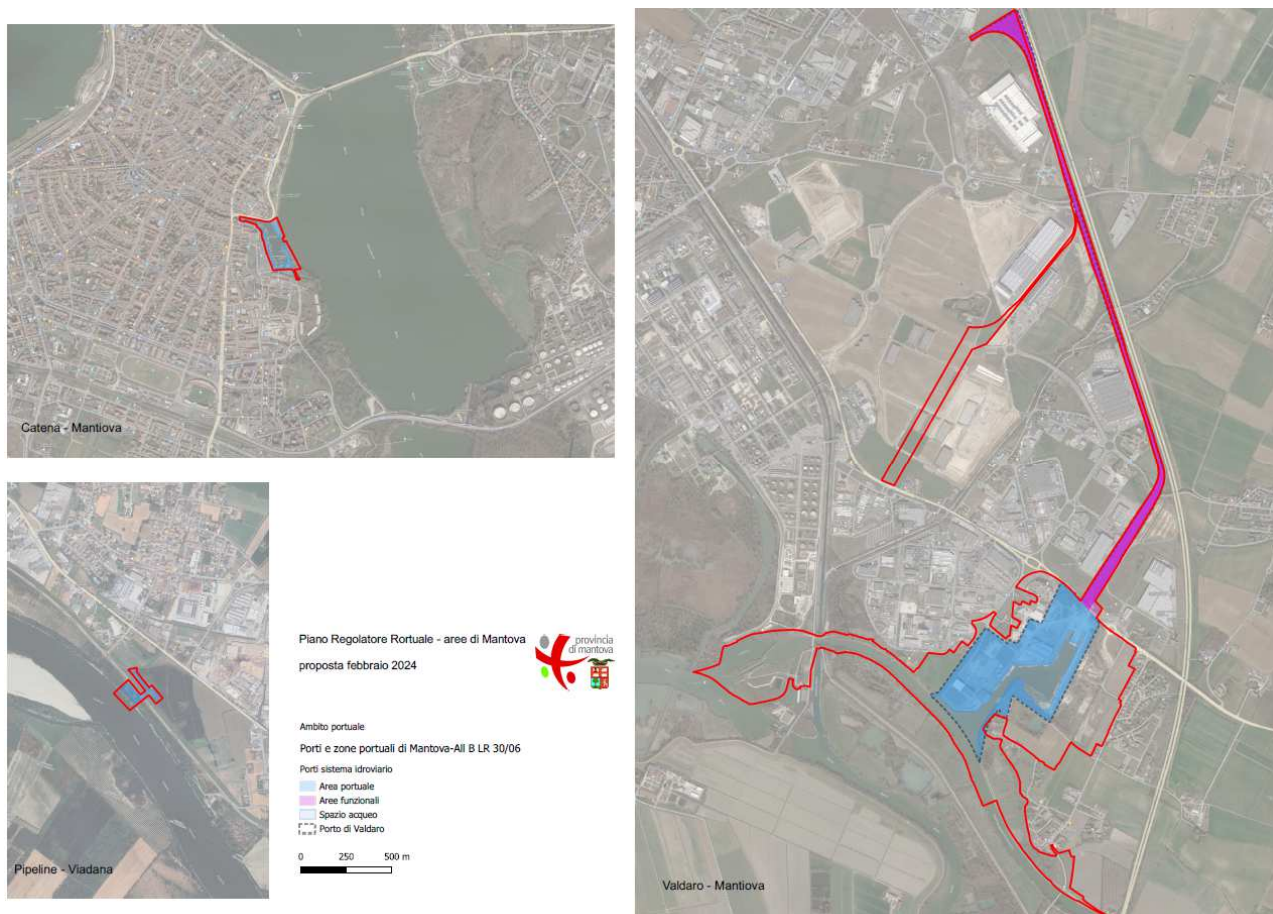


Figura 2 – Individuazione dell'ambito del Piano Regolatore Portuale (porto di Mantova, Valdaro e zone funzionali, Porto Catena di Mantova e pipeline di Viadana)

In secondo luogo, relativamente al porto di Valdaro, viene sostanzialmente riproposto l'ambito portuale 2014 tranne che per l'individuazione di un differente sviluppo dell'area retroportuale dedicata all'interscambio modale a causa delle mutate condizioni di contesto e di nuove esigenze di sviluppo, come descritto nel precedente capitolo e meglio dettagliato nel successivo paragrafo relativo alle azioni di piano.

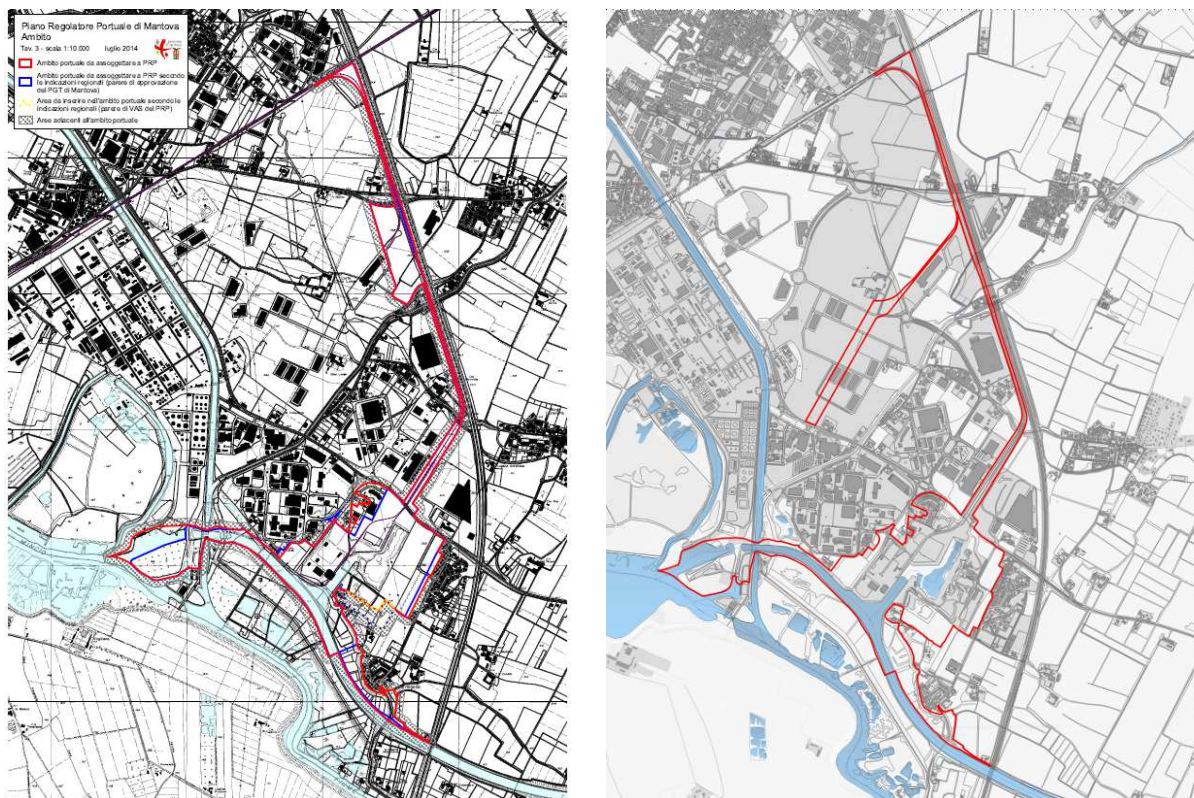


Figure ... Tavola 3 del piano 2014 con individuazione dell'ambito da assoggettare a pianificazione portuale e individuazione dell'ambito del piano regolatore portuale 2024 per il porto di Mantova Valdaro

L'ambito inoltre è stato reso conforme, ove possibile, al Database Topografico di riferimento del SIT di Regione Lombardia (DBT) per renderlo coerente alla base cartografica da utilizzare negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale ai vari livelli, ai sensi della L.R. 12/2005.

L'individuazione dell'ambito portuale delle aree di Mantova nel suo complesso è illustrata nella cartografia seguente.

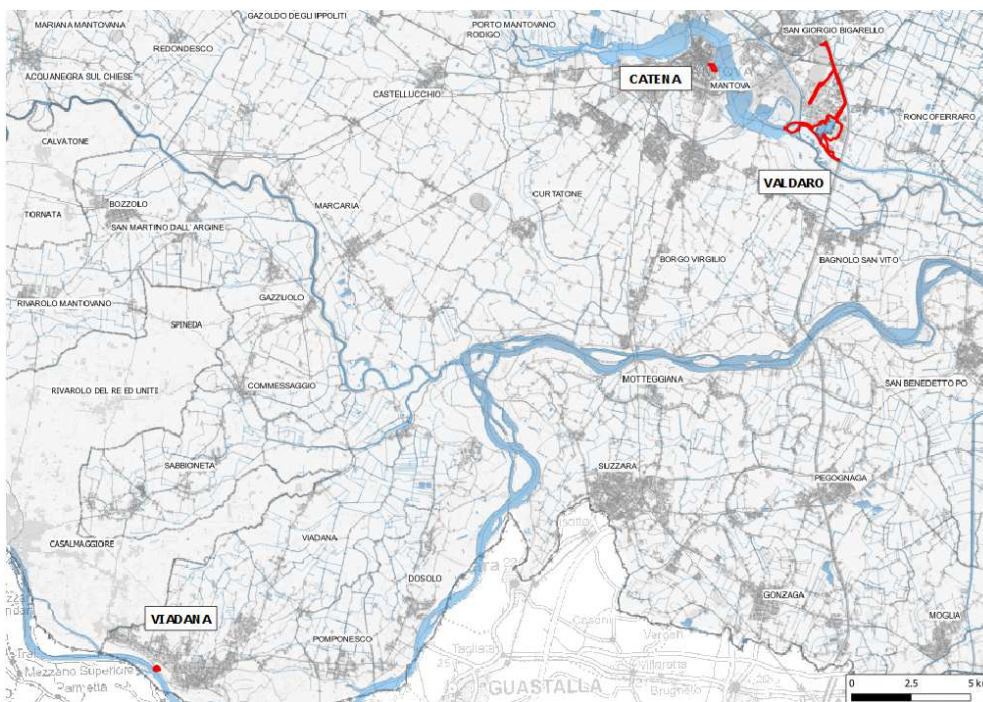


Figura ... – L'ambito del Piano Regolatore Portuale delle aree di Mantova 2024

3.6 Le azioni del piano

Il piano si occupa di ambiti in buona parte già attuati ed operativi in cui si esercitano le attività portuali e ad esse connesse e di ambiti in cui sviluppare attività collegate a quelle portuali prevalentemente logistiche, di trasporto/interscambio e di deposito/stoccaggio di materiali.

Il porto di Valdaro è un porto interno collocato sull'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco (inland waterway) 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 ed 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 e su di esso 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 negli 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 del piano 2024 confermano sia le destinazioni degli ambiti su cui sono già intervenute le trasformazioni per funzioni portuali (ma anche per compensazione ambientale) che le destinazioni degli ambiti non ancora attuati.

In tale contesto vengono individuati i sotto-ambiti portuali come di seguito:

- spazio acqueo
- porto operativo
- interazione città-porto / aree verdi, mitigazione e compensazione

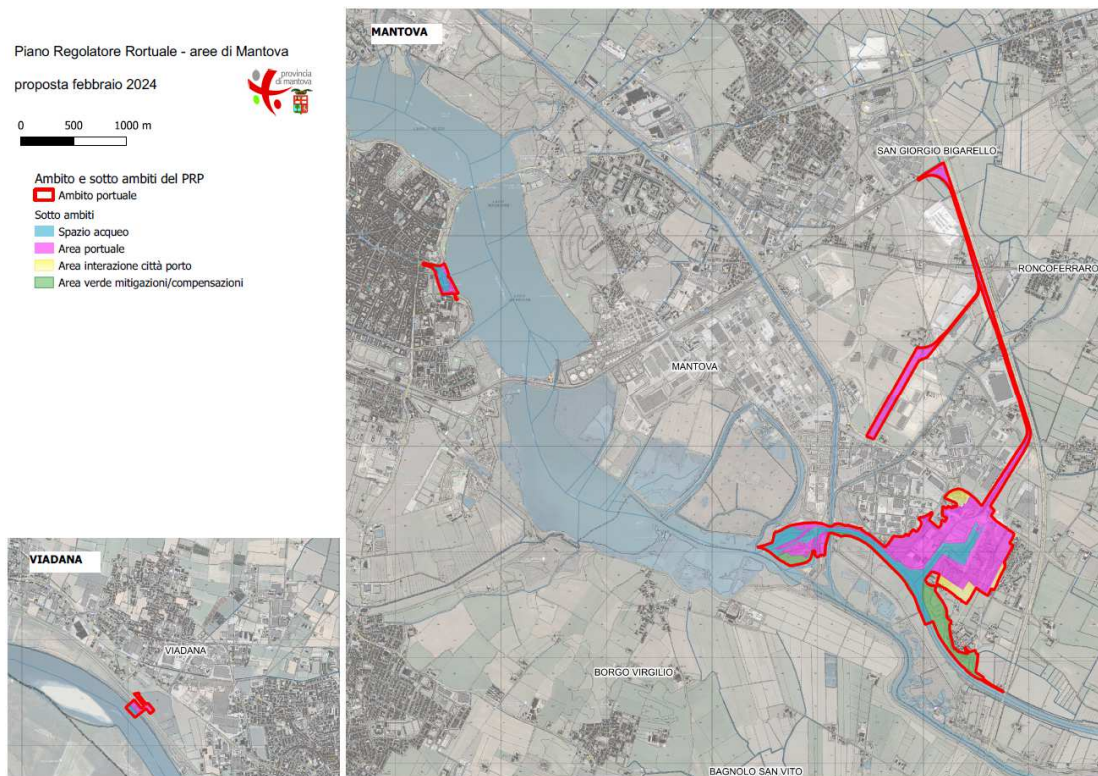


Figura ... Individuazione dell'ambito e dei sotto-ambiti del Piano Regolatore Portuale 2024

Porto di Valdarò

Le azioni di piano si concretizzano sostanzialmente nella conferma delle previsioni di sviluppo che interessano i seguenti ambiti del porto di Valdarò:

1. ambito intermodale retroportuale
2. ambito sud-orientale della darsena
3. ambito ovest del porto

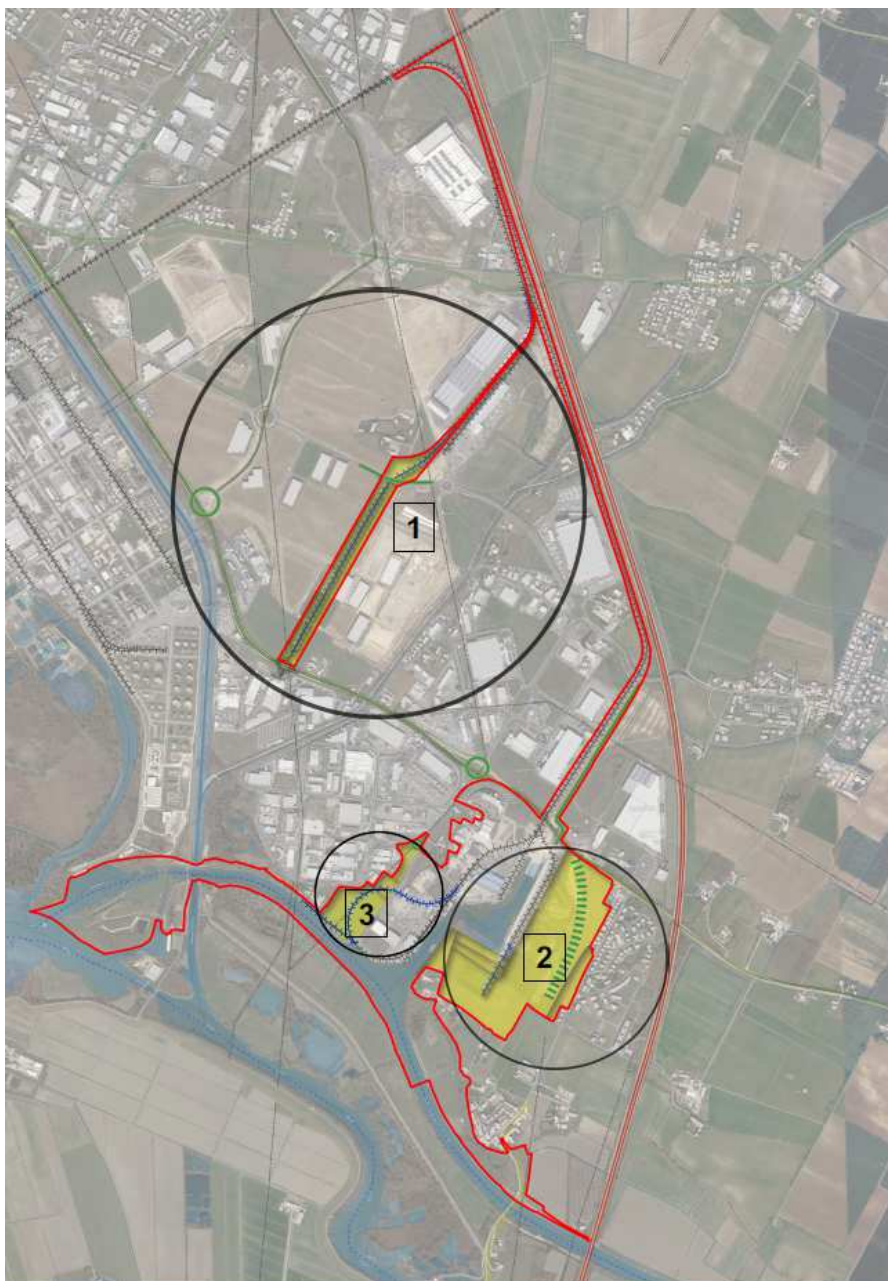


Figura Localizzazione degli ambiti di sviluppo del Piano Regolatore Portuale 2024 - porto di Valdarò

Tali previsioni erano infatti già contemplate nel Piano 2014 al fine di realizzare i principali interventi infrastrutturali e di supporto alla portualità ed erano individuate negli elaborati del Piano stesso all'interno di ambiti denominati Unità di intervento. Le Unità di intervento del Piano 2024 rimarranno pressoché invariate tranne che per le modifiche introdotte nei perimetri come illustrato di seguito.

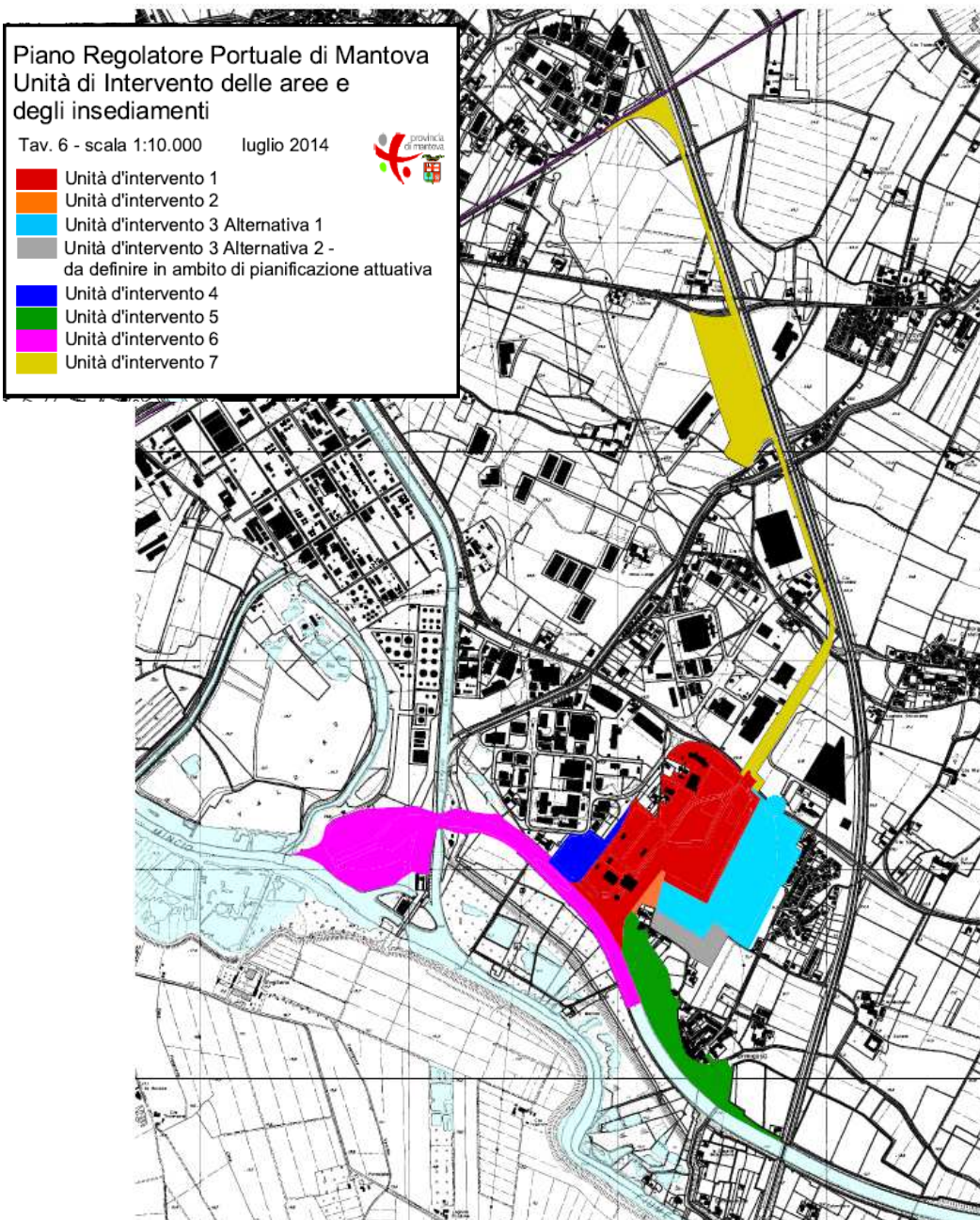


Figura Tavola 6 “Unità di intervento delle aree e degli insediamenti” del Piano Regolatore Portuale 2014



- Unità di intervento
- Unità d'intervento 1
 - Unità d'intervento 2
 - Unità d'intervento 3
 - Unità d'intervento 4
 - Unità d'intervento 5
 - Unità d'intervento 6
 - Unità d'intervento 7
 - Unità d'intervento 8
 - Unità d'intervento 9

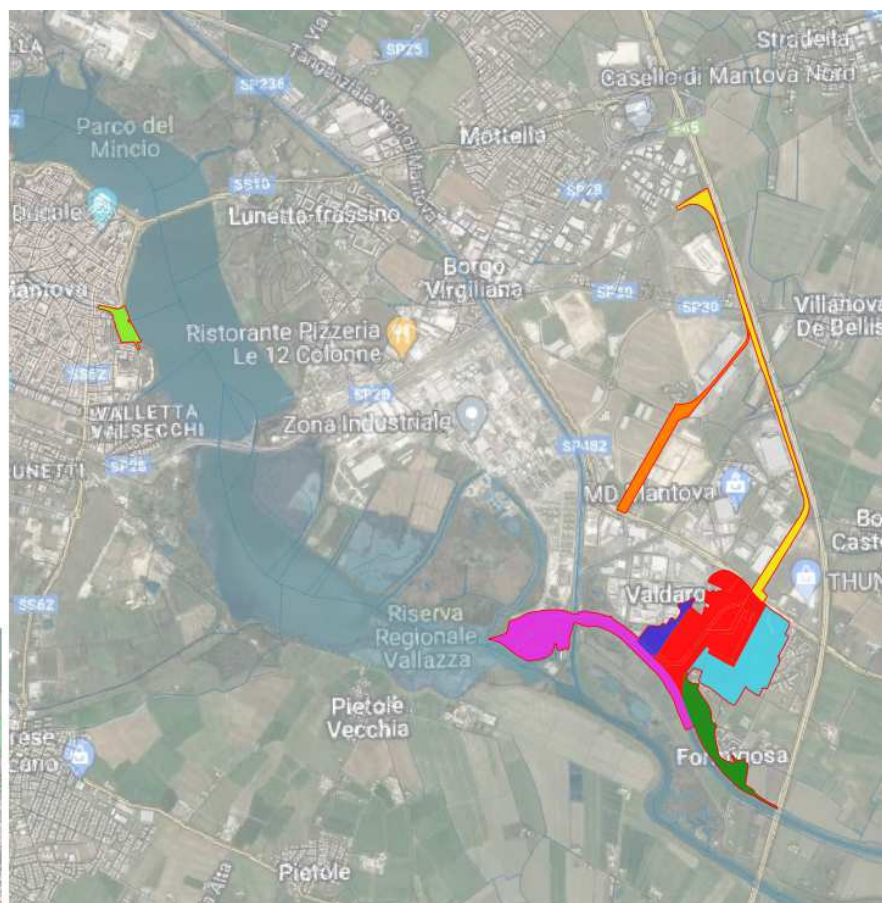


Figura ... Unità di intervento delle aree e degli insediamenti” del Piano Regolatore Portuale 2024

A partire dal confronto tra le previsioni del piano 2014 e del piano 2024 nella tabella seguente si evidenziano gli ambiti confermati, variati e di nuova previsione, gli interventi programmati e la loro attuazione al fine di mettere a sintesi il quadro delle previsioni di piano e di rilevare le specifiche azioni.

Unità di intervento		Porto/zona portuale	Destinazione area	Intervento da realizzare	Variazioni di piano	Stato area
attuale	variata					
1	1	porto di Valdaro	area portuale (logistica, attività produttive e cantieristica/trasporto interscambio)	realizzazione delle opere di completamento infrastrutturale	area già prevista e confermata	attuata
7	2	retroporto di Valdaro	area portuale (trasporto interscambio)	realizzazione della piattaforma ferro/gomma	area già prevista e modificata	prevista
2-3	3	porto di Valdaro	area portuale (logistica, attività produttive e cantieristica/trasporto interscambio)	realizzazione delle opere ed infrastrutture connesse alla logistica e degli	area già prevista e confermata	prevista

			interscambio) e area interazione città porto	interventi compatibili con l'interazione città porto		
4	4	porto di Valdaro	area portuale (logistica, attività produttive e cantieristica/trasporto interscambio)	realizzazione delle opere ed infrastrutture relative al polo cerealicolo	area già prevista e confermata	prevista
5	5	porto di Valdaro	area interazione città porto		area già prevista e confermata	attuata
6	6	porto di Valdaro	area portuale (trasporto e interscambio)		area già prevista e confermata	attuata
7	7	retroporto di Valdaro	area portuale (trasporto e interscambio)		area già prevista e confermata	attuata
	8	porto Catena	area portuale	riqualificazione della darsena ed attracco natanti/diportisti e riorganizzazione dello scalo navi da crociera	area di nuovo inserimento	attuata
	9	pipeline di Viadana	area portuale	riattivazione del pipeline	area di nuovo inserimento	attuata

Di seguito vengono illustrati i contenuti essenziali relativi alle previsioni di trasformazione di questi ambiti, in taluni casi attualizzate rispetto alle mutate condizioni intervenute nel contesto territoriale e socioeconomico dal 2014 ad oggi.

1. (Unità di intervento n. 7) ambito già previsto nel PRP 2014 posto nell'area retroportuale nord di Valdaro e destinato ad aree di trasporto e interscambio per la realizzazione della piattaforma ferroviaria di interscambio modale. Nella proposta di piano 2024 tale ambito viene modificato, in quanto l'area allora individuata non è più disponibile, per essere spostato in una nuova localizzazione. Il precedente progetto di piattaforma è pertanto decaduto e viene sostituito da una nuova progettualità che, attraverso la connessione al raccordo ferroviario esistente - tra la linea Mn Monselice e l'area portuale – e alla viabilità sovralocale SP ex SS 482, servirà l'ambito produttivo-logistico di Mantova est posto a nord del porto, in cui attualmente si sta affermando un'importante fase di potenziamento.

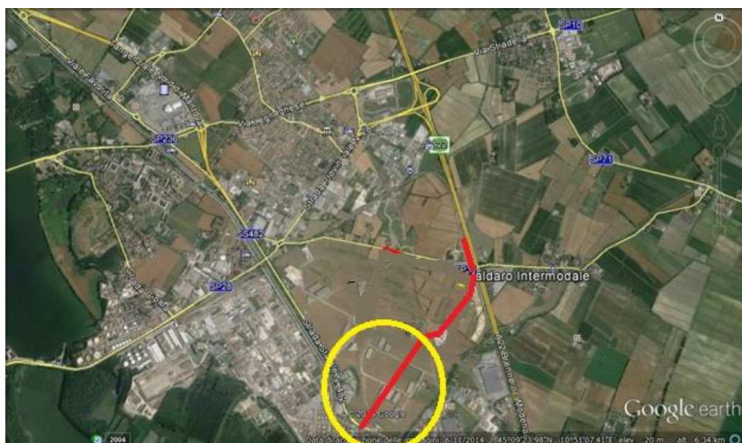


Figura Individuazione dell'area di sviluppo della piattaforma intermodale – ipotesi B

Tale progettualità è stata approvata con decreto del Presidente della Provincia n. 193 del 16/12/2021 di “Approvazione in linea tecnica del progetto di fattibilità tecnica ed economica per la piattaforma (ipotesi B) denominata: Piattaforma ferro/gomma retroporto di Valdaro”.

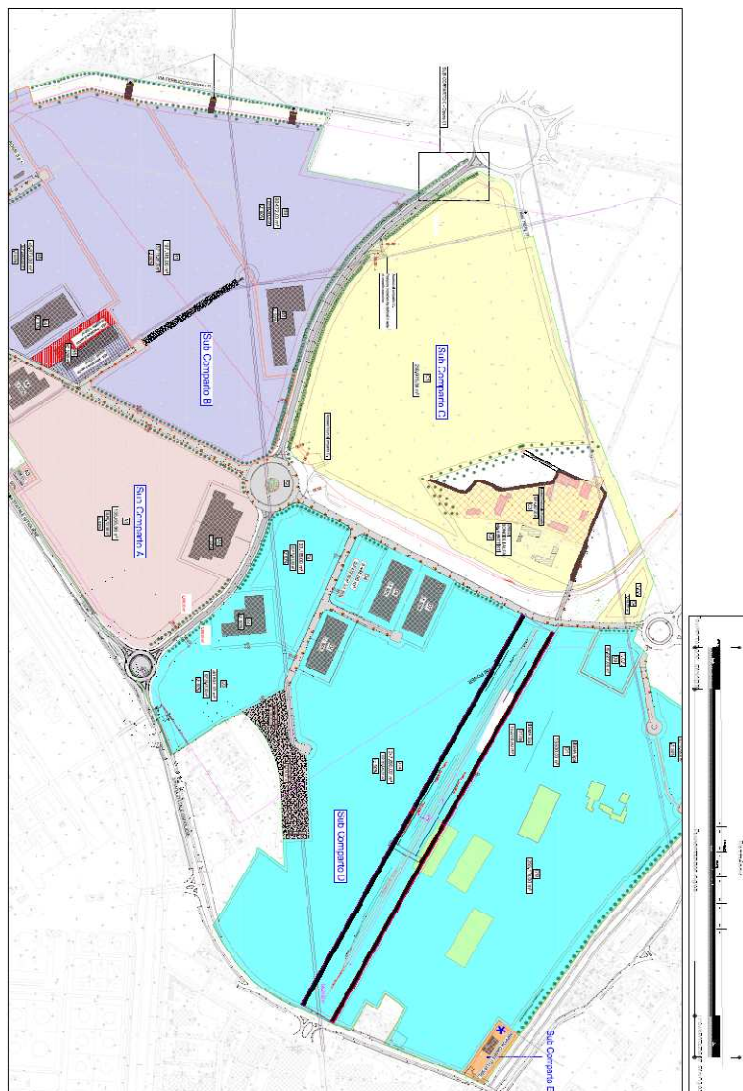
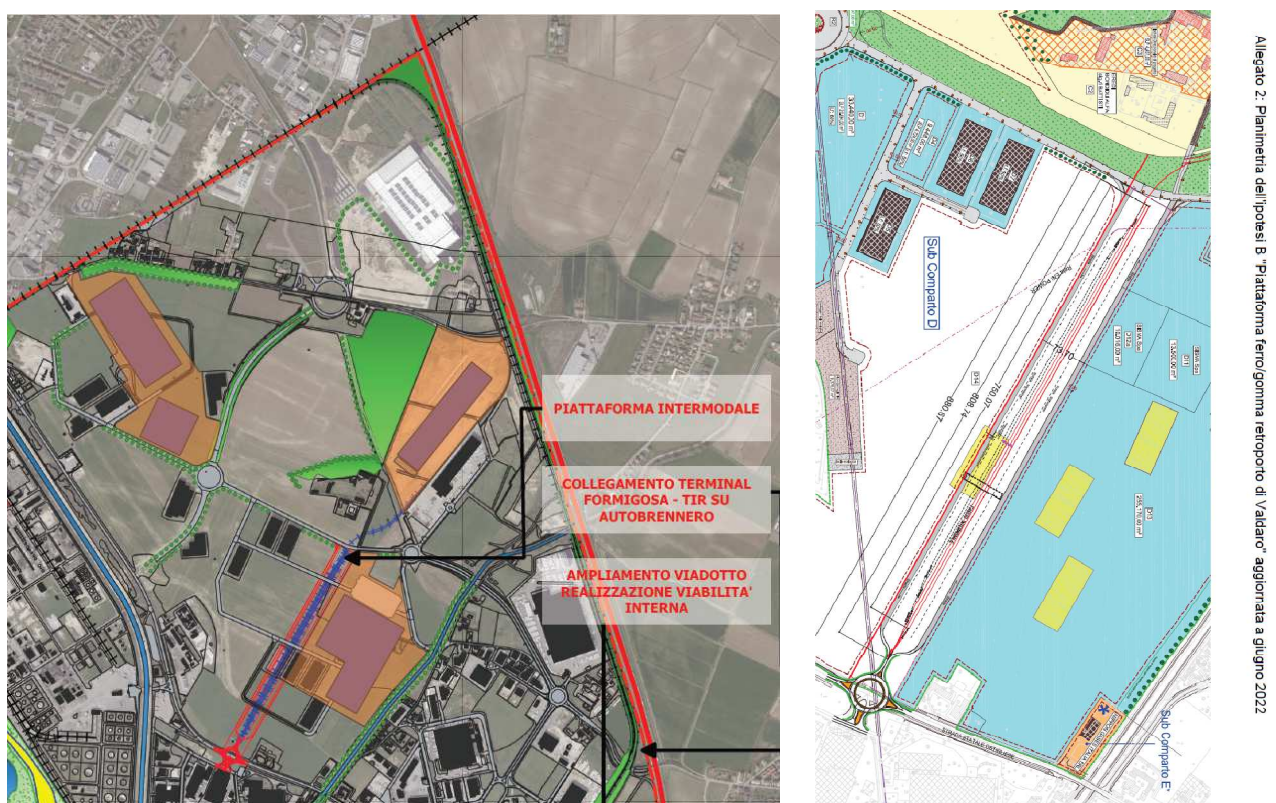


Figura Piattaforma ferro/gomma retroporto di Valdaro progetto di fattibilità tecnica ed economica - in linea tecnica approvato con Decreto Presidenziale n° 193 del ° 16/12/2021

Il progetto ha costituito il riferimento per l'atto di indirizzo del Presidente della Provincia n. 76 del 16/06/2022 finalizzato ad orientare le azioni intraprese e condivise dagli Enti territoriali interessati per mettere in coerenza tale previsione con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica (PTCP e Masterplan, PGT e PA, come illustrato nel precedente capitolo). In particolare tale atto stabiliva i presupposti per l'ipotesi di aggiornamento del Protocollo d'Intesa 2018 tra la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova e il Comune di San Giorgio Bigarello per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell'area sovracomunale "Valdaro e Olmo Lungo" e delle relative infrastrutture, comprensivo della nuova localizzazione della piattaforma intermodale e della tavola 2 del 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.



Allegato 2: Planimetria dell'ipotesi B "Piazzola ferroviaria retroporto di Valdaro" aggiornata a giugno 2022

Figura Allegati all'atto d'indirizzo del Presidente n. 76 del 16/06/2022 per l'aggiornamento del Protocollo d'intesa 2018 tra la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova e il Comune di San Giorgio Bigarello per lo sviluppo in condizioni di sostenibilità dell'area sovracomunale "Valdaro e Olmo Lungo" e delle relative infrastrutture

Di recente, con Decreto del Presidente della Provincia n. 11 del 25/01/2024 è stato riapprovato "il progetto di fattibilità tecnica ed economica - in linea tecnica, dell'intervento denominato: 'piattaforma ferro/gomma retroporto di Valdaro' nel contesto generale dello sviluppo delle connessioni ferroviarie della piattaforma retroportuale di Mantova" al fine di sviluppare il progetto e di attuare l'intervento tramite un appalto integrato, in base alle modifiche introdotte dal D. Lgs 36/2023 ed attualmente in vigore in materia di appalti pubblici.

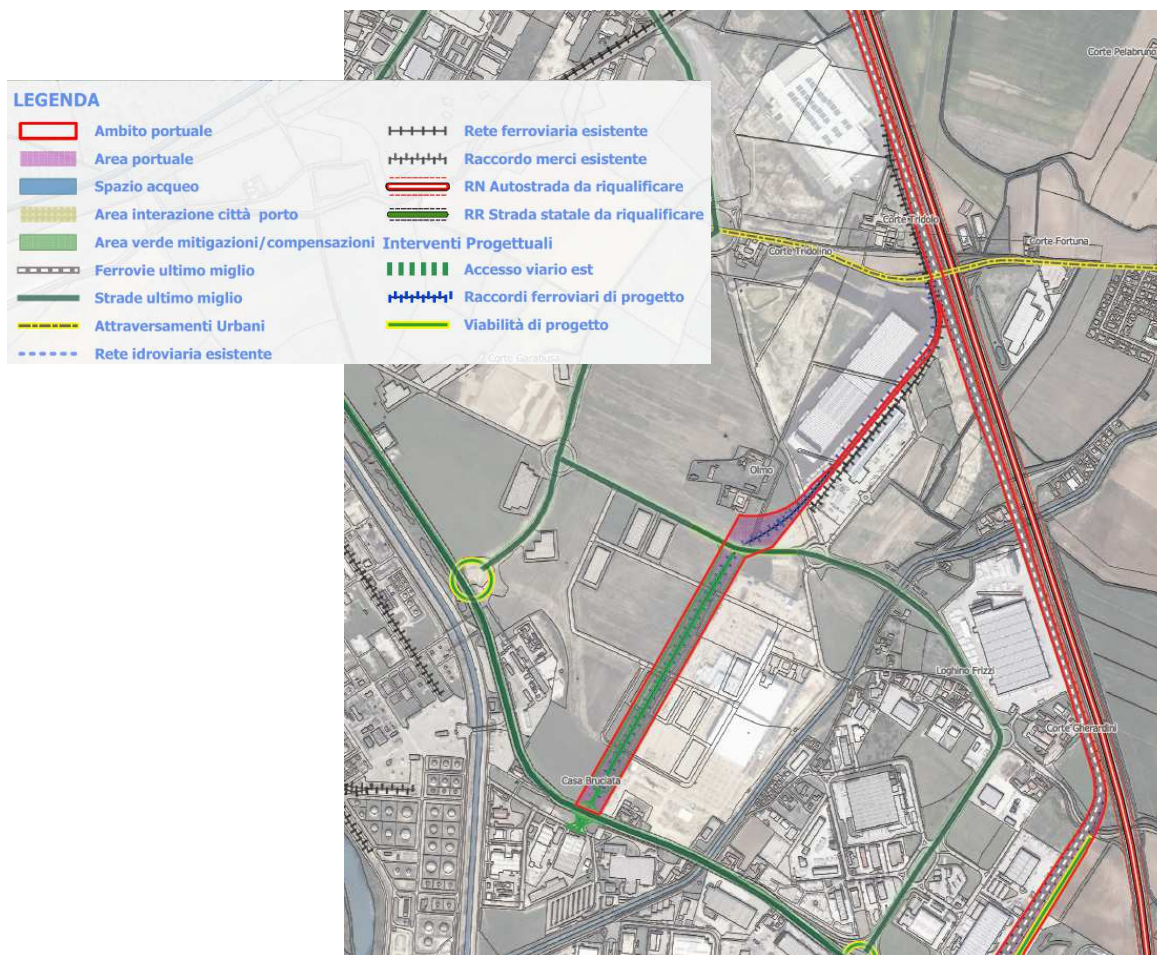


Figura ... Estratto della Tavola 3 "Ambito e sotto ambiti" del Piano Regolatore Portuale 2024

2. (Unità di intervento n. 3) ambito già previsto nel PRP 2014 posto nell'area portuale est di Valdaro e destinato ad aree per logistica, attività produttive e cantieristica per la realizzazione di attività e funzioni strettamente portuali (logistica, stoccaggio, cantieristica, trasporto, ecc...). Nella proposta di piano 2024 tale ambito conserva la localizzazione del piano 2014, ad est e a sud della darsena, con accesso diretto dalla viabilità di livello sovralocale - SP ex SS 482 ostigliese – ed in contiguità con l'abitato della frazione di Formigosa; mantiene inoltre la destinazione ad aree portuali operative (prevalentemente logistiche, con viabilità e piazzali, attrezzature, interscambio e deposito containers/coils) e quella di interazione città-porto (verde e connessioni). Lo stesso è interno all'ambito portuale individuato nel PGT di Mantova ed interessa aree pubbliche e private: per le parti pubbliche (per circa 50.000 mq) sono già state realizzate a nord la rotatoria d'accesso da strada Ostigliese e, ad est della darsena, le infrastrutture portuali (banchine, piazzali e raccordo ferroviario, di cui è in corso il prolungamento); le parti private (per circa 200.000 mq) non sono ancora state attuate e sono assoggettate dal PGT di Mantova a pianificazione attuativa, che tuttavia non è mai addivenuta all'approvazione definitiva. L'attuazione dell'ambito potrà comunque avvenire secondo le modalità previste dalla vigente normativa urbanistica, edilizia e in materia di opere pubbliche.

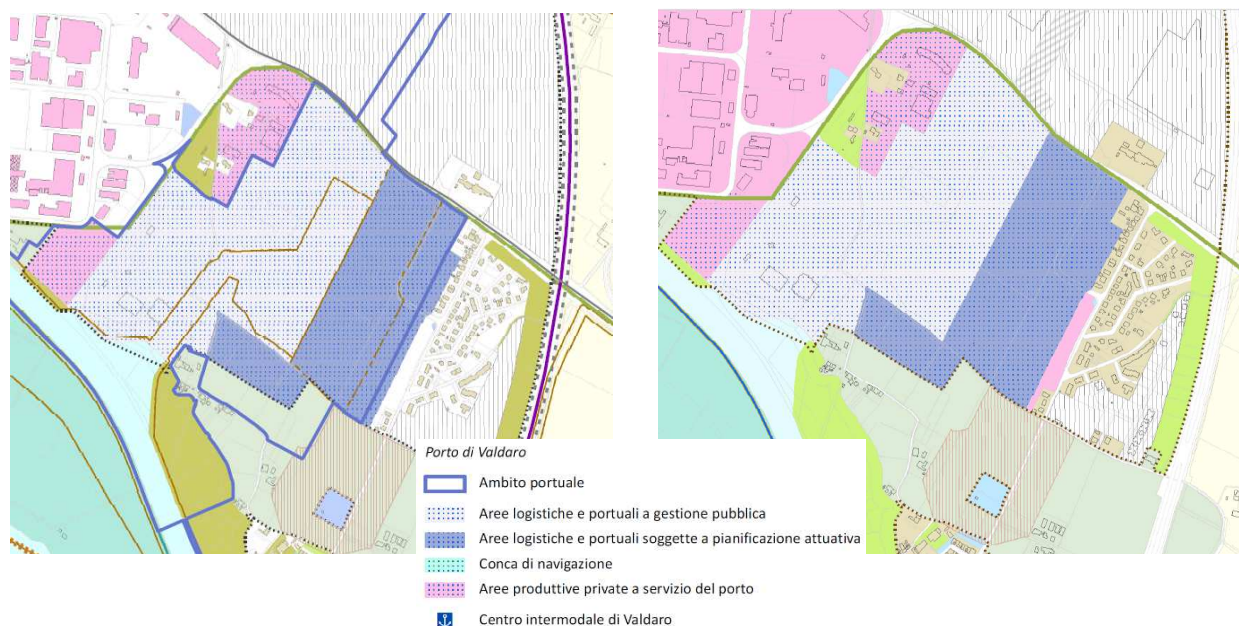


Figure ... Estratti del Documento di Piano e del Piano delle Regole - PGT vigente del Comune di Mantova

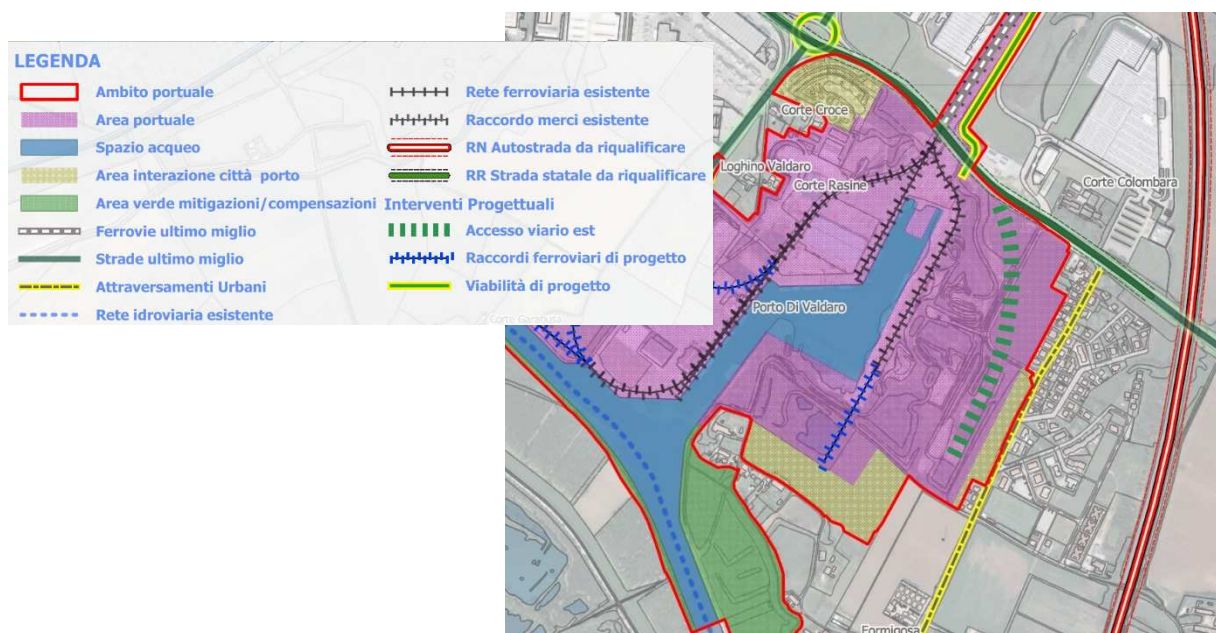


Figura ... Estratto della Tavola 3 "Ambito e sotto ambiti" del Piano Regolatore Portuale 2024

Di seguito si riporta una tabella di confronto tra le previsioni del PRP aree di Mantova e del PGT di Mantova relative a tale ambito.

PRP aree di Mantova	PGT Mantova (DdP)	PGT Mantova (PdR)
Area portuale	Ambito portuale	Aree logistiche e portuali a gestione pubblica
	Ambito portuale	Aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa
Area di interazione città porto	Ambito portuale	Aree agricole di valenza paesaggistica
		Aree per attività economiche

3. (Unità di intervento n. 4) ambito già previsto nel PRP 2014 posto nell'area portuale ovest di Valdaro e destinato ad aree per logistica, attività produttive e cantieristica per la realizzazione di attività e funzioni strettamente portuali (logistica, stoccaggio, cantieristica, trasporto, ecc...). Nella proposta di piano 2024 tale ambito conserva la localizzazione del piano 2014, ad ovest del porto e in fregio all'idrovia, con accesso dalla viabilità connessa alla SP ex SS 482 ostigliese; mantiene inoltre la destinazione ad aree portuali operative per una superficie complessiva di circa 50.000 mq, quale ampliamento del polo cerealicolo in prossimità dell'insediamento di Consorzio Agrario Nordest, per cui si ipotizza la modifica e il prolungamento ad anello del raccordo ferroviario e la realizzazione di due strutture per il deposito dei prodotti di circa 7.600 mq e 6.300 mq di superficie coperta.

La prima fase di progettazione degli interventi è prevista nel recente "Progetto di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di infrastrutture intermodali relative al polo cerealicolo" in corso di approvazione.

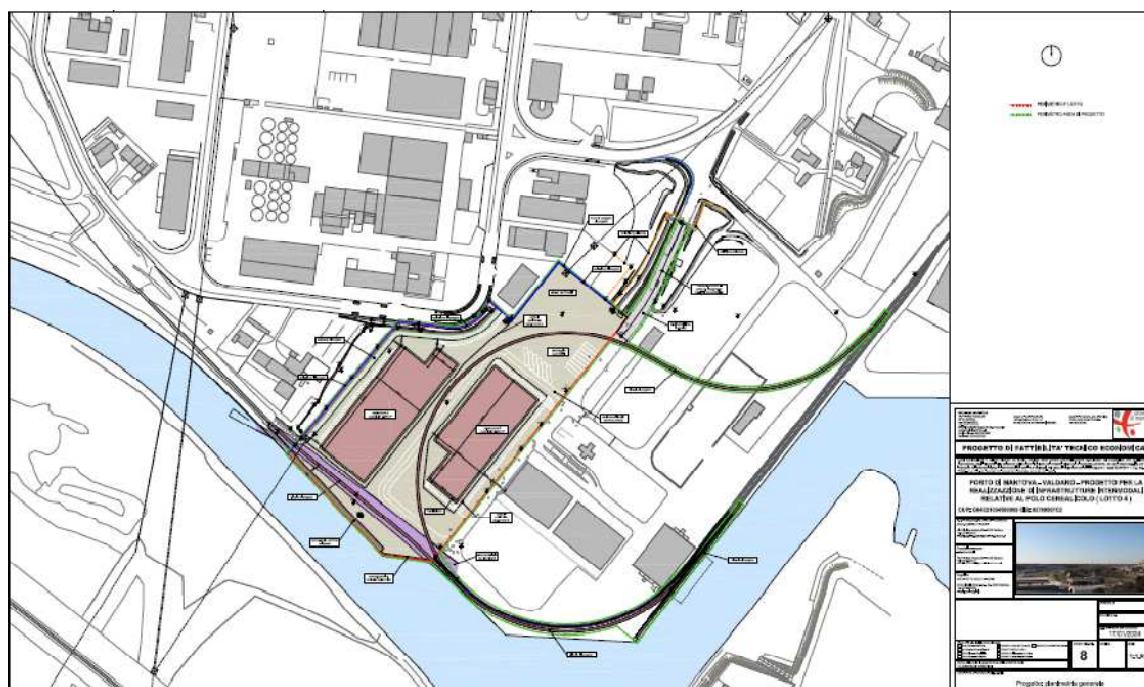


Figura ... Progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di infrastrutture intermodali relative al polo cerealicolo-planimetria 2024

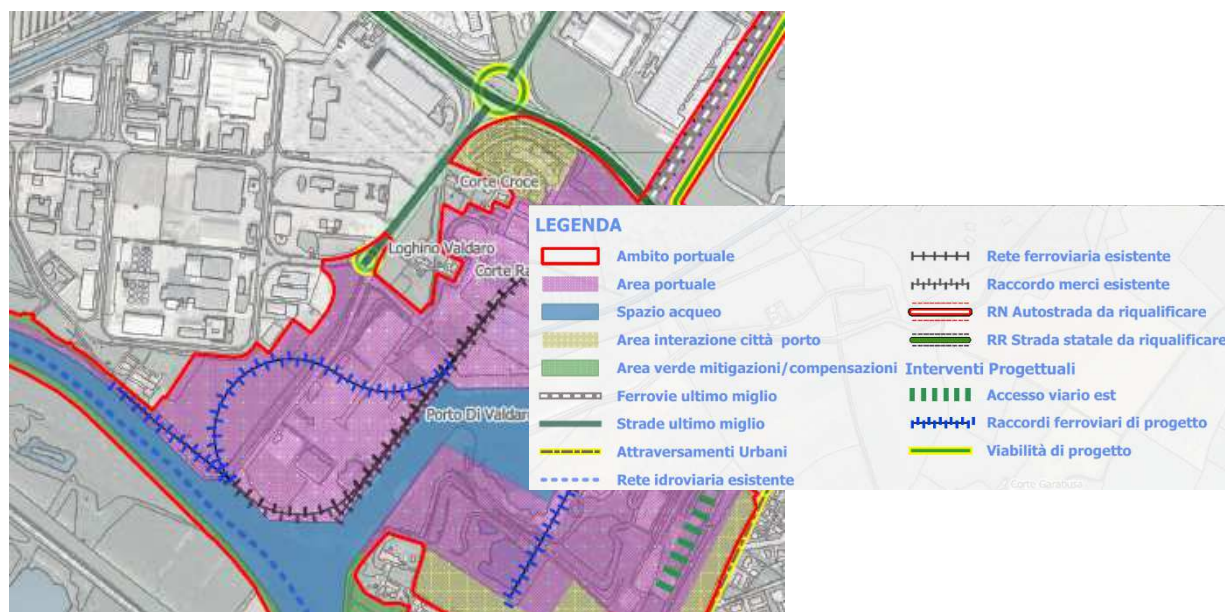


Figura ... Estratto della Tavola 3 "Ambito e sotto ambiti" del Piano Regolatore Portuale 2024

Le azioni di piano si completano con gli aggiornamenti delle progettualità per l'esecuzione delle opere di completamento infrastrutturale che interessano prevalentemente il porto di Valdaro.

Di seguito vengono elencati i principali progetti di recente approvazione o in corso di redazione o perfezionamento con un'illustrazione sintetica dei relativi contenuti:

- strada di collegamento Terminal Formigosa con Parcheggio A22
- 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
- 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
- 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 Valdaro lato Sud Mq. 56.821
- urbanizzazione area porto di Mantova Valdaro lato Est Mq. 114.375,33

Si riporta di seguito la mappa con la localizzazione delle opere; si specifica che quelle riferite ai nr. 1, 9, 11 e 12 ricadono nell'ambito precedentemente illustrato al punto 2, mentre il n. 4 non è più previsto.

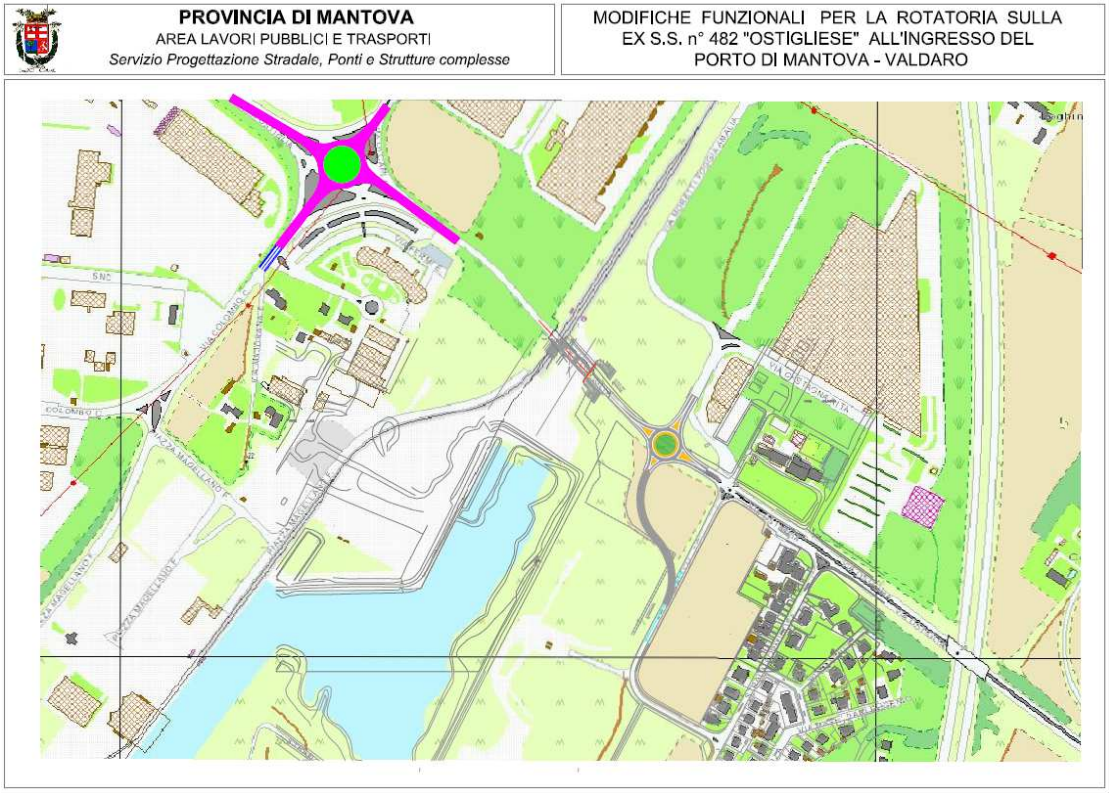
Si evidenzia in particolare l'opera n. 13 relativa alla realizzazione della viabilità di collegamento tra il porto - terminal Formigosa e il parcheggio per la sosta dei tir che verrà realizzato in A22 da parte di Autobrennero.



Si richiama inoltre l'intervento previsto nei pressi dell'ingresso ovest del porto per la riqualificazione della rotatoria di interconnessione tra la sx SS n. 482, il porto di Mantova e l'area produttiva Valdaro.



Infine si segnala l'ipotesi progettuale di interesse per la regolazione della viabilità, anche se previsto esternamente all'ambito portuale, che riguarda la riqualificazione funzionale tramite nuova rotatoria dell'incrocio su SP exSS 482 Ostigliese e l'ingresso ovest al porto di Valdaro.



Porto Catena

Per quanto riguarda il porto Catena le azioni di piano previste sono:

1. riqualificazione della darsena e dell'area di attracco natanti / diportisti;
2. riorganizzazione dello scalo / attracco delle navi da crociera al porto (zona bastioni);
3. 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:

4. 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.

Pipeline di Viadana

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

1. riattivazione del pipeline;
2. 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.

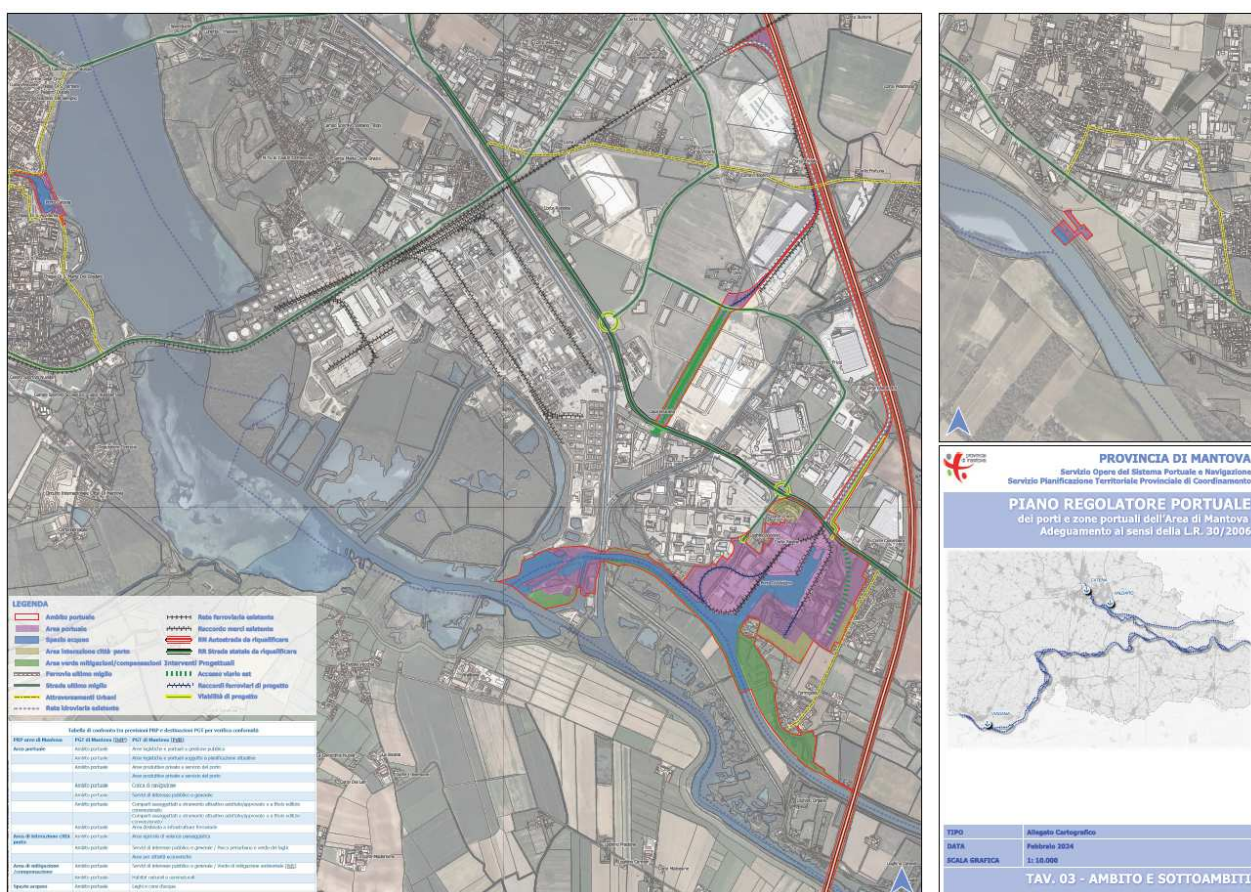


Figura ... Tavola 3 “Ambito e sotto ambiti” del Piano Regolatore Portuale 2024

Di seguito si riporta la sintesi le azioni specifiche del piano 2024:

1	realizzazione della piattaforma ferro/gomma nel retroporto di Valdaro
---	---

2	realizzazione delle opere ed infrastrutture connesse alla logistica e degli interventi compatibili con l'interazione città porto nell'area sudorientale del porto di Valdaro
3	realizzazione delle opere ed infrastrutture relative al polo cerealicolo nell'area ovest del porto di Valdaro
4	realizzazione delle opere di completamento infrastrutturale nel porto esistente di Valdaro
5	riqualificazione della darsena ed attracco natanti/diportisti e riorganizzazione dello scalo navi da crociera nel porto Catena
6	riattivazione del pipeline di Viadana
7	conferma delle aree destinate a mitigazioni e compensazioni ambientali e delle normative per la sicurezza delle procedure portuali

3.7 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...).

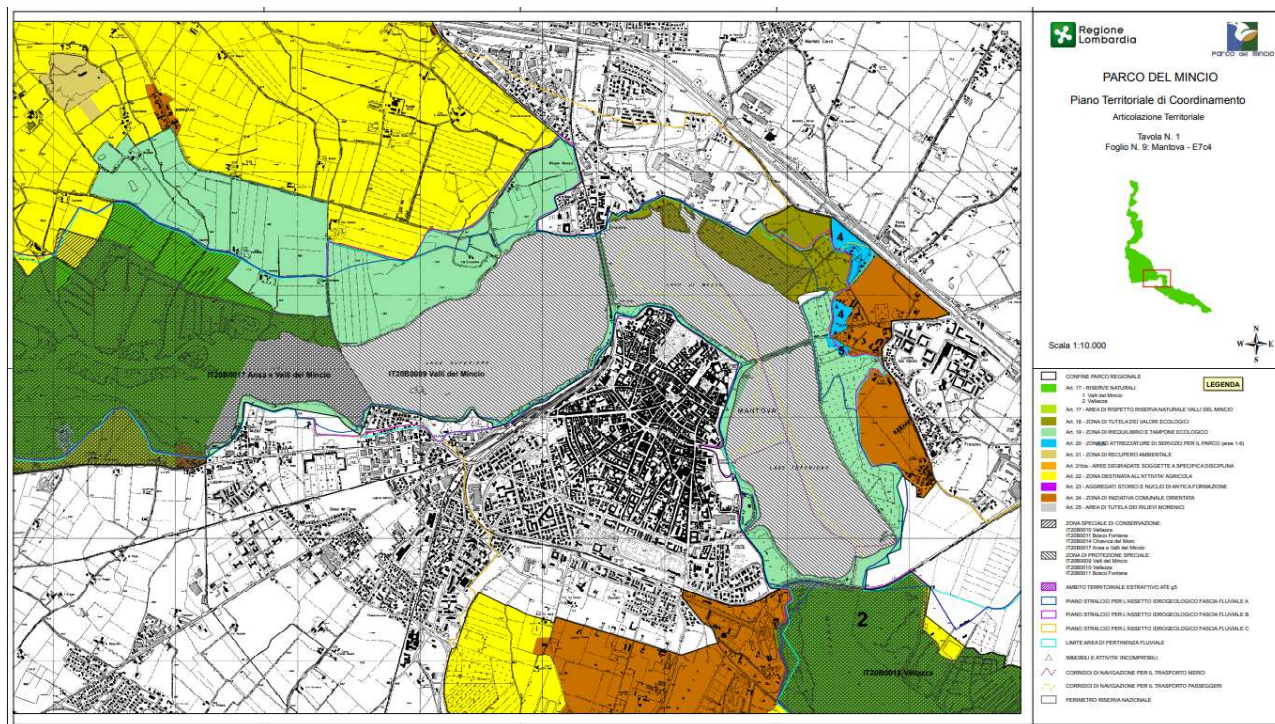
4 CORRELAZIONE CON LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Come indicato in premessa contestualmente all'avvio del procedimento di adeguamento del piano è stata attivata la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) raccordata con la VIC, ai sensi della normativa vigente.

La 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.

Tale valutazione verrà quindi sviluppata contestualmente alla redazione del piano e verrà trattata nel Rapporto ambientale che farà parte degli elaborati di piano; saranno in particolare analizzati il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale del Mincio ed i Piani di Gestione dei siti Natura 2000 interessati per verificare la coerenza con i contenuti di pianificazione e con le specifiche misure di conservazione.

In tale contesto è fondamentale la consultazione che avviene attraverso la convocazione delle conferenze di valutazione per i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e la convocazione di Forum (o altre modalità) per il pubblico.



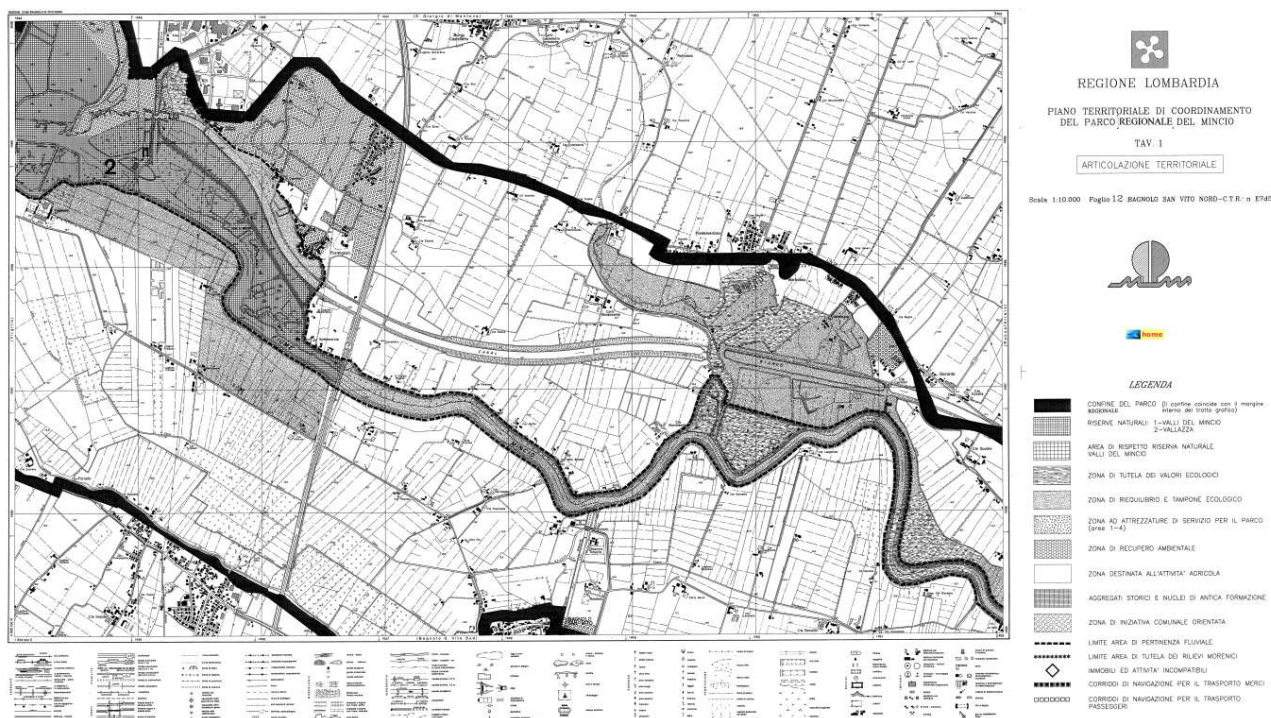


Figure ... tavola 1 PTC Parco Regionale del Mincio (Mantova e Bagnolo San Vito nord)

Nella fase preliminare lo scopo della consultazione è quello di raccogliere contributi per meglio definire i contenuti del piano e 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 effettuare le opportune valutazioni.

La Provincia di Mantova ha messo a disposizione il Documento di scoping il 17/07/2023 per avviare le attività di consultazione ed acquisire osservazioni e proposte da parte dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati e del pubblico. Successivamente ha convocato la prima conferenza di VAS il giorno 25/09/2023 in cui sono stati illustrati il percorso ed i contenuti dell'adeguamento del PRP ed i contributi pervenuti di cui si è tenuto conto come di seguito esposto:

data	prot	sogg	nr	contributo	risposta
22/08/2023	49266	Comune di Mantova	1	chiede di coerenza il perimetro del PRP a nord della ex SS 482 con gli atti provinciali (decreti e di indirizzo del presidente) e comunali (variante in corso) che prevedono la localizzazione della piattaforma ferro-gomma <u>ipotesi B</u> nelle aree in ambito P.A. Olmolungo	il perimetro ed i contenuti saranno verificati a partire dalle indicazioni regionali nell'ambito dell'intesa con il Comune in coerenza con gli atti approvati
			2	chiede di coerenza il perimetro dell'area portuale e dell'ambito PRP con quanto previsto dal PGT in modo da renderlo conforme (allega estratto da SIT)	il perimetro ed i contenuti saranno verificati a partire dalle indicazioni regionali nell'ambito dell'intesa con il Comune in coerenza con gli atti approvati
			3	auspica vengano approfondite le azioni previste, in particolare nel porto di Valdaro, con descrizioni esplicative e planimetrie di progetto. Segnala che l'azione "urbanizzazione porto di Valdaro lato est 114.375 mq" interessa aree libere assoggettate a PA nel PGT e che l'azione "riqualificazione rotatoria di interconnessione ex SS482, porto e area produttiva di Valdaro" è indicata come prioritaria nel PUMS	le azioni previste saranno approfondite durante la redazione e contestuale VAS del piano e comunque confrontate nell'ambito dell'intesa con il Comune
			4	chiede di mettere a sistema in ambito VAS le ipotesi sui flussi di traffico viabilistici e ferroviari relativi al porto e alla piattaforma intermodale in modo da integrare lo scenario indotto dalle previsioni provinciali con le elaborazioni del PUMS	nell'ambito della VAS verrà sviluppato uno studio di traffico al fine di verificare la sostenibilità delle azioni di piano sul sistema della mobilità
#####	45826	SNAM rete gas VR	5	le opere ed i lavori previsti <u>non interferiscono</u> con impianti di proprietà di SNAM. Qualora venissero apportate modifiche al progetto analizzato è necessario informare SNAM affinché possa valutare eventuali interferenze con i propri impianti in esercizio.	eventuali modifiche verranno comunicate
10/08/2023	47888	Gruppo TERNA Unità BS	6	le opere previste nel piano si trovano in prossimità di due linee elettriche aeree Terna e 1 linea elettrica interrata Enipower - le stesse dovranno risultare conformi alla Norma CEI 11-17 (avvisare prima di iniziare lavori in prossimità degli elettrodotti in cavo interrato)/compatibili con il D.M. n. 449 del 21 marzo 1988/rispettose delle norme vigenti in materia di prevenzione infortuni art. 83 – comma 1 del D.Lgs. 09.04.2008 n° 81 - si allega cartografia e si fornisce recapito di un soggetto referente	le opere saranno realizzate in conformità alle norme indicate e oggetto di valutazione specifica in ambito di approvazione
21/08/2023		Parco Regionale del Mincio	7	Nell'ambito del PRP sono previsti alcuni interventi di sviluppo, L'ambito portuale interessa direttamente o è posto a una distanza che può determinare impatti ambientali ai siti rete natura 2000 "Vallazza", "Valli del Mincio" "Viadana, Portiolo, San benedetto Po, Ostiglia". La valutazione degli impatti dovrà tenere conto delle Misure di conservazione/Piani di gestione dei siti nel rispetto delle condizioni d'obbligo per escludere incidenze negative significative	nell'ambito della VinCA verrà sviluppato uno studio di incidenza al fine di valutare se il piano possa avere incidenza negativa significativa sui siti Rete natura 2000
30/08/2023	50569	ing Rosignoli Lufel	8	si chiede l'attivazione della procedura di VIA ritenuta necessaria per un PRP delle dimensioni di oltre 60/70 ettari	il piano deve essere assoggettato a VAS e non a VIA; alcuni progetti in esso contenuti dovranno essere successivamente sottoposti a VIA (ad esempio la piattaforma intermodale)

data	prot	sogg	nr	contributo	risposta
			9	non condivide l'estensione del perimetro del porto nella parte sud fino a ridosso dell'abitato (alternativa 2 del PRP 2014) sia perché tale ambito allargato non è conforme al PGT del Comune di Mantova, definita "area agricola di valenza paesaggistica" sia perché in contrasto al contenimento del consumo di suolo. Si ritiene, al contrario, che il limite portuale a sud possa coincidere con l'alternativa 1 del PRP 2014 (parte di tale area è interessata anche da una cava esistente da decenni), che risulta conforme al PGT	il perimetro ed i contenuti saranno verificati a partire dalle indicazioni regionali nell'ambito dell'intesa con il Comune in coerenza con gli atti approvati
			10	Relativamente alla perimetrazione del porto verso la parte est della darsena (ex unità di intervento 3 del PRP 2014) nel richiamare i pareri igienico-sanitari espressi dall'ASL di Mantova in cui si riteneva necessaria una adeguata separazione tra le aree portuali e l'abitato di Formigosa (previsto in oltre 100 ml) si chiede che il limite del PRP, nella parte est a contatto con il quartiere di Formigosa venga rideterminato in diminuzione al fine di consentire la realizzazione di un ampio corridoio di mitigazione a verde	il perimetro ed i contenuti saranno verificati a partire dalle indicazioni regionali nell'ambito dell'intesa con il Comune in coerenza con gli atti approvati
30/08/2023	50551	ARPA	11	il parere riporta aspetti di carattere generale da sviluppare nell'ambito della VAS fra cui dovranno essere scelti quelli più significativi ed attinenti al Piano, in particolare dovranno essere definite ed analizzate le componenti ambientali mettendo in luce quelle più rilevanti o critiche e che saranno interessate in modo significativo dagli effetti prodotti dal Piano. Dovrà essere definita la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale - (classi di fattibilità geologica, aree protette, fasce PAI, aree di danno delle aziende RIR, fasce di rispetto dei pozzi e degli elettrodotti, aree in cui sono stati rinvenuti fenomeni di inquinamento) al fine di valutare la compatibilità ambientale delle azioni previste, tenendo presenti eventuali vincoli e/o criticità nei Comuni circostanti	nell'ambito della VAS verranno analizzate ed aggiornate le componenti ambientali interessate dal piano per valutare la compatibilità delle azioni previste
			12	Aspetti di carattere ambientale da considerare ai fini di una corretta pianificazione - <u>Criticità</u> (es: Elevato consumo di suolo, Problematiche relative alla qualità delle acque superficiali e sotterranee, alla qualità dell'aria, al traffico stradale, interferenza con aree protette, Presenza di zone di promiscuità residenziale/produttivo ...) / <u>Potenzialità</u> (es: Tutela e valorizzazione delle aree di rilevanza paesistica e naturale - aree protette, SIC e ZPS, rete ecologica - del reticolo idrico superficiale) possono essere proposte ed attivate politiche di sostenibilità ambientale (riqualificazione di aree dismesse o degradate, mobilità sostenibile, politiche energetiche, qualità ambientale del costruire) / Sistema vincolistico (es: Fasce PAI, fasce di rispetto ambientali, infrastrutturali, reti ecologiche...) / Strumenti di pianificazione comunali e sovracomunali	l'analisi delle componenti ambientali interessate dal piano permetterà di evidenziare aspetti quali criticità, potenzialità, vincoli, strumenti di pianificazione, ecc. al fine di orientare le scelte di piano
			13	Indicazioni per l'elaborazione del Rapporto Ambientale - considerare tutti gli aspetti utili ai fini di una corretta pianificazione per effettuate in modo completo le relative valutazioni - quadro conoscitivo: ARPA Lombardia pubblica on-line il Rapporto sullo Stato dell'Ambiente aggiornato - sistema di monitoraggio: rappresentare l'evoluzione dello stato del territorio e dell'attuazione delle azioni di Piano / informazioni circa gli elementi misurati (indicatori) e le modalità di comunicazione (reporting) , individuare le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio	il quadro conoscitivo del sistema ambientale terrà conto delle informazioni messe a disposizione dagli enti preposti ed il sistema di monitoraggio individuerà idonei indicatori e attività di reporting

data	prot	sogg	nr	contributo	risposta
31/08/2023	50858	opere pubbliche	14	nel Rapporto Ambientale del PRP, dovrà essere sviluppato uno specifico <u>Studio di verifica della sostenibilità delle ricadute di traffico conseguenti alle azioni del Piano</u> a carico degli elementi della rete viaria portante di accesso ai siti (A22, ex SS 482, S.S. 10, ex S.S. 62, sistema tangenziale di Mantova). Il fine è di confermare l'adeguatezza degli interventi di potenziamento infrastrutturale già precedentemente programmati e di accertare l'eventuale insorgenza di nuove criticità puntuali o di sistema derivate da funzioni insediative non attuate e da previsioni modificative (spostamento della piattaforma intermodale di Valdaro)	nell'ambito della VAS verrà sviluppato uno studio di traffico al fine di verificare la sostenibilità delle azioni di piano sul sistema della mobilità
		Regione Lombardia DG Infrastrutture	15	La metodologia di analisi dovrà fare riferimento prioritario a quanto indicato nella vigente normativa tecnica regionale di settore (rif. d.g.r. VIII/3219 del 27.9.2006, Allegato 4), estendendo l'ambito di applicazione a tutto l'Ambito portuale e inserendo se necessario, l'indicazione delle eventuali ulteriori opere infrastrutturali da implementare ai fini della risoluzione o mitigazione delle eventuali criticità riscontrate	la metodologia di analisi verrà svolta con riferimento alla vigente normativa ed al contesto territoriale adeguato
05/09/2023	51677	urbanistica VAS	16	Nel comunicare l'attribuzione all'UO di Autorità competente per la VAS regionale (luglio 2023), indica di integrare il Quadro di riferimento programmatico (in cui sono riportati solo PRMT e PTR) per analizzare nel RA la coerenza esterna rispetto ad altri piani regionali (PPaesaggisticoR, PRIAria, PREnergiaAC, PRGRifiuti e sovraregionali (PAI e PGRA) su cui le azioni previste dal PRP potrebbero avere impatti positivi o negativi	nell'ambito della VAS verrà analizzato ed aggiornato il quadro di riferimento programmatico al fine di valutare la compatibilità delle azioni previste (coerenza esterna)
		Regione Lombardia DG territorio sistemi verdi / UO	17	suggerisce di spostare in una diversa categoria l'obiettivo "incentivare la navigazione turistica dei laghi e dei fiumi nelle aree più pregiate della provincia" riportato tra gli obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale /par. "Definizione degli obiettivi/strategie principali" pag. 34)	tale obiettivo è assunto dal PTCP ed è ritenuto coerente quale specificazione dell'obiettivo generale di promuovere la sostenibilità anche sociale del sistema dei trasporti
			18	evidenzia che il RA dovrà tenere conto non solo degli obiettivi di sostenibilità considerati nell'adeguamento del PTCP ma anche di quelli dalla vigente Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS) e valutare la coerenza degli obiettivi del PRP con i pertinenti obiettivi della SRSvS, tenendo conto sia di quelli su cui il PRP incide in modo diretto che indiretto	gli obiettivi di sostenibilità verranno integrati con altri individuati da strumenti sovraordinati, tra cui la SRSv, al fine di valutare la coerenza esterna del Piano
			19	raccomanda che nel Piano di monitoraggio del RA siano previsti gli indicatori necessari a misurare eventuali impatti sulle componenti ambientali in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 18 del D.Lgs. 152/06. Inoltre, gli indicatori di monitoraggio mutuati dal Piano del 2014 andranno integrati con quelli della SRSvS relativi agli obiettivi interferiti dal PRP	il piano di monitoraggio individuerà idonei indicatori ai sensi della normativa vigente e con riferimento alla SRSvS
16/08/2023	pec	interne osservazioni	20	trasmissione PFTE per la realizzazione di infrastrutture portuali relative al terminal container e infrastrutture logistiche - Lotto 3 - presso il porto di Mantova Valdaro - consegnato il 31/07/2023 a Servizio Porto M-segnala che il perimetro AP dovrebbe includere la porzione di area lato Via Formigosa, in coerenza con PFTE e che il PFTE non prevede la viabilità parallela a SP Ostigliese di collegamento tra parte est e parte ovest del Porto	il perimetro ed i contenuti saranno verificati a partire dalle indicazioni regionali nell'ambito dell'intesa col Comune in coerenza con gli atti approvati

La fase di scoping, di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 152 del 2006, si è conclusa con la pubblicazione del verbale della conferenza con i relativi allegati.

Su queste basi viene redatto il Rapporto Ambientale contenente anche lo Studio d'incidenza, in quanto il Piano interessa siti della Rete Natura 2000, la Sintesi non tecnica e le misure per il monitoraggio.

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

Il procedimento di valutazione ambientale viene sviluppato in base alla procedura definita d'intesa con Regione.

Preliminarmente all'avvio del procedimento di adeguamento del PRP, Provincia e Regione hanno infatti 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 del 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 (VInCA).

FASI PROCEDURALI

1. Riavvio del procedimento

La Provincia avvia il procedimento di adeguamento del Piano e contestuali valutazioni ambientali (VAS e VInCA) 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	• 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 1. dell’Avviso di riavvio sul BURL e su SIVAS 2. 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	30 gg	≤45gg
	1ª conferenza di valutazione e forum pubblico		
	Pubblicazione su SIVAS del verbale	≤15gg	
	Esiti della consultazione		
Elaborazione Piano	Intesa con i Comuni e consultazione degli enti gestori dei siti Natura 2000		
	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 senti gli Enti gestori dei Siti Natura 2000	---	≤90 gg entro 30.6.24
Adozione Provincia di Mantova	ADOZIONE PRELIMINARE	---	
	Pubblicazione dei documenti sul sito della Provincia e contestuale invio di comunicazione ai soggetti della consultazione	15gg	60 gg
	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		
		AVVIO ISTRUTTORIA REGIONALE Istanza di VInCA all’Autorità competente regionale	---
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		---	≤90gg

Approvazione Regione	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	

La sostenibilità delle scelte di piano verrà verificata nel contesto della valutazione ambientale, in esito alla quale verranno assunte le opportune decisioni.

Tale valutazione darà atto di quelle già effettuate e delle eventuali indicazioni/prescrizioni (ad esempio: mitigazioni e compensazioni), in quanto 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.

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.

Tuttavia, le aree di nuova previsione ed i progetti di sviluppo in ambito portuale possono determinare impatti su componenti del sistema ambientale o 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.

Tali contenuti verranno sviluppati attraverso il Rapporto Ambientale, anche con specifici approfondimenti (quale ad esempio: lo Studio del traffico) e lo Studio di incidenza ambientale.

Nel contesto della pianificazione portuale è comunque 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 (si riporta quale esempio il bosco di Formigosa che è stato realizzato quale compensazione ambientale degli interventi realizzati in ambito portuale e che potrà essere implementato in futuro).



Figura ... Area del bosco di Formigosa a Valdaro Mantova