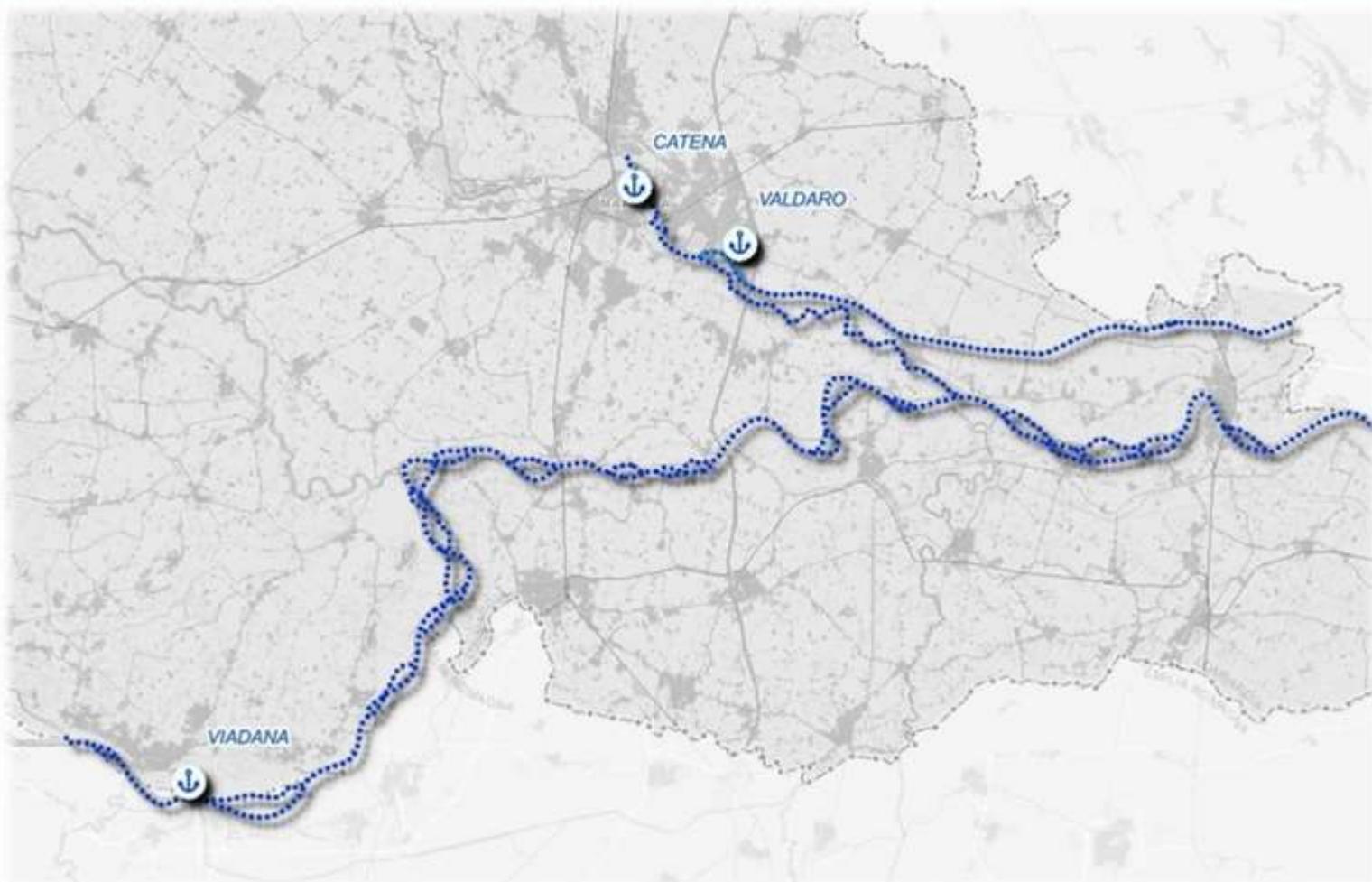


PIANO REGOLATORE PORTUALE dei porti e zone portuali dell'Area di Mantova Adeguamento ai sensi della L.R. 30/2006



TIPO

Elaborato descrittivo

DATA

Novembre 2024-Adottato in via definitiva con D.C.P. n. 39 del 09/12/2024

DICHIARAZIONE DI SINTESI

Sommario

| | |
|--|----|
| 1. Premessa | 2 |
| 2. Processo integrato del piano e della valutazione ambientale | 3 |
| 3. I Soggetti coinvolti | 5 |
| 4. Il percorso di VAS | 6 |
| 5. Contributi della partecipazione | 9 |
| 6. L'adeguamento del Piano Regolatore Portuale | 19 |
| 7. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali | 23 |
| 8. Parere motivato | 29 |
| 9. Monitoraggio degli effetti del Piano | 30 |

1. Premessa

La Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente stabilisce, all'art. 9, paragrafo 1 lett. b), che nel momento dell'adozione di un Piano, le autorità di cui all'art. 6 della stessa Direttiva ed il pubblico siano informati e venga messa a loro disposizione, oltre al Piano, una Dichiarazione di Sintesi in cui si illustri il percorso di valutazione effettuato, si descriva il livello di integrazione delle questioni ambientali nel Piano stesso e si riferisca delle consultazioni condotte e alla lett. c) le misure adottate in merito al monitoraggio, previsto all'art. 10 della Direttiva.

Il D Lgs 152/2006 Norme in materia ambientale, in recepimento della Direttiva, all'art. 17 dispone che *la decisione finale e' pubblicata nei siti web delle autorità interessate [...] Sono inoltre rese pubbliche [...]:*

b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate.

Regione Lombardia ha introdotto la normativa in materia di VAS con L.R. n. 12/2005, art. 4, a cui è seguita la DCR 13 marzo 2007 - n. VIII/351 *Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi* e successive deliberazioni attuative, tra cui la DGR 10 novembre 2010 n. 761 di approvazione dei modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS.

Tra la documentazione messa a disposizione da Regione Lombardia a supporto delle diverse fasi del procedimento di VAS vi è il fac simile H di riferimento per la predisposizione della dichiarazione di sintesi.

Secondo quanto previsto nel fac-simile H, *nella dichiarazione di sintesi l'Autorità Procedente:*

- 1) riepiloga sinteticamente il processo integrato del piano o programma e della valutazione ambientale (schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS)*
- 2) elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico*
- 3) dà informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi*
- 4) illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di P/P*
- 5) dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale*
- 6) dichiara come si è tenuto conto del parere motivato*
- 7) descrive le misure previste in merito al monitoraggio.*

Nella presente Dichiarazione di Sintesi si è fatto riferimento a tutta la documentazione istruttoria relativa al processo di VAS per l'adeguamento del PRP dei porti e zone portuale dell'area di Mantova, in particolare ai verbali delle riunioni, ai pareri prodotti, ai contributi pervenuti e al loro eventuale recepimento, nonché al complesso degli elaborati tecnici redatti e messi a disposizione sulle pagine web istituzionali di riferimento.

2. Processo integrato del piano e della valutazione ambientale

La Provincia di Mantova ha riavviato il procedimento di adeguamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova ai sensi della L.R. n. 30/2006 e s.m.i. e la relativa procedura di Valutazione Ambientale Strategica raccordata alla procedura di Valutazione d'Incidenza con Decreto Presidenziale n. 52/2023.

La presenza di alcuni Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, nel territorio interessato dal Piano e nei territori limitrofi, ha infatti richiesto la redazione di uno specifico Studio di Incidenza, ai sensi del DPR n. 357/1997, volto all'analisi dei potenziali effetti diretti e indiretti sui Siti derivanti dall'adeguamento del PRP.

Le normative di riferimento per la VAS citate in premessa stabiliscono l'importanza dell'integrazione tra il processo di pianificazione e la valutazione ambientale; la VAS dell'adeguamento del PRP, pertanto, non è stata svolta unicamente come momento valutativo, ma si è integrata nella fase di definizione dei contenuti del Piano, quale elemento orientativo e di indirizzo.

Poiché tra i documenti regionali non è presente un modello metodologico per la VAS specifico per il PRP è stata definita, d'intesa con Regione Lombardia, la procedura integrata di elaborazione del Piano e di valutazione, illustrata nelle seguenti tabelle; le fasi già affrontate sono:

| ITER PROCEDURALE | | | |
|-----------------------------------|---|--------------|-------------------------------------|
| FASI | ATTIVITÀ | TEMPI | |
| Preparazione dei documenti | <ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione del decreto riavvio del procedimento di Piano, VAS e VincA • Individuazione dei soggetti da consultare e delle modalità di partecipazione • Elaborazione di un Rapporto preliminare | | |
| Riavvio del procedimento | Decreto del presidente della Provincia | | |
| | Pubblicazione <ol style="list-style-type: none"> 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 | | |
| | Esiti della consultazione | ≤15gg | |
| 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 sentiti gli Enti gestori dei Siti Natura 2000 | --- | ≤90 gg entro 30.6.24 |
| | ADOZIONE PRELIMINARE | --- | |

| | | | |
|--|--|--------------|--------------|
| Adozione Provincia di Mantova | Publicazione dei documenti sul sito della Provincia e contestuale invio di comunicazione ai soggetti della consultazione | 15gg | 60 gg |
| | Publicazione di Avviso di avvio della consultazione e della documentazione su SIVAS Raccolta osservazioni 2^a conferenza di valutazione e forum pubblico publicazione su SIVAS del verbale | 45gg | |
| | Parere motivato VAS dell’Autorità competente per la VAS provinciale | ≤45gg | |
| | Elaborazione di una Dichiarazione di Sintesi | --- | |

Le fasi che seguiranno sono:

| ITER PROCEDURALE | | | |
|---------------------------------|--|---------------------|--------------|
| FASI | ATTIVITÀ | TEMPI | |
| | ADOZIONE DEFINITIVA Publicazione su SIVAS: Delibera provinciale; parere motivato; Dichiarazione di sintesi | | |
| Approvazione Regione | 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 |
| | Parere della Commissione consiliare | ≤30gg | |
| | APPROVAZIONE GIUNTA REGIONALE Publicazione su SIVAS: Delibera di Giunta, parere motivato finale, Dichiarazione di Sintesi. | --- | |
| | Aggiornamento degli elaborati tecnici e delle cartografie da parte della Provincia | ≤60gg | ≤90gg |
| | Publicazione Avviso di approvazione su BURL Publicazione su SIVAS del BURL | ≤30gg | |
| Attuazione | Report di monitoraggio | stabilito dal Piano | |
| | Parere dell’Autorità competente per la Vas sul Monitoraggio | ≤30gg | |

3. I Soggetti coinvolti

I Soggetti coinvolti nel procedimento di VAS sono stati individuati all'avvio del procedimento, in particolare le autorità procedenti e competenti ed inoltre:

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

- ✓ Enti gestori delle aree protette,
- ✓ Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Cremona, Lodi e Mantova,
- ✓ Segretariato regionale del Ministero per i beni e le attività culturali per la Lombardia,
- ✓ ARPA Lombardia,
- ✓ ATS Val Padana,
- ✓ Regione Lombardia D.G. Territorio e Protezione civile; D.G Infrastrutture, Trasporti e mobilità sostenibile; D.G. Ambiente e Clima; UTR Val Padana,
- ✓ Comuni interessati,
- ✓ Consorzi di Bonifica e Irrigazione,
- ✓ Autorità di Bacino del fiume Po,
- ✓ Agenzia Interregionale per il Po;

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

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

I Soggetti così individuati sono stati integrati con le Regioni, le Province ed i Comuni contermini.

4. Il percorso di VAS

Il processo di VAS e di elaborazione dell'adeguamento del PRP è stato caratterizzato da una serie di fasi, riassunte di seguito.

A partire da Febbraio 2023 e fino all'adozione definitiva del Piano (Novembre 2024) sono stati svolti diversi incontri interni tra le strutture tecnico operative composte da personale della Provincia di Mantova coinvolto nel procedimento per condividere i principali stati di avanzamento.

Da Marzo a Maggio 2023 si sono tenuti alcuni incontri preliminari tra rappresentanti della Provincia di Mantova e di Regione Lombardia per concordare l'iter del processo di VAS e di adeguamento del Piano.

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica raccordata alla procedura di Valutazione d'Incidenza è stata avviata con Decreto Presidenziale n. 52 del 25/05/2023, contestualmente al riavvio del procedimento di adeguamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova (già adottato con delibera del Consiglio Provinciale n. 48 del 30/09/2014) ai sensi della L.R. n. 30 del 27/12/2006 e s.m.i., art. 8 "*Soppressione dell'Azienda Regionale per i porti di Cremona e di Mantova e riorganizzazione delle relative funzioni*"; in data 26/05/2023 il Decreto è stato pubblicato sull'albo pretorio on-line della Provincia di Mantova e, contestualmente, sui siti web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP - e della Regione Lombardia - SIVAS.

In Maggio 2023 si sono svolti incontri preliminari tra rappresentanti della Provincia di Mantova e del Parco del Mincio, Ente gestore delle aree protette per confronti sull'iter della procedura di valutazione e i contenuti dello Studio di Incidenza.

La Provincia di Mantova in base all'iter procedurale riportato nel capitolo 2 ha individuato:

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

In data 14/06/2023 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento sul BURL n. 24 serie Avvisi e Concorsi e, contestualmente, sui siti web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP - e della Regione Lombardia – SIVAS.

In data 17/07/2023 la Provincia ha pubblicato il documento di scoping per la VAS e con note del 18/07/2023 e del 26/07/2023 ne ha comunicato la messa a disposizione e fissato il termine del 31/08/2023 per la presentazione dei contributi; contestualmente, ha pubblicato idoneo avviso sui siti web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP e sezione News - e della Regione Lombardia – SIVAS.

In data 25/09/2023 si è tenuta la prima conferenza di VAS – Scoping/forum nella quale la Provincia di Mantova ha illustrato il percorso ed i contenuti dell'adeguamento del PRP ed i contributi pervenuti; gli atti e le risultanze della Conferenza sono stati pubblicati sui siti web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP - e della Regione Lombardia – SIVAS.

Con determinazioni dirigenziali n 1069 del 28/11/2023 e 1140 del 13/12/2023 la Provincia di Mantova ha disposto l'affidamento dei servizi rispettivamente per l'elaborazione di uno studio di traffico e per l'elaborazione dello Studio di incidenza, nell'ambito dell'adeguamento del Piano Regolatore Portuale.

Tra Ottobre 2023 e Maggio 2024 sono stati tenuti alcuni incontri tra rappresentanti della Provincia di Mantova e della Provincia di Cremona per confronti sull'iter del Piano, i principali contenuti e la VAS.

A partire da Ottobre 2023 sono stati svolti alcuni incontri tra rappresentanti della Provincia di Mantova e del Comune di Mantova, maggiormente interessato dal PRP, per confronti sull'ambito del Piano, sui principali contenuti e sull'Intesa e, da Aprile 2024, con rappresentanti dei Comuni di San Giorgio Bigarello e di Viadana, per condividere la proposta di Intesa; tali incontri sono proseguiti fino all'approvazione delle Intese (Maggio/Giugno 2024).

In Aprile 2024 si è tenuto un ulteriore incontro tra rappresentanti della Provincia di Mantova e di Regione Lombardia di confronto sui contenuti dell'adeguamento del PRP e sulla prosecuzione dell'iter del Piano.

A seguito dell'approvazione della nuova macrostruttura dell'Ente con decorrenza 1° novembre 2023 e la conseguente riorganizzazione degli incarichi dirigenziali, con Decreto Presidenziale n. 59 del 30/05/2024 si è provveduto a modificare il Decreto Presidenziale n.52 del 25/05/2023 per la nuova individuazione dell'autorità procedente e dell'autorità competente provinciali in relazione al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale.

La Provincia di Mantova ha approvato l'Intesa per l'adozione del PRP tra la Provincia ed i Comuni interessati con Decreto Presidenziale n. 66 del 13/06/2024, il Comune di Viadana con delibera di giunta comunale n. 76 del 10/05/2022, il Comune di San Giorgio Bigarello con delibera di giunta comunale n° 75 del 22/05/2024, il Comune di Mantova con delibera di giunta comunale n° 119 del 14/06/2024.

Con delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 19/06/2024 la Provincia di Mantova ha adottato preliminarmente i documenti costituenti la proposta dell'adeguamento del Piano Regolatore Portuale, il Rapporto Ambientale, lo Studio di incidenza, i relativi allegati e la Sintesi non tecnica.

In data 26/06/2024 la Provincia di Mantova ha pubblicato la proposta di Piano ed i documenti di VAS, e con nota del 26/06/2024 ne ha comunicato la messa a disposizione e fissato il termine del 26/08/2024 per la presentazione dei contributi; il 27/06/2024 ha pubblicato idoneo avviso sul sito web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP e sezione News - e l'11/07/2024 sul sito web della Regione Lombardia – SIVAS.

In Luglio 2024 si è tenuto un ulteriore incontro tra rappresentanti della Provincia di Mantova e del Parco del Mincio, Ente gestore delle aree protette per approfondimenti sullo Studio di Incidenza.

In data 25/07/2024 si è tenuta la seconda conferenza di VAS / forum durante la quale sono stati illustrati i documenti ed i temi della proposta di Piano ed i contenuti delle valutazioni ambientali condotte, nonché proseguito il confronto con gli enti ed i soggetti coinvolti; gli atti e le risultanze della Conferenza sono stati pubblicati sui siti web della Provincia di Mantova - pagina dedicata al PRP - e della Regione Lombardia – SIVAS.

In Agosto 2024 si è svolto un incontro tra rappresentanti della Provincia di Mantova e del Parco del Mincio al fine di meglio precisare alcuni effetti del piano sulle aree protette che ha

determinato la presentazione di un'integrazione allo Studio di Incidenza, trasmessa al Parco del Mincio nello stesso mese.

Successivamente al termine per la presentazione di pareri ed osservazioni, fissato il 26 agosto 2024, l'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente ha svolto la relativa attività istruttoria attraverso la valutazione dei contributi pervenuti, la determinazione delle singole controdeduzioni e la definizione degli effetti sugli elaborati della proposta Piano e di VAS.

In data 29/11/2024, con Provvedimento n. 1779, l'Autorità competente ha espresso parere motivato positivo circa la compatibilità ambientale dell'adeguamento del PRP ai sensi della L.R. n. 30/2006 e s.m.i. con prescrizioni che hanno determinato modifiche/precisazioni normative.

5. Contributi della partecipazione

Lo svolgimento della consultazione è avvenuto attraverso la convocazione delle conferenze di valutazione / forum rivolte sia ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati che al pubblico; gli esiti delle conferenze sono resi noti attraverso la pubblicazione dei relativi verbali.

Nella redazione degli elaborati dell'adeguamento del PRP sono stati presi in considerazione tutti i contributi pervenuti, anche nella fase di scoping, dato che le osservazioni raccolte in tale momento preliminare hanno consentito di orientare e meglio definire i contenuti del Piano e del Rapporto Ambientale; di tali contributi si è tenuto conto come di seguito esposto:

| data | prot | sogg | nr | contributo | risposta |
|------------|-------|----------------------------|----|---|---|
| 22/06/2023 | 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 ipotesi II nelle aree in ambito P.A. Oimolungo | 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 Valdarò, con descrizioni esplicative e planimetrie di progetto. Segnala che l'azione "urbanizzazione porto di Valdarò 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 Valdarò" 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 VII | 5 | le opere ed i lavori previsti non interferiscono 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 85 | 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/rispettate delle norme vigenti in materia di prevenzione infortuni art. 83 - comma 1 del D.Lgt. 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 "Vallizza", "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. Bonifazi Lani | 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 candida 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 ritenesse necessaria una adeguata separazione tra le aree portuali e l'abitato di Formigosa (previsto in oltre 100 m) 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 |
| 30/09/2023 | S0551 | 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 - Criticità (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/produttiva ...) / Potenzialità (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 sovramunicipali | 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 | S0558 | Regione Lombardia DG 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> e 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 Validare) | 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 |
| 04/09/2023 | S3677 | Regione Lombardia 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 PTI) per analizzare nel RA la coerenza esterna rispetto ad altri piani regionali (PPaesaggisticoR, PRIAria, PREnergiaAC, PRGRifuti) e sovragionali (PAI e PGRI) 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 PTCF 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 PTCF ma anche di quelli dalla vigente Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSS) e valutare la coerenza degli obiettivi del PRP con i pertinenti obiettivi della SRSS, 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 sovranazionali, tra cui la SRSS, 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 SRSS relativi agli obiettivi interferenti dal PRP | il piano di monitoraggio individuerà idonei indicatori ai sensi della normativa vigente e con riferimento alla SRSS |
| 14/08/2023 | IPC | organizzazioni interne | 20 | trasmissione PFTE per la realizzazione di infrastrutture portuali relative al terminal container e infrastrutture logistiche - Lotto 3 - presso il porto di Mantova Validare - consegnato il 31/07/2023 a Servizio Porto - 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 |

Dopo la messa a disposizione della proposta di adeguamento del Piano, comprensivo del Rapporto Ambientale, dello Studio d'Incidenza e della Sintesi non tecnica, e successivamente all'incontro della seconda Conferenza di VAS/forum, sono pervenuti diversi pareri ed osservazioni, che vengono riportati nella tabella seguente, dando evidenza di come sono stati considerati nella fase di adozione definitiva del Piano.

Tabella 1 - Prescrizioni

| Regione Lombardia | | Protocollo n. 51830 del 06/08/2024 Nucleo Tecnico VAS regionale / osservazioni Direzioni Generali regionali | Modalità di recepimento/eventuali Controdeduzioni |
|-------------------------------|---|--|---|
| DG TERRITORIO E SISTEMI VERDI | UO Programmazione territoriale e paesistica | <ul style="list-style-type: none"> • Coerenza con il PTR <p>1a – si chiede di correggere richiami in Rapporto Ambientale (paragrafo 5.3.2) e Relazione di Piano (paragrafo 2.3.3) in modo tale che sia chiara la distinzione tra i contenuti del PTR attualmente vigenti (PTR comprensivo del PPR approvato con DCR n. 951 del 19 /01/2010 e successivi aggiornamenti, ultimo approvato insieme al PRSS con DCR n. 42 del 20/06/2023; integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14 approvata con DCR n. 411 del 19/12/2018) e quelli che rientrano nella revisione generale del PTR (adottata con DCR n. 2137 del 2/12/2021), non ancora approvata definitivamente;</p> <p>1b - nell'effettuare la valutazione della coerenza del PRP con il PTR – RA cap. 7- sarebbe opportuno richiamare anche analisi, obiettivi e relative linee di azione riportate nel Documento di Piano per il Sistema territoriale della Pianura Irrigua (Cap. 2.2.5) e per il Sistema territoriale del Po e dei Grandi Fiumi (Cap. 2.2.6).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coerenza con il PPR (vigente - DCR 951/2010) <p>2a - Rapporto Ambientale cap. 9: nell'analisi degli effetti ambientali, tra le componenti ambientali considerate non compare il paesaggio; considerato il contesto territoriale, caratterizzato dalla presenza di tutele di natura paesaggistica, ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e del PPR, è opportuno integrare l'analisi degli effetti attesi dalle azioni del PRP, anche dal punto di vista degli impatti cumulativi, con una valutazione della componente paesaggistica.</p> <p>2b – Schede di valutazione delle Unità di Intervento: è opportuno che vengano integrate con un elenco completo delle tutele paesaggistiche e ambientali vigenti in ogni singola Unità d'Intervento (UI).</p> <p>2c – Nelle Schede, tra le misure mitigative e compensative viene indicata la realizzazione di impianti FER per l'approvvigionamento energetico (fotovoltaico, ecc), senza specificare l'esatta tipologia. Per gli impianti fotovoltaici al suolo, di elevato impatto paesaggistico, è preferibile privilegiare misure mitigative e compensative di tipo naturalistico e, nel caso, i progetti tecnologici dovranno essere accompagnati da uno studio paesaggistico.</p> | <p>1a - si procede con la correzione richiesta sia nella Relazione Illustrativa (di seguito RI), in cui il riferimento al Piano Territoriale Regionale (di seguito PTR) è nel paragrafo 3.3.2 che nel Rapporto Ambientale (di seguito RA) al paragrafo 5.3.2</p> <p>1b - si procede con l'integrazione nel RA delle analisi, obiettivi ed azioni dei due sistemi territoriali (cap. 3) e della verifica di coerenza rispetto agli obiettivi (cap. 7); di conseguenza si adegua anche la Sintesi non Tecnica (di seguito SNT)</p> <p>2a – si procede con l'integrazione nel RA (cap. 9) della componente paesaggistica tra le analisi degli effetti attesi dalle azioni di piano; di conseguenza si adegua anche la SNT</p> <p>2b – si procede ad integrare nelle Schede delle Unità d'Intervento (di seguito UI) l'elenco delle tutele vigenti: oltre alle ambientali, anche le paesaggistiche</p> <p>2c – si procede a specificare nelle Schede UI che le indicazioni per la realizzazione di impianti FER, relative agli impianti fotovoltaici, si riferiscono ad interventi su edifici esistenti o in progetto.</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| DG TRASPORTI E MOBILITA' SOSTENIBILE | | <p>Si chiede di sostituire nei testi dei documenti gli enti subentrati nelle rispettive competenze:</p> <p>3a - verbale della 1^a Conferenza di VAS del 25.09.2023 pag. 2: il Magistrato per il Po, citato tra i soggetti competenti presso cui effettuare la verifica dello stato delle concessioni ai diportisti, richiesta dal Comune di Mantova, è stato soppresso (artt. 89 e 92 del d.lgs. 112/1998) e sostituito nel 2003 dall'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO), costituita con l.r. dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.</p> <p>3b - Relazione illustrativa:</p> <p>- pag. 42 – 43, l'ex Azienda regionale per i porti di Cremona e Mantova, citata tra i soggetti gestori delle banchine/porti mantovani, commerciali e turistici, è stata soppressa dall'art. 8 della l.r. 30/2006, le cui funzioni sono state riassegnate alle province di Cremona e Mantova per i rispettivi porti, e ad AIPO per il resto della rete e per le infrastrutture non ricomprese nell'elenco di cui all'Allegato B della l.r. 30/2006</p> <p>- pag. 44, la Provincia di Mantova si qualifica come ente gestore del demanio idroviario interno, comprensivo delle aree portuali site sul suo territorio, mentre in base all'art. 8 c.2 bis della l.r. 30/2006, è ente gestore del Porto di Mantova Valdarò, di Porto Catena e del pipeline di Viadana.</p> <p>3c - Sintesi non tecnica, pag. 45 e 46: tra i soggetti gestori delle banchine/porti mantovani commerciali e turistici, viene citata l'ex Azienda regionale per il porti di Cremona e Mantova, ente soppresso dall'art. 8 della l.r. 30/2006, le cui funzioni sono state riassegnate alle province di Cremona e Mantova per i rispettivi porti, e ad AIPO per il resto della rete e per le infrastrutture non ricomprese nell'elenco di cui all'Allegato B della l.r. 30/2006.</p> | <p>3 - si procede con le correzioni richieste nel verbale della prima Conferenza di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS), nella Relazione Illustrativa e nella Sintesi non Tecnica</p> |
| | DG INFRASTRUTTURE E OPERE PUBBLICHE | UO Infrastrutture viarie e ciclabili - Struttura Interventi stradali e olimpici | <p>In riferimento alla verifica delle ricadute delle azioni del Piano rispetto alla funzionalità della rete viaria portante di accesso, si prende atto degli esiti dello Studio di traffico, che attestano una sostanziale esiguità e sostenibilità dei carichi indotti da parte del sistema infrastrutturale previsto a regime. Tale sostenibilità trasportistica si ritiene dimostrata con sufficiente attendibilità anche considerato l'approccio metodologico seguito nello Studio (scenario cumulato quale somma dei singoli scenari individuati).</p> <p>4 - Si ritiene comunque opportuno che sia data evidenza che la realizzabilità dello "SCENARIO 3 – Parcheggio sosta TIR e collegamento con il porto" permane subordinata all'ottenimento delle necessarie intese con il soggetto concessionario della A22, e, nel caso, alla riconfigurazione (e connesso rinnovo dell'iter autorizzativo) del progetto dell'Area di sosta per veicoli pesanti in carreggiata autostradale sud già positivamente licenziato in procedura di Verifica di assoggettabilità VIA nazionale con Decreto direttoriale MATTM n. 397 del 2.12.2019 secondo un assetto che non contempla connessioni con aree esterne.</p> |
| UO Infrastrutture Ferroviarie e Opere | | <p>Si ribadiscono le osservazioni della DG Trasporti e Mobilità Sostenibile:</p> <p>5 - si chiede che nei testi dei vari documenti vengano sostituiti i riferimenti agli Enti soppressi con i riferimenti agli enti subentrati nelle rispettive competenze</p> | <p>5 - si procede con le correzioni richieste, nel verbale della prima Conferenza di VAS, nella Relazione Illustrativa e nella Sintesi non Tecnica (precedente punto 3)</p> |

| | | |
|--|--|--|
| Parco Regionale Oglio Sud | Protocollo n. 48242 del 19/07/2024 | |
| | Si esprime parere favorevole, ai sensi della L.R. n. 86/83 s.m.i. e del D.P.R. n. 357/97 e s.m.i, circa la Valutazione di Incidenza del "Piano Regolatore Portuale dell'area di Mantova" non ritenendo che l'attuazione di tale Piano possa arrecare significativa incidenza negativa sull'integrità della ZSC IT20B0001 "Bosco Foce Oglio", con specifico riferimento agli obiettivi di conservazione di habitat e specie ivi presenti (Decreto n° 23/2024). | Si prende atto del parere favorevole |
| Parco Regionale Mincio | Protocollo n. 54430 del 26/08/2024 | |
| | Si rilascia parere positivo di Valutazione di Incidenza in quanto sulla base delle informazioni acquisite è possibile concludere che il progetto in esame non determinerà incidenze significative sui siti Natura 2000 ZSP IT20B0501 "Viadana. Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia"; ZPS/ZSC IT20B0010 "Vallazza"; ZPS IT20B0009 "Valli del Mincio" e ZSC IT20B0014 "Chiavica del Moro" non pregiudicando il mantenimento dell'integrità degli stessi, con particolare riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie, nel rispetto delle seguenti prescrizioni: 1a - dovranno essere attuate le misure di mitigazione previste nello studio di incidenza – la navigazione dovrà mantenersi all'interno di un canale di 50 metri di sezione, la velocità massima di navigazione dal ponte di Diga Masetti al ponte sull'autostrada A22 dovrà mantenersi pari a 2,70 nodi, equivalenti a 5 km/h, dovrà essere attuato un piano di monitoraggio dell'habitat, dovrà essere attuato un piano di monitoraggio delle popolazioni di ardeide, si prevede il rispetto delle norme parte IV artt. 15/20, è previsto il divieto di utilizzo di strumenti con emissioni luminose, dovranno essere rispettati i percorsi di navigazione - nel rispetto di quanto previsto dai Regolamenti dei Piani di gestione dei Siti presi in esame. 1b - le fasi attuative dei vari comparti e/o l'insediamento di attività sostenute da progetti specifici, dovranno essere nuovamente sottoposti a procedura di valutazione di incidenza 1c - le modifiche cartografiche evidenziate nel documento "Studio di incidenza - Integrazione" dovranno essere inserite negli elaborati di adozione del PRP di Mantova | Si prende atto del parere favorevole con prescrizioni, che vengono recepite come di seguito 1a - si procede con il recepimento delle prescrizioni puntuali all'interno delle Norme Tecniche art. 10 c. 2 bis 1b - la prescrizione è già contenuta nelle Norme Tecniche (di seguito NT) art. 10 c. 2 bis e nelle schede UI da 1 a 7; si procede alla precisazione normativa ed al recepimento anche all'interno delle schede UI 8 e 9 1c - si procede a adeguare gli elaborati del Piano con le modifiche cartografiche di cui al documento "Studio di incidenza – Integrazione" |
| Ministero della cultura | Protocollo n. 54514 del 26/08/2024 | |
| Soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per le Province di Cremona, Mantova, e Lodi | <ul style="list-style-type: none"> • Profilo paesaggistico-monumentale il Piano interessa in parte ambiti tutelati sotto il profilo monumentale e/o sotto il profilo paesaggistico, per i quali i successivi approfondimenti progettuali dovranno essere condotti ponendo la massima attenzione alla salvaguardia e alla conservazione delle linee fisionomiche del paesaggio e dei beni culturali vincolati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. Si evidenzia in particolare l'area di intervento rappresentata dal Porto Catena, porto storico di Mantova, di cui vengono richiamati i vincoli più significativi (Beni culturali: Sistema dei laghi art. 10 del D.Lgs. 42/2004, tutela diretta; Palazzo Ducale e castello San Giorgio art. 45 del D.Lgs. 42/2004, tutela indiretta/ Beni paesaggistici: sponde dei laghi di Mezzo e Inferiore D.M. 26.05.1970; centro storico di Mantova e Cittadella D.M. 13.10.1977; Sito Unesco Mantova e Sabbioneta). Considerate le azioni di piano previste a Porto Catena, si osserva che: 1 - gli interventi dovranno essere caratterizzati di un'elevata qualità architettonica, nel rispetto dei vincoli succitati; particolare attenzione dovrà essere posta alla salvaguardia delle visuali panoramiche tra le sponde del Lago Inferiore e non dovranno | 1 – allo scopo di porre attenzione alle successive fasi realizzative degli interventi previsti, si procede ad integrare le Schede UI con i principali beni culturali e paesaggistici presenti (elenco e cartografia) 2 – si procede alla precisazione normativa modificando l'art 10 co 1 delle norme di Piano come di seguito: <i>Parti dell'ambito portuale sono assoggettate a specifica tutela ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i, pertanto tutti gli interventi previsti al loro interno che alterino lo stato dei luoghi e/o l'aspetto esteriore degli edifici dovranno essere preliminarmente autorizzati ai sensi dell'art. 21 (tutela monumentale) e/o dell'art. 146 (tutela paesaggistica) del Decreto stesso</i> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>essere realizzate opere che interferiscano con le visuali da e verso il compendio monumentale rappresentato dal Complesso di Palazzo Ducale e Castello di S. Giorgio (si rimanda ai rispettivi decreti).</p> <p>2 - si rammenta che tutti gli interventi dovranno essere preliminarmente autorizzati ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. (tutela monumentale) e/o dell'art. 146 del medesimo Decreto (tutela paesaggistica).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Profilo archeologico <p>Richiamati il D. Lgs. n. 42/2004, la Direttiva 1985/337/CEE, art.5, par. 1, All. III, punto 3 e successive modifiche e la Direttiva Europea 2001/42/CE, art. 5, par. 1, All. I, punto f, si comunica che, alla luce delle conoscenze sul popolamento antico delle aree interessate dal Piano e degli ultimi ritrovamenti archeologici, le zone portuali di Porto Catena, Porto di Mantova - Valdaro e Pontile pipeline di Viadana rivestono elevato potenziale archeologico.</p> <p>Pertanto:</p> <p>3 - si chiede che i progetti che prevedono movimento di terra o scavo vengano trasmessi all'Ufficio scrivente per l'espressione del parere di competenza e l'eventuale programmazione di indagini archeologiche preliminari;</p> <p>4 - si chiede che quanto comunicato sia individuato cartograficamente nelle tavole di piano e che siano espressamente richiamati in appositi articoli i quadri prescrittivi testè delineati;</p> <p>5 - anche per tutte le opere infrastrutturali di collegamento previste, qualificandosi come opere pubbliche, i progetti comportanti scavi o altri interventi nel sottosuolo saranno trasmessi allo scrivente Ufficio per l'espressione del parere di competenza e l'eventuale programmazione di indagini archeologiche preventive, ai sensi del D. Lgs. n. 36/2023, art. 41, co. 4.</p> <p>6 - si ricorda infine che l'art. 90 del D. Lgs. 42/2004 prevede, in caso di ritrovamenti archeologici fortuiti, la tempestiva comunicazione allo scrivente Ufficio.</p> | <p>3 - si procede alla precisazione normativa spostando l'art 8 co 6 nel nuovo co 1 bis dell'art 10, modificato come di seguito: <i>per tutte le opere previste in aree di elevato potenziale archeologico o comunemente comportanti movimento terra, scavi o interventi nel sottosuolo dovrà essere acquisito il parere della competente soprintendenza sotto il profilo della salvaguardia del patrimonio archeologico e dell'eventuale programmazione di indagini archeologiche preliminari (ai sensi di: D.Lgs. n.42/2004, Dir 1985/337/CEE, Dir 2001/42/CE, D. Lgs. n. 36/2023 e loro s.m.i)</i></p> <p>4 - si procede ad individuare gli ambiti di elevato valore archeologico nella tavola 1 di piano (le cui prescrizioni vengono richiamare nelle norme - si veda precedente punto 3)</p> <p>5 - la modifica normativa di cui al precedente punto 3 vale per tutti gli interventi previsti, anche per le opere pubbliche</p> <p>6 - si procede alla precisazione normativa inserendo l'art 10 co 1 ter: <i>in caso di ritrovamenti archeologici fortuiti, dovrà essere inviata tempestiva comunicazione alla competente soprintendenza, ai sensi dell'art. 90 del D. Lgs. 42/2004</i></p> |
|--|---|--|

Tabella 2 - Pareri

| Comune di Mantova | Protocollo n. 54516 del 26/08/2024 | |
|-------------------|---|---|
| | <p>Vista la DCP 20/2024 di adozione preliminare e gli elaborati del piano, richiamata l'intesa tra la Provincia e i Comuni interessati sottoscritta in data 3/07/2024, si sottolinea la condivisione degli obiettivi e delle principali strategie espresse nel Piano e:</p> <p>1 - si conferma la necessità di mantenere un equilibrio fra le funzioni portuali e l'abitato di Formigosa, rispettando una distanza di almeno 100 metri dal centro abitato, e di operare congiuntamente affinché siano mitigati/compensati i potenziali impatti connessi agli insediamenti previsti in area portuale e retroportuale.</p> <p>2 - in riferimento alle azioni infrastrutturali si evidenzia la disponibilità a partecipare a tavoli di lavoro per dare attuazione agli interventi previsti di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ realizzazione della piattaforma ferro/gomma nel retroporto di Valdaro, in carico alla Provincia di Mantova; ✓ realizzazione del collegamento viario tra il porto e il parcheggio TIR A22, la cui tempistica e fattibilità andrà verificata con A22; ✓ riqualificazione accesso viario e miglioramento funzionale della rotonda extra porto (indicata nel PUMS). | <p>1 - si prende atto della condivisione delle strategie di piano e si condivide la necessità di mantenere un equilibrio fra le funzioni portuali e l'abitato di Formigosa, come previsto dall'intesa</p> <p>2 - si sottolinea l'interesse della Provincia ad attivare tavoli di lavoro dedicati con la partecipazione del Comune (si veda art 12 delle NT)</p> |

| | | |
|--------------------------|---|--|
| ATS Valpadana | Protocollo n. 54338 del 26/08/2024 | |
| | <p>Dall'analisi del Rapporto Ambientale, per quanto attiene i possibili effetti sull'ambiente e la salute umana, si evince che le previsioni di Piano non determinano alterazioni significative sulla maggior parte delle componenti ambientali e le valutazioni risultano complessivamente positive o neutre in relazione ai potenziali effetti del piano e comunque mitigabili. Tuttavia:</p> <p>1 - riguardo alla zona portuale di Valdaro, (unità intervento 3), per la vicinanza all'abitato esistente di Formigosa, si ribadiscono le prescrizioni contenute nel precedente parere del 15 aprile 2014 Prot.n. 23571/14 in quanto le opere e le attività previste dal piano possono determinare effetti significativi ed avere ripercussioni igienico sanitarie. In particolare, si ritiene necessario preservare uno spazio idoneo all'installazione di barriere aventi una consistente ed efficace funzione mitigativa degli impatti e di riduzione alla propagazione di inquinanti verso l'area residenziale.</p> | <p>si prende atto del parere positivo sugli effetti ambientali del piano e:</p> <p>1 - si evidenzia che il piano prevede la realizzazione di interventi di mitigazione ambientale tra l'ambito portuale e l'abitato di Formigosa, in particolare nel RA e nella scheda dell'UI 3 si ribadisce l'attenzione alla progettazione delle opere di mitigazione e si precisa che la loro caratterizzazione verrà specificata in sede di pianificazione/progettazione di maggior dettaglio.</p> |
| ARPA | Protocollo n. 54655 del 27/08/2024 | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Rapporto Ambientale <p>1 - si ricorda che un utile riferimento metodologico per la VAS è anche il documento <i>"Linee guida per l'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali a supporto della valutazione e redazione dei documenti della VAS"</i> (delibera del Consiglio Federale - 2017)</p> <p>2 - nell'analisi delle singole Unità d'intervento vengono elencati i progetti previsti per tali aree, si chiede di esplicitare per ciascuno l'esatta denominazione del progetto, le aree a cui si riferisce ciascuno (foglio e mappale, superficie interessata), se si tratta di nuovo progetto o di progetto modificato rispetto al PRP 2014, se sono state esplicitate procedure di VIA/verifica di VIA (indicando se tali procedure sono concluse o meno), quali sono le autorizzazioni già ottenute e quelle per le quali devono essere ancora presentate le istanze, e di esplicitare gli interventi tenuti al rispetto del principio di invarianza idraulica e idrologica (con riferimento al R.R. n.7/2017)</p> <p>3 - in relazione all'analisi di contesto relativa alla matrice ambientale acqua, si segnala che è disponibile la documentazione relativa al monitoraggio delle sostanze perfluoroalchiliche (PFAS) in Lombardia (Anno 2021) e che nel Sistema Informativo Regionale Acque (SIRe Acque), ospitato sul sito web di ARPA, possono essere reperite le valutazioni annuali di conformità degli impianti di depurazione presenti sul territorio regionale</p> <p>4 - la valutazione sintetica del grado di alterazione sulle componenti ambientali da parte del PRP riportata nel RA evidenzia due soli aspetti valutati <i>"negativo lieve"</i>, relativi ad inquinamento acustico ed inquinamento luminoso. In proposito si evidenzia che l'illuminazione delle infrastrutture è da considerarsi positiva per quanto attiene alla sicurezza ma dal punto di vista ambientale può generare ricadute negative sia per quanto attiene all'energia (consumi energetici) che alla biodiversità. Pertanto, si auspica che siano valutati gli effetti negativi e prese in considerazione soluzioni illuminanti attente alla sicurezza che, al contempo, limitino l'impatto su flora e fauna.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitoraggio <p>5 - si raccomanda di assicurare una revisione del piano di monitoraggio che garantisca una verifica periodica degli effetti significativi sull'ambiente conseguenti all'attuazione delle previsioni sottese al PRP. Si evidenzia che non è stata indicata la cadenza prevista per tale Piano di monitoraggio.</p> | <p>1 - si procede a richiamare nel RA il documento citato in quanto è stato effettivamente d'ausilio per sviluppare alcuni contenuti del RA</p> <p>2 - in relazione alla richiesta si evidenzia che compito del Piano è la definizione dell'ambito portuale e delle principali destinazioni al suo interno, oltre alla previsione dell' "assetto" infrastrutturale/portuale; l'individuazione dettagliata dei vari interventi previsti in ambito portuale è attinente alla fase di pianificazione attuativa e soprattutto di progettazione, l'iter di approvazione dei progetti prevede l'assoggettamento alle procedure ambientali di legge.</p> <p>3 - si prende atto della segnalazione e si procede a richiamare tali documenti informativi nel RA</p> <p>4 - si prende atto dell'indicazione relativa alle soluzioni illuminanti e si procede a richiamarla nel RA (cap. 9), tuttavia, viene demandata alle successive fasi di pianificazione attuativa/progettuale in quanto si ritiene che tale aspetto sia da affrontare in sede di maggior dettaglio</p> <p>5 - si procede ad integrare il RA con l'indicazione che la cadenza del piano di monitoraggio sarà biennale</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>6 - si ritiene che sarebbe stato utile riportare una breve relazione circa il Piano di monitoraggio eseguito a seguito della VAS del PRP 2014, evidenziando gli obiettivi e i target raggiunti, gli eventuali progressi verso una maggiore sostenibilità ambientale e una riduzione delle emissioni;</p> <p>7 - si ritiene utile evidenziare che il Piano di Monitoraggio proposto non contiene alcun indicatore di tipo ambientale, malgrado tra gli obiettivi del PRP sia previsto: <i>“Prevenire e controllare i fattori di rischio per l’ambiente e la salute, individuare eventuali impatti e le conseguenti misure di mitigazione e compensazione”</i> e malgrado l’analisi svolta nel capitolo 9 del R.A., né alcun indicatore correlato allo Studio del Traffico presentato, che prevede una stima di incremento del flusso veicolare come indicato nella tabella 6 flussi di traffico generati dalla piattaforma intermodale (documento: <i>Studio del traffico – Valutazione degli scenari viabilistici</i>). Considerate le conclusioni dell’analisi degli effetti ambientali svolta, si ritiene utile un’implementazione degli indicatori inseriti nel Piano di Monitoraggio relativamente alle matrici rumore, aria, acqua superficiale</p> <p>8 - Alla luce delle normative che perseguono lo sviluppo sostenibile promuovendo la conservazione dell’ambiente e la tutela della biodiversità, si sottolinea la necessità che ogni opera che impatti sull’ambiente, in particolar modo sul patrimonio idrico, debba essere adeguatamente mitigata. Gli articoli 9 e 41 della Costituzione italiana sanciscono infatti che la tutela dell’ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, è di preminente importanza anche nell’interesse delle future generazioni e che l’iniziativa economica privata non può svolgersi in modo da recare danno all’ambiente. Ne consegue che la progettazione di un’opera deve necessariamente prevedere interventi di mitigazione sull’ambiente interferito dalla stessa e deve contenere anche ulteriori proposte mitigative, qualora l’esito dei monitoraggi ambientali dovessero indicare la sussistenza di un’alterazione peggiorativa dell’ambiente. Tale approccio risulta essere di fondamentale importanza per gli ecosistemi acquatici: si ricorda a riguardo, il principio di “non deterioramento” espresso dalla Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE.</p> | <p>6 – si evidenzia che il Piano 2014 non è stato mai approvato da Regione, pertanto non è mai entrato in vigore e quindi non è attuato.</p> <p>7 - si evidenzia che il Piano di monitoraggio contiene già alcuni indicatori legati alle tematiche segnalate: i flussi di traffico merci via ferro e via acqua in ambito portuale e l’incremento delle superfici a verde in ambito portuale.</p> <p>Si ritiene più efficace che gli eventuali impatti sulle matrici clima acustico, qualità dell’aria e delle acque superficiali, derivanti dalla progressiva attuazione degli interventi previsti nel Piano, siano oggetto di una attenta attività di monitoraggio connessa alla realizzazione dei singoli progetti/interventi. Nell’ambito delle procedure autorizzative e valutative dei singoli progetti/interventi, saranno analizzati gli impatti attesi su dette matrici ed individuate specifiche azioni mitigative e di monitoraggio.</p> <p>8 – si condivide la considerazione generale, relativa però alla progettazione delle singole opere.</p> <p>Si evidenzia altresì che il Piano, in relazione ai possibili effetti rilevabili in questa fase, individua comunque misure di mitigazione quali ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aree verdi di mitigazione ambientale nei confronti dei possibili impatti sulla salute umana (atmosfera, rumore) e sul paesaggio (superfici boscate), - sistemi di tutela dei corpi idrici da contaminazioni accidentali, - sviluppo di fonti alternative a quelle fossili. |
| <p>Consorzio di bonifica territori del Mincio</p> | <p>Protocollo n. 56918 del 09/09/2024</p> | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Porto Catena: <p>Si fa presente che tra l’area di Porto Catena e la foce del canale Rio si colloca l’impianto idrovoro Ponte Arlotto, che serve per allontanare le acque piovane di una parte della città e mantenere i livelli del Rio ad una quota di sicurezza inferiore ai 14.50 m sopra il livello medio mare, per cui si richiede che:</p> <p>1 - venga considerata una fascia di rispetto di 15 m di distanza dall’impianto (sul fronte est) appositamente segnalata con idoneo materiale;</p> <p>2 - venga garantita al personale consortile la possibilità di accedere in qualsiasi momento all’impianto via terra e via acqua senza limiti di alcun tipo per riparazioni d’emergenza, manutenzioni ordinaria, straordinaria e ristrutturazione.</p> | <p>1 – si prende atto della richiesta e si procede ad inserire tale indicazione nelle Norme tecniche, art 14 co 2.</p> <p>2 - si prende atto della richiesta e si procede ad inserire tale indicazione nelle Norme tecniche, art 14 co 2.</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Porto Valdarò: <p>Considerato l'obiettivo di sviluppare il porto interno e la navigazione sull'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco, si evidenzia l'aspetto irriguo e di scolo del canale, allo scopo mantenuto a quote di livello costanti sopra il livello medio mare, per cui si richiede che:</p> <p>3 - vengano definiti dei livelli idrici massimi e minimi di funzionamento del porto di Valdarò</p> <p>4 - si chiede venga inserito nel Comitato tecnico di coordinamento e risoluzione dei problemi tecnici previsto all'Art. 12 delle NT, lo scrivente Consorzio</p> | <p>3 – i livelli idrici massimi e minimi vengono definiti ed indicati nella RI, cap. 4.6; si segnala che tale argomento sarà oggetto di discussione e confronto con gli Enti competenti (Regione, AIPO, ...)</p> <p>4 - l'art 12 delle Norme Tecniche viene integrato con l'inserimento del Consorzio di Bonifica nel comitato tecnico di coordinamento</p> |
| RFI | Protocollo n. 58886 del 18/09/2024 | |
| Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Verona | <p>Si esprime parere di massima favorevole con le seguenti osservazioni:</p> <p>1 – negli strumenti urbanistici deve essere garantito il rispetto delle disposizioni di cui al Titolo III del DPR n. 753/80 che disciplina le attività di terzi in prossimità della sede ferroviaria (tutela sicurezza esercizio)</p> <p>2 – ai sensi dell'art 49 del DPR lungo i tracciati delle linee ferroviarie è vietato costruire o ampliare qualsiasi edificio o manufatto ad una distanza minore di trenta metri dalla rotaia. Qualunque richiesta di intervento all'interno di tale fascia dovrà essere trasmessa e valutata dalla Direzione/Struttura competente di RFI per verifica di compatibilità ed eventuale rilascio di autorizzazione in deroga</p> <p>3 - ai sensi dell'art 58 del DPR eventuali interventi di pubblica utilità configurati come attraversamento o stretto parallelismo agli impianti ferroviari che possa creare interferenze all'esercizio ferroviario dovranno essere conformi ai disposti DM 4/4/2014, DM n. 449 21/3/1988, CEI 11-17 ed alle norme di progettazione in materia. In tali casi l'autorizzazione ad eseguire i lavori sarà subordinata a stipula di convenzione a titolo oneroso con RFI. Sono esclusi dal presente parere eventuali beni mobili o immobili delle Ferrovie</p> | <p>1, 2, 3 – si prende atto della richiesta e si procede ad inserire tali indicazioni nelle Norme tecniche, art 14 co 1.</p> |
| SNAM | Protocollo n. 49727 del 26/07/2024 – anticipato in seconda Conferenza di VAS | |
| | <p>1 - si rilevano interferenze tra gasdotti esistenti e opere previste dal Piano, pertanto, si richiede una verifica congiunta dei rispettivi tracciati e si segnala che, all'interno della fascia di sicurezza del metanodotto, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di Snam rete gas s.p.a. - si allega cartografia impianto Enipower Mantova DN500P</p> | <p>1 - in sede di conferenza VAS è stato verificato che il gasdotto in questione non interferisce con le previsioni di piano; si prende atto della richiesta e si procede ad inserire tale indicazione nelle Norme tecniche, art 13.</p> |
| TEA | Protocollo n. 50099 del 29/07/2024 | |
| | <p>1 - si esprime Parere Favorevole relativamente a Illuminazione Pubblica, Acquedotto, Fognature e Depurazione, in considerazione del livello di pianificazione proposto</p> | <p>1 - si prende atto del parere espresso e si demandano specifiche valutazioni ai successivi livelli progettuali</p> |
| SEI | Protocollo n. 51933 del 07/08/2024 | |
| | <p>1 - rispetto alla rete gas metano nulla da segnalare relativamente ai documenti di VAS. Per quanto attiene il Piano Regolatore Portuale, si segnala che gli interventi da realizzare interferiscono con le reti di distribuzione del gas metano in media e in bassa pressione; a tal proposito si allegano stralci planimetrici con l'indicazione delle reti presenti nell'area.</p> | <p>1 - si prende atto del parere espresso e si demandano specifiche valutazioni ai successivi livelli progettuali</p> |

Tabella 3 - Osservazioni

| Ing. L. Rosignoli | Protocollo n. 54359 del 26/08/2024 | |
|-------------------|---|---|
| | <p>Le osservazioni sono volte ad individuare un punto di equilibrio tra diversi e contrapposti interessi in gioco: lo sviluppo di un'area per la realizzazione di attività e funzioni strettamente portuali con la salvaguardia dell'ambiente, il contenimento del consumo di suolo e la salute dei cittadini residenti nel quartiere di Formigosa:</p> <p>1 - si chiede che il limite del PRP anno 2024, rimasto invariato rispetto al PRP anno 2014, nella parte sud/est a contatto con il quartiere di Formigosa venga rideterminato in diminuzione. e comunque venga mantenuta un'area di separazione fra le funzioni portuali e centro abitato di Formigosa almeno 100 ml</p> <p>2 – alla luce degli scenari 2 e 3 individuati dallo Studio di traffico si osserva:</p> <p>A) di valutare la possibilità di convogliare il previsto aumento di traffico pesante utilizzando l'attuale accesso al porto [...] in cui la viabilità interna tra l'ambito ovest e l'ambito est e viceversa potrebbe avvenire nel tratto posto a nord della darsena;</p> <p>B) nell'eventualità l'accesso alla futura parte est avvenga con un nuovo secondo ingresso, la direttrice del corridoio stradale avvenga direttamente dalla rotonda sulla ex SS.482 senza interessare né via Gatti, se non marginalmente, né svilupparsi a ridosso delle aree limitrofe al quartiere come sinteticamente indicato negli elaborati del PRP. Ciò al fine di mantenere il più lontano possibile le fonti di inquinamento succitate dai fabbricati residenziali.</p> <p>3 – la descrizione della fascia di mitigazione nelle “misure mitigative, compensative e altre prescrizioni” riportate nella Scheda U13 dovrebbe essere maggiormente specificata come di seguito:</p> <p>- realizzazione di una fascia di mitigazione di ampiezza adeguata <i>“e comunque non inferiore a 100 ml”</i> lungo il lato est dell'Unità d'intervento tra l'ambito porto-operativo (logistica, attività produttive e cantieristica) e il centro abitato di Formigosa quale barriera a verde con efficacia mitigativa; allo scopo di considerare anche le scarpate di raccordo delle quote che si verranno a creare ai lati dell'asse viario di accesso al porto che potranno contemplare opere mitigative quali, ad es., barriere frangivento/acustiche, anche vegetali. In generale considerare l'adozione di interventi a verde nel ripristino/consolidamento delle scarpate, <i>“mantenendo inalterata in piano la distanza dell'infrastruttura dal centro abitato di almeno 100 ml”</i>.</p> | <p>1 – il perimetro del 2014, ripreso nel 2024, deriva da precise indicazioni di Regione Lombardia a cui è necessario attenersi e risulta conforme al PGT di Mantova. Si evidenzia che tale perimetro comprende le previste aree di mitigazione ed è così definito per garantire la realizzazione delle opere necessarie a mitigare gli eventuali impatti nei confronti dell'abitato di Formigosa a carico dell'autorità portuale.</p> <p>2 – si precisa che l'accesso al Porto potrà avvenire sia dall'attuale ingresso ovest che dal futuro ingresso a est, in questa seconda opzione avverrà direttamente dalla rotonda sulla exSS482, ed interesserà solo marginalmente via Gatti. Il tracciato definitivo della viabilità sarà necessariamente dettagliato nelle successive fasi contestualmente alle opere di mitigazione</p> <p>In relazione al paventato aumento delle emissioni in atmosfera provocate dall'incremento di traffici si fa presente che l'incremento del trasporto via acqua e via ferro è uno degli obiettivi principali del Piano, il quale dovrà contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti complessive, a livello territoriale, e costituirà pertanto un beneficio in termini ambientali; tuttavia, nell'ipotesi di un eventuale aumento del traffico su gomma, le opere a verde saranno realizzate in modo da svolgere adeguata funzione mitigativa nei confronti dell'abitato di Formigosa; per quanto riguarda l'attenzione alla componente acustica il Piano (RA) ha individuato il controllo e la mitigazione delle emissioni nei confronti dei recettori (abitato di Formigosa), necessariamente da definire in fase realizzativa e di esercizio (monitoraggio).</p> <p>3 – in relazione alla richiesta si evidenzia che compito del Piano è la definizione dell'ambito portuale e delle principali destinazioni al suo interno, oltre alla previsione dell' “assetto” infrastrutturale/portuale; l'individuazione dettagliata dei vari interventi previsti in ambito portuale è attinente alla fase di pianificazione attuativa e soprattutto di progettazione ed è in tali sedi che saranno approfonditi gli aspetti qualitativi degli stessi e attentamente valutati da parte dei soggetti ambientali ed interessati. Si ricorda infatti che l'iter di approvazione dei progetti prevede l'assoggettamento alle procedure ambientali di legge</p> |

6. L'adeguamento del Piano Regolatore Portuale

L'adeguamento del Piano è stato principalmente orientato a soddisfare quanto previsto dalla L.R. n. 30 del 27 dicembre 2006 successivamente modificata ed integrata, in particolare dalle LR 17/2014 e LR 9/2022, la quale prevede la redazione del Piano Regolatore Portuale per i porti di interesse regionale della Lombardia.

La norma 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, che indica:

“PORTI E ZONE PORTUALI” Area di Mantova:

- Porto di Mantova - Valdaro e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale (raccordo Frassine - Valdaro)
- Pontile pipeline di Viadana
- Porto Catena - Mantova
come riportato nelle relative cartografie.

“FUNZIONI E ATTIVITÀ”

- 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).

Regione Lombardia ha provveduto ad aggiornare le cartografie dell'allegato B con Decreto N. 11429 del 01/08/2022 D.G. Infrastrutture. Trasporti e Mobilità sostenibile - Dirigente U.O. Trasporto Pubblico e Intermodalità “

La proposta di adeguamento del Piano 2024 ha riguardato la variazione dell'ambito portuale rispetto al Piano 2014 in quanto:

- contiene aree e zone portuali aggiuntive ossia, oltre a Valdaro, anche Catena e Viadana, individuate nell'allegato B
- individua un differente sviluppo dell'area retroportuale di Valdaro dedicata alla piattaforma di interscambio modale ferro-gomma a causa delle mutate condizioni di contesto e di nuove esigenze di sviluppo.

In tale contesto e in esito delle valutazioni effettuate sono stati in parte riorientati ma sostanzialmente riconfermati gli obiettivi del Piano, che sono:

1. Aggiornare l'ambito portuale, l'assetto delle aree ed attrezzature portuali e adeguare le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree
2. Migliorare l'integrazione delle infrastrutture intermodali acqua, ferro, gomma ed ottimizzare le connessioni col contesto
3. Ottimizzare e semplificare le procedure di governo delle diverse tipologie di intervento
4. Accrescere l'attrattività delle aree portuali per il trasporto delle merci e delle persone
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
6. Monitorare le azioni e le attività portuali per verificarne l'andamento ed eventualmente adottare misure correttive.

Il Piano riguarda ambiti in buona parte già attuati ed operativi ed ambiti da sviluppare, confermando le precedenti previsioni ed individuando i seguenti sotto-ambiti portuali:

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

In attuazione degli obiettivi, sono state ridefinite le azioni specifiche del piano 2024, elencate di seguito:

| | |
|---|--|
| 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 |

Il Piano ha conservato la suddivisione in singole unità di intervento, utili alla descrizione degli ambiti, all'individuazione del loro stato di attuazione e delle progettualità previste e quale elemento di controllo per le valutazioni da effettuarsi in fase realizzativa.

Al fine di mettere a sintesi il quadro delle previsioni di Piano 2024 messo a confronto col Piano 2014, nella tabella seguente si evidenziano gli ambiti confermati, variati e di nuova previsione, gli interventi programmati e la loro attuazione:

| 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 e interscambio) | realizzazione della piattaforma ferro/gomma | area già prevista e modificata | prevista |

| | | | | | | |
|-----|---|-----------------------|--|--|--------------------------------|----------|
| 2-3 | 3 | porto di Valdarò | area portuale (logistica, attività produttive e cantieristica/trasporto interscambio) e area interazione città porto | realizzazione delle opere ed infrastrutture connesse alla logistica e degli interventi compatibili con l'interazione città porto | area già prevista e confermata | prevista |
| 4 | 4 | porto di Valdarò | 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 Valdarò | area interazione città porto | | area già prevista e confermata | attuata |
| 6 | 6 | porto di Valdarò | area portuale (trasporto e interscambio) | | area già prevista e confermata | attuata |
| 7 | 7 | retroporto di Valdarò | 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 |

Da questo raffronto si evidenzia che l'ambito portuale dell'area di Mantova definito nel Piano riguarda aree già pianificate e sottoposte a procedimenti di valutazione (porto e retroporto di Mantova Valdarò, porto Catena e pontile pipeline di Viadana) che comprendono interventi in larga parte già realizzati o in corso di realizzazione, pertanto anch'essi sottoposti ai relativi procedimenti valutativi.

Le scelte di Piano si rapportano pertanto all'attuale pianificazione, con cui risultano coerenti ai vari livelli (regionale, provinciale e comunale); la principale variazione del Piano è rappresentata dalla diversa localizzazione dell'area di retroporto in cui realizzare la piattaforma ferroviaria: in questo caso la scelta, che è stata comunque condivisa con il Comune interessato, è divenuta l'unica possibile in quanto le mutate condizioni al contorno non ne consentirebbero la realizzazione e l'unica alternativa ad essa sarebbe l'alternativa "0" ossia non realizzare il nodo di interscambio, vanificando le strategie di Piano.

A conclusione del procedimento di VAS la proposta di adeguamento del Piano Regolatore Portuale della Provincia di Mantova è costituita dai seguenti documenti:

A. RELAZIONE ILLUSTRATIVA

B. NORME TECNICHE complete dell'allegato:

1. Procedure e condotte operative

C. TAV. 1 – INQUADRAMENTO TERRITORIALE

D. TAV. 2 – INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE

E. TAV. 3 – AMBITO E SOTTOAMBITI

F. RAPPORTO AMBIENTALE e SINTESI NON TECNICA di VAS, completi dei seguenti allegati:

1. STUDIO D'INCIDENZA di cui alla disciplina delle aree della Rete Natura 2000

2. STUDIO DI TRAFFICO

3. TAV. 4 – UNITÀ D'INTERVENTO

4. SCHEDE DELLE UNITA' D'INTERVENTO

G. PARERE MOTIVATO AMBIENTALE

H. DICHIARAZIONE DI SINTESI

7. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali

Il processo di VAS è stato fondamentale nella costruzione degli elaborati di adeguamento del Piano, portando all'attenzione del processo decisionale le tematiche di sostenibilità e gli elementi di specifica attenzione ambientale rilevabili nell'ambito portuale, oltre che nelle aree confinanti.

Nella redazione del Rapporto Ambientale, infatti, sono state esaminate le strategie e le scelte di Piano alla luce di diversi sistemi di obiettivi ambientali, individuati come pilastri fondamentali per la definizione della cornice ambientale entro cui l'adeguamento del Piano Regolatore Portuale deve essere inserito:

- Analisi del contesto ambientale con riferimento alle diverse componenti ambientali; tale analisi rientra in quella più generale effettuata in relazione al contesto territoriale, ambientale, socio economico e paesaggistico in cui è stato identificato l'ambito di influenza territoriale e sono state analizzate le componenti ritenute fondamentali per la caratterizzazione dei diversi macro-sistemi.

- Analisi di coerenza esterna, condotta con riferimento agli obiettivi del Piano rispetto a obiettivi/strategie di sostenibilità ambientale desunti da piani e programmi (quadro di riferimento programmatico) gerarchicamente sovraordinati e di ambito territoriale diverso, oppure analoghi e redatti dalla stessa Provincia o, ancora, sotto ordinati e di livello comunale.

- Analisi di coerenza esterna, condotta con riferimento alle azioni del Piano rispetto a obiettivi di sostenibilità ambientale che discendono dalle più recenti ed autorevoli politiche comunitarie, nazionali e regionali, tra cui la Strategia regionale per lo Sviluppo sostenibile.

Le analisi sopra elencate sono state condotte durante tutto il processo di adeguamento del PRP, garantendo che il Piano fosse coerente rispetto alla pianificazione sovraordinata e rispettasse in ogni fase i principi di sostenibilità stabiliti; in particolare le verifiche di coerenza hanno consentito di meglio definire ed eventualmente di ri-orientare gli obiettivi del piano e, di conseguenza, le singole azioni proposte quali attuazioni delle strategie individuate, che sono state così integrate con i principi di sostenibilità.

Considerata la finalità primaria del Piano (promuovere lo sviluppo sostenibile incrementando la multi-modalità del sistema dei trasporti), se le valutazioni di coerenza delle previsioni hanno avuto esito positivo o neutro in relazione agli effetti su alcune componenti ambientali, si è comunque ravvisata la possibilità di interferenze con altre componenti ambientali. In questo caso sono state individuate misure di mitigazione per ridurre o annullare le potenziali interazioni o di monitoraggio da effettuarsi nelle successive fasi attuative del piano.

Ulteriori considerazioni ambientali, emerse nel contesto della consultazione con i Soggetti ambientali o interessati, sono derivate dall'elaborazione dei seguenti studi, integrati nel Rapporto Ambientale, che hanno inciso su alcune scelte di Piano:

- uno specifico studio di traffico connesso alle azioni previste dal piano al fine di verificarne la sostenibilità in termini di ricadute sulla viabilità di interesse sovralocale. Nello studio sono stati evidenziati gli scenari connessi allo sviluppo dell'ambito portuale e successivamente analizzati, sia singolarmente che in maniera cumulativa, conducendo ad una valutazione complessivamente favorevole in relazione alle potenziali interferenze delle previsioni del piano connesse all'aumento del traffico di merci e persone ed agli effetti sul sistema di mobilità.

- lo studio d'incidenza in relazione alle varianti di piano che interessano siti della Rete Natura 2000 per verificare la coerenza con le specifiche misure di conservazione previste nei relativi Piani di Gestione. Nello studio sono stati analizzati i potenziali effetti diretti e indiretti sui Siti derivanti dall'adeguamento del Piano e identificate le misure correttive e mitigative volte a ridurre possibili criticità; lo stesso sarà oggetto di valutazione appropriata di incidenza da parte di Regione Lombardia, tenuto conto dei pareri espressi dagli Enti gestori.

Inoltre è stato introdotto il tema dello sviluppo della filiera dell'idrogeno, considerato una delle fonti energetiche chiave nel piano di transizione energetica dell'UE, tenuto conto del riconoscimento della Valle dell'idrogeno di Mantova (quale ecosistema integrato che collega produzione, trasporto e utilizzo di idrogeno in vari settori come la mobilità e l'industria) e degli effetti positivi derivanti dall'identificazione del Porto di Valdaro quale hub di distribuzione dell'idrogeno come combustibile per navi e treni di nuova generazione.

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.

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 eventuali effetti negativi conseguenti all'attuazione delle azioni di piano (si veda quale esempio il bosco di Formigosa, già realizzato quale compensazione ambientale degli interventi realizzati in ambito portuale).

L'analisi degli effetti ambientali condotta nel Rapporto Ambientale ha prodotto un quadro di sintesi delle relazioni/interazioni tra trasformazioni indotte e questioni ambientali connesse con gli obiettivi di sviluppo sostenibile, articolate per componenti ambientali, che si riporta di seguito.

| | QUESTIONI AMBIENTALI RILEVANTI | EFFETTI RELATIVI ALL'ASSETTO PREVEDIBILE |
|-----------------------------------|--|--|
| Atmosfera / Cambiamenti climatici | <ul style="list-style-type: none"> ✓ emissioni sostanze inquinanti / gas climalteranti ✓ utilizzo combustibili fossili ✓ scarsa efficienza energetica | Le previsioni del Piano sono volte a contenere e ridurre le emissioni e, in particolare, gli effetti provocati dalla mobilità su gomma introducendo azioni finalizzate allo sviluppo della mobilità a basse emissioni (acqua, ferro), dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili (filiera dell'idrogeno, fotovoltaico), e alla complessiva decarbonizzazione ed efficientamento energetico dei sistemi di trasporto, delle attività e degli edifici produttivi e per servizi. In questa direzione vanno anche le previsioni di riqualificazione ed efficientamento del porto storico e la possibilità di implementare l'utilizzo di battelli elettrici per il turismo fluviale. |

| | | |
|-----------------------|---|---|
| | | <p>Si ritiene pertanto che tali azioni possano determinare un effetto positivo sulle componenti atmosfera e cambiamenti climatici in termini di riduzione della produzione di fattori inquinanti e climalteranti.</p> |
| Risorse idriche | <ul style="list-style-type: none"> ✓ alterazione delle caratteristiche dei sistemi e reticoli idrografici ✓ deterioramento / inquinamento degli ambienti acquatici ✓ impoverimento della disponibilità di risorse / criticità di bilancio idrico | <p>Le previsioni del Piano, per la loro natura e collocazione, presentano interferenze con la componente idrica.</p> <p>Tuttavia, si ritiene che le stesse rispettino i contenuti dei piani di settore relativi alla conservazione delle caratteristiche dei sistemi idrografici e alla riduzione del rischio idrogeologico in ordine alle attività previste.</p> <p>Per quanto riguarda la loro attuazione, in fase progettuale degli interventi dovranno essere considerati gli effetti sulle continuità e funzionalità della rete idrografica e di gestione delle acque meteoriche e degli scarichi.</p> <p>Si evidenzia che nel contesto delle opere di urbanizzazione nel porto di Valdaro (unità di intervento 1-area ADR/ADN) è stato predisposto uno speciale sistema di tutela ambientale realizzato con modalità e tecniche atte a prevenire possibili eventi accidentali in grado di inquinare o contaminare le risorse idriche quali perdite di sostanze pericolose, caratterizzato da un impianto di gestione e separazione delle acque di prima pioggia potenzialmente inquinate.</p> |
| Suolo / Sottosuolo | <ul style="list-style-type: none"> ✓ consumo di suolo ✓ aree degradate ✓ rischi provocati da attività umane ✓ presenza di impianti industriali a rischio di incidenti rilevanti | <p>Le previsioni del Piano riguardano lo sviluppo di aree già trasformate o da completare che non concorrono a determinare consumo di suolo, ai sensi della LR 31/2014 (in quanto non rientrano in nessun Ambito di Trasformazione urbanistica, fanno parte del Tessuto Urbano Consolidato e sono finalizzate a realizzare opere di interesse pubblico) o la rifunzionalizzazione/riqualificazione di aree esistenti, mentre è possibile considerare tali azioni nel contesto della rigenerazione territoriale, come previsto dalla norma regionale.</p> <p>Alcune azioni prevedono inoltre la rinaturazione di aree che contribuiscono a de-impermeabilizzare il suolo.</p> <p>Altre azioni, di natura normativa-procedurale, prevedono infine misure rivolte a prevenire e contenere eventuali rischi di contaminazione del suolo e del sottosuolo.</p> <p>Non si rilevano inoltre interferenze o incompatibilità tra le azioni di piano e le previsioni dei piani di gestione del rischio di incidente industriale</p> <p>Si ritiene pertanto che tali azioni siano compatibili e non determinino effetti in grado di alterare la componente suolo e sottosuolo.</p> |
| Natura e biodiversità | <ul style="list-style-type: none"> ✓ frammentazione degli ecosistemi ✓ peggioramento dello stato di conservazione di habitat e specie protette ✓ perdita di biodiversità | <p>Le previsioni del Piano, per la loro collocazione, presentano interferenze con la componente naturale riconducibile ai siti della rete Natura 2000 fluviali del Mincio e del Po. Gli elementi interferiti riguardano habitat e specie protette, formazioni forestali ed in alcuni casi interessano la rete ecologica.</p> <p>Tali previsioni possono determinare la perdita o, indirettamente, la perturbazione di habitat e specie di interesse comunitari come evidenziato nello Studio di incidenza, pertanto, in fase attuativa di alcune azioni, sarà necessario prevedere l'adozione di misure mitigative</p> |

| | | |
|---------------------------|--|--|
| | | <p>(compensazione dei boschi trasformati/adozione del Regolamento di navigazione) al fine di annullare/ridurre effetti negativi sulla componente natura e biodiversità.</p> <p>Altre azioni prevedono inoltre la rinaturazione di aree individuate sia in contesti ambientali protetti, al fine di incrementare la rete ecologica, che a margine di ambiti portuali con funzione di filtro con le aree circostanti (residenziali), con effetti positivi sulla componente.</p> <p>Sarà opportuno, a seguito della realizzazione di talune opere previste dal Piano, monitorare le emissioni degli inquinanti ed acustiche, in fase di esercizio, al fine di valutare eventuali superamenti dei limiti normativi che possono causare possibili disturbi agli habitat e alle specie ivi presenti.</p> |
| Paesaggio | <ul style="list-style-type: none"> ✓ perdita dei caratteri paesistici dei luoghi ✓ gestione e pianificazione del paesaggio | <p>Le previsioni del Piano, per la loro collocazione, presentano alcune interferenze con ambiti ed elementi paesaggistici tutelati ai sensi del D Lgs 42/2004, del PPR, del PTCP e del PTC del Parco Regionale del Mincio; per tale motivo, unitamente alla presenza di siti naturali, tali componenti sono interessate dai progetti di realizzazione di Reti ecologiche/paesistiche ai vari livelli (regionale, provinciale e comunale) finalizzate alla salvaguardia e valorizzazione dei paesaggi nel loro complesso, in termini di sistema.</p> <p>In tali contesti, per assicurarne la tutela e il miglioramento, il Piano interviene con due modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prevedendo ambiti di interazione città-porto e in cui realizzare aree verdi e di mitigazione, finalizzate alla costruzione e alla ricomposizione di contesti paesaggistici attualmente assenti o perduti, in coerenza con le reti eco-paesistiche, - individuando misure di natura normativa finalizzate al corretto inserimento paesistico degli interventi che modifichino lo stato dei luoghi e/o l'aspetto esteriore degli edifici, subordinati ad autorizzazione paesaggistica. |
| Rifiuti | <ul style="list-style-type: none"> ✓ incremento produzione rifiuti speciali / urbani | <p>L'attuale gestione dei rifiuti appare congruente con le attuali modalità di smaltimento e non risulta in contrasto con le previsioni del Piano esaminato pertanto non produce effetti negativi sulla componente rifiuti.</p> |
| Agenti fisici | <ul style="list-style-type: none"> ✓ Inquinamento acustico / luminoso ✓ Inquinamento elettromagnetico / radioattività | <p>Le previsioni del Piano non concorrono direttamente ad alterazioni della componente. Tuttavia, in riferimento all'inquinamento acustico e luminoso, sarà opportuno, in fase progettuale di talune opere previste dal Piano, prevedere accorgimenti per la riduzione delle emissioni, privilegiando in particolare l'adozione di soluzioni illuminanti attente alla sicurezza e che, al contempo, limitino l'impatto su flora e fauna, nonché, a seguito della realizzazione delle opere, monitorare le emissioni luminose ed acustiche, in fase di esercizio, al fine di valutare eventuali superamenti dei limiti normativi che possono causare possibili disturbi ai recettori.</p> |
| Aspetti socio - economici | <ul style="list-style-type: none"> ✓ pressione del turismo ✓ diminuzione dell'occupazione | <p>Le previsioni del Piano sono rivolte alla promozione dello sviluppo sostenibile della mobilità attraverso azioni mirate alla connessione con le reti di trasporto del territorio, al miglioramento dell'efficienza e dell'integrazione delle</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>✓ sostenibilità del sistema dei trasporti</p> | <p>diverse modalità di trasporto spostando quote sempre maggiori sull'acqua e sul ferro, modalità meno impattanti sull'ambiente rispetto al trasporto su gomma e determinando effetti positivi sulla componente connessa alla sostenibilità dei trasporti. In tale ambito rientra anche la previsione di riattivazione del pipeline sul fiume Po.</p> <p>In tale contesto le azioni di piano puntano all'innovazione delle imprese coinvolte attraverso l'incentivazione all'utilizzo del trasporto fluviale, all'innesco di economie circolari connesse a filiere sostenibili (es: idrogeno) e ad investimenti in attività di ricerca e sperimentali, in grado di attrarre nuova occupazione e determinando effetti positivi sulla componente.</p> <p>Inoltre, alcune azioni rivolte alla rifunzionalizzazione dei porti turistici esistenti mirano alla migliore gestione dei flussi turistici e al controllo delle relazioni col contesto urbano, determinando effetti migliorativi sulla componente della pressione turistica,</p> <p>Gli scenari individuati nello Studio di traffico mostrano una sostanziale sostenibilità delle previsioni di sviluppo rispetto alla componente mobilità e trasporti.</p> |
|--|--|---|

Alla luce del quadro di analisi e verifica svolto nel Rapporto Ambientale, si ritiene che le previsioni di Piano non determinino alterazioni significative sulla maggior parte delle componenti ambientali, ad eccezione di atmosfera e mobilità su cui il Piano induce effetti positivi e del clima acustico/luminoso per cui dovranno essere individuati specifici monitoraggi in fase attuativa.

Al termine di questa sezione di analisi del RA viene riportata la seguente valutazione sintetica del grado di alterazione sulle componenti ambientali da parte del PRP, utilizzando la seguente scala cromatica:

| | |
|--|--------------------|
| | Positivo rilevante |
| | Positivo lieve |
| | Nulla o contenuta |
| | Negativo lieve |
| | Negativo rilevante |

| AZIONI DEL PRP | | Componenti ambientali | | | | | | | |
|----------------|--|-----------------------------------|-----------------|--------------------|-----------------------|-----------|---------|---------------|-------------------------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| | | Atmosfera / Cambiamenti climatici | Risorse idriche | Suolo e sottosuolo | Natura e biodiversità | Paesaggio | Rifiuti | Agenti fisici | Aspetti socio-economici |
| 1 | realizzazione della piattaforma ferro/gomma nel retroporto di Valdarò | | | | | | | | |
| 2 | realizzazione delle opere ed infrastrutture connesse alla logistica e degli interventi compatibili | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | con l'interazione città porto nell'area sud orientale del porto di Valdarò | | | | | | | | |
| 3 | realizzazione delle opere ed infrastrutture relative al polo cerealicolo nell'area ovest del porto di Valdarò | | | | | | | | |
| 4 | realizzazione delle opere di completamento infrastrutturale nel porto esistente di Valdarò | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | |

La verifica di sostenibilità delle scelte di piano si è quindi svolta a partire dalle valutazioni già effettuate e delle eventuali indicazioni/prescrizioni in esito ai procedimenti (ad esempio: mitigazioni e compensazioni) ed è stata condotta sino alla conclusione del processo di VAS.

Anche la seconda fase di consultazione con i Soggetti competenti in materia ambientale ha favorito l'integrazione di ulteriori aspetti ambientali all'interno del Rapporto Ambientale e del Piano stesso, con le risultanze illustrate nella tabella di sintesi riportata nel capitolo 5.

Inoltre le valutazioni di carattere ambientale svolte dall'Autorità competente ed espresse nel parere motivato hanno determinato modifiche migliorative agli elaborati del Piano.

8. Parere motivato

Una volta analizzati i potenziali effetti ambientali attesi dall'adeguamento del Piano e in considerazione di osservazioni e contributi pervenuti da Enti e Soggetti competenti in materia ambientale, oltre che del Rapporto Ambientale e degli esiti delle Conferenze di VAS, l'Autorità competente, ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 152/2006, con Provvedimento n. 1779 del 29/11/2024 ha espresso parere positivo circa la compatibilità ambientale dell'adeguamento del Piano Regolatore Portuale ai sensi della LR 30/2005, a condizione che siano recepite nel Piano le seguenti prescrizioni:

- a. I singoli progetti ricompresi nel PRP, preliminarmente alla loro autorizzazione, dovranno essere sottoposti alle procedure valutative ambientali previste dalla Parte II del D. Lgs 152/06 e smi e dalla l.r. 5/2010 e smi, qualora rientrino nelle categorie progettuali elencate nelle norme richiamate, al fine di valutare e adeguatamente mitigare/compensare gli impatti generati sia in fase di cantiere che in fase di esercizio. Le singole procedure valutative andranno puntualmente individuate dal soggetto proponente a seconda della tipologia di intervento oggetto di autorizzazione.
- b. Nell'ambito delle procedure valutative/autorizzative dei singoli progetti, dovrà essere puntualmente quantificata e compensata l'impermeabilizzazione/trasformazione del suolo generata dalla realizzazione del progetto, in quanto determina la perdita delle funzioni ecosistemiche di tale risorsa. Le misure di compensazione ambientale potranno essere realizzate anche in luogo distinto dalla sede del progetto.
- c. Le proposte di interventi mitigativi sulla viabilità, già individuate nello Studio del Traffico, potranno essere meglio definite con specifici successivi provvedimenti da valutarsi in sede di V.I.A. o Verifica di assoggettabilità a V.I.A. di ciascun intervento previsto nel Piano, ovvero con specifiche progettualità, individuando modalità, tempi e fonti di finanziamento necessarie alla realizzazione dei citati interventi.

Le suddette prescrizioni sono state recepite nella proposta di adeguamento del Piano Regolatore Portuale per la sua adozione definitiva.

9. Monitoraggio degli effetti del Piano

Il monitoraggio è l'attività, prevista dalla normativa, attraverso cui viene verificato e controllato l'andamento delle variabili ambientali, territoriali ed economiche sulle quali il PRP ha influenza; infatti, attraverso specifici indicatori, il monitoraggio permette di valutare, in maniera sia qualitativa che quantitativa, quali effetti sono stati indotti sulle diverse componenti analizzate in seguito all'attuazione delle previsioni di piano. Il monitoraggio, oltre agli effetti del piano, permette anche di valutarne il grado di efficienza nell'applicazione.

Si tratta quindi di uno strumento importante e complesso, che permette in base ai risultati ottenuti, di individuare eventuali criticità o effetti non valutati in fase di preparazione del piano e di porvi rimedio attraverso adeguate misure o un riorientamento del piano con conseguente aggiornamento del PRP.

Per l'adeguamento del Piano in oggetto si è stabilito di procedere con la riproposizione del programma di monitoraggio già proposto in fase di redazione del PRP vigente, integrato con nuovi indicatori, di più diretta pertinenza rispetto alle scelte e alle azioni previste nell'adeguamento e funzionali a verificare il compimento delle azioni e il grado di raggiungimento degli obiettivi del Piano stesso.

Tali indicatori, essendo legati alle azioni di piano, possono essere aggiornati a mano a mano che l'azione viene attuata, cioè in corrispondenza di ogni sua fase attuativa.

Di seguito si riportano gli indicatori di processo proposti, connessi alle strategie del Piano:

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

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

- Nr di passeggeri che utilizzano il trasporto fluviale

Il numero di passeggeri che utilizzano il trasporto fluviale fornisce un'indicazione di sintesi sullo stato delle attività turistiche collocate nel territorio e può essere inteso come indicatore della capacità di attrarre quote di turisti che utilizzano la modalità di trasporto via fiume, considerata sostenibile.

- Numero di poli logistici attuati e previsti

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

- Stato di attuazione delle opere infrastrutturali

Lo stato di attuazione delle opere infrastrutturali rappresenta direttamente il grado di realizzazione delle azioni previste dal Piano e può essere considerato quale indicazione sull'efficacia delle strategie di sviluppo del Piano.

- Superfici boscate/verdi connesse al Piano

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

- Concessioni portuali

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

La cadenza del monitoraggio complessivo sarà biennale.

Schede relative alla proposta di indicatori del PRP

| Codice | | R1 |
|---|---------------------------------------|--|
| Denominazione | | Movimentazione delle merci per via fluviale |
| 1 | Finalità e descrizione. | – Fornisce un'indicazione di sintesi sullo stato delle attività produttive collocate nel territorio. Per come è configurato, più che misurare una pressione potrebbe essere inteso come indicatore di risposta, sulla capacità di spostare le merci dalla strada al trasporto via acqua. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Tonnellate |
| 4 | Modalità di calcolo | Tonnellate di merci movimentata per via fluviale |
| 5 | Fonte dati | Provincia di Mantova – Area 3 Servizio Navigazione |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2022 |
| 7 | Serie storiche disponibili | 2018/2022 |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | mensile |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati | Dato reperibile a livello provinciale |
| <i>Eventuali suggerimenti per sviluppi futuri del monitoraggio</i> | | In prospettiva sarebbe opportuno cercare un indicatore finalizzato a misurare come il territorio riesca a organizzarsi per attrarre investimenti. In tale senso si potrebbe aggiungere un indicatore che misuri il rapporto tra traffico merci con origine destinazione nella provincia e traffico merci di passaggio. |

| Codice | | R2 |
|---|---------------------------------------|--|
| Denominazione | | Movimentazione delle merci per via ferroviaria |
| 1 | Finalità e descrizione. | – Fornisce un’indicazione di sintesi sullo stato delle attività produttive collocate nel territorio. Per come è configurato, più che misurare una pressione potrebbe essere inteso come indicatore di risposta, sulla capacità di spostare le merci dalla strada al trasporto via acqua. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Tonnellate |
| 4 | Modalità di calcolo | Tonnellate di merci movimentata per via ferroviaria |
| 5 | Fonte dati | Provincia di Mantova – Area 3 Servizio Navigazione |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2022 |
| 7 | Serie storiche disponibili | 2018/2022 |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | mensile |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati | Dato reperibile a livello provinciale |
| <i>Eventuali suggerimenti per sviluppi futuri del monitoraggio</i> | | In prospettiva sarebbe opportuno cercare un indicatore finalizzato a misurare come il territorio riesca a organizzarsi per attrarre investimenti. In tale senso si potrebbe aggiungere un indicatore che misuri il rapporto tra traffico merci con origine destinazione nella provincia e traffico merci di passaggio. |

| Codice | | R3 |
|---------------|--------------------------------------|---|
| Denominazione | | Movimentazione passeggeri per via fluviale |
| 1 | Finalità e descrizione. | – Fornisce un’indicazione di sintesi sullo stato delle attività turistiche collocate nel territorio. Per come è configurato, più che misurare una pressione potrebbe essere inteso come indicatore di risposta, sulla capacità di sviluppo del turismo sostenibile. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Nr |

| | | |
|---|---------------------------------------|---|
| 4 | Modalità di calcolo | Numero di passeggeri che utilizzano la via d'acqua |
| 5 | Fonte dati | Provincia di Mantova – Area 3 Servizio Navigazione |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2022 |
| 7 | Serie storiche disponibili | 2018/2022 |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | Mensile/annuale |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati | Dato reperibile a livello provinciale |
| <i>Eventuali suggerimenti per sviluppi futuri del monitoraggio</i> | | In prospettiva sarebbe opportuno cercare un indicatore finalizzato a misurare come il territorio riesca a organizzarsi per sviluppare il turismo in modo sostenibile. In tale senso si potrebbe aggiungere un indicatore che misuri le azioni messe in campo per il raggiungimento di tale obiettivo (es: implementazione battelli elettrici/ regolamentazione degli accessi via terra...). |

| Codice | | R4 |
|----------------------|---------------------------------------|---|
| Denominazione | | Stato di attuazione delle opere infrastrutturali |
| 1 | Finalità e descrizione | – contribuisce a rappresentare il grado di realizzazione delle opere previste dal piano regolatore portuale. Si tratta di una indicazione di massima sull'efficacia delle previsioni del PRP. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Nr - Superficie attuata |
| 4 | Modalità di calcolo | Nr - mq |
| 5 | Fonte dati | Elaborazioni del sistema informativo territoriale della provincia. |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2024 |
| 7 | Serie storiche disponibili | |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati | |

| | |
|--|--|
| | |
| <i>Eventuali suggerimenti per <u>sviluppi futuri del monitoraggio</u></i> | |

| Codice | R5 |
|---------------|---|
| Denominazione | Superfici aree di interesse naturalistico |

| | | |
|---|---------------------------------------|---|
| 1 | Finalità e descrizione | – contribuisce a rappresentare il grado di reinserimento di elementi naturali ai margini di un territorio ad uso portuale - logistico. Si tratta di una indicazione di massima sull'efficacia delle strategie di mitigazione/compensazione ambientale previste nel PRP. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Mq - Percentuale |
| 4 | Modalità di calcolo | Superficie aree di interesse naturalistico oppure Superficie aree di interesse naturalistico / superficie territoriale porto |
| 5 | Fonte dati | Elaborazioni del sistema informativo territoriale della provincia. |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2024 |
| 7 | Serie storiche disponibili | |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati | |

| | |
|--|--|
| <i>Eventuali suggerimenti per <u>sviluppi futuri del monitoraggio</u></i> | <p>Da prevedere forme di collaborazione con gli Enti interessati per aggiornare/condividere le informazioni.</p> <p>L'indicatore contribuisce al monitoraggio delle compensazioni e mitigazioni ambientali realizzate nell'ambito portuale secondo le indicazioni dello studio di incidenza.</p> <p>Inoltre può essere rapportato all'implementazione delle reti eco-paesistiche</p> |
|--|--|

| Codice | | R6 |
|--|---|--|
| Denominazione | | Concessioni portuali |
| 1 | Finalità e descrizione | – Misura il numero di concessioni rilasciate nell’ambito portuale e l’importo in €. Rappresenta anche una misura del grado di utilizzo dei servizi portuali. |
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Risposta |
| 3 | Unità di misura | Nr - € |
| 4 | Modalità di calcolo | |
| 5 | Fonte dati | Provincia di Mantova – Area 3 Servizio Navigazione |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | |
| 7 | Serie storiche disponibili | |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | annuale |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati (es. per circondario / comune) | |
| <i>Eventuali suggerimenti per <u>sviluppi futuri</u> del monitoraggio</i> | | |

| Codice | | P1 |
|---------------|------------------------|--|
| Denominazione | | Concentrazione attività logistiche |
| 1 | Finalità e descrizione | – Misura il grado di concentrazione delle aree logistiche nei poli produttivi di interesse sovralocale e provinciale, che costituisce una delle strategie prioritarie del PTCP. Rappresenta anche una misura della modalità di governo e contenimento dei processi di diffusione insediativa (occorre valutare se risulti più significativo e facilmente reperibile prevedere un indicatore che misuri il numero di aziende) |

| | | |
|--|---|---|
| 2 | Tipologia (pressione/stato/risposta) | Pressione |
| 3 | Unità di misura | Percentuale |
| 4 | Modalità di calcolo | Superficie per attività logistica / Superficie per attività produttiva nei poli sovralocali e provinciali |
| 5 | Fonte dati | Elaborazioni dei livelli informativi del. PTCP |
| 6 | Ultimo aggiornamento dati disponibile | 2021 |
| 7 | Serie storiche disponibili | |
| 8 | Cadenza usuale di aggiornamento | |
| 9 | Reperibilità dati disaggregati (es. per circondario / comune) | I dati sono elaborabili a livello locale |
| <i>Eventuali suggerimenti per <u>sviluppi futuri</u> del monitoraggio</i> | | |