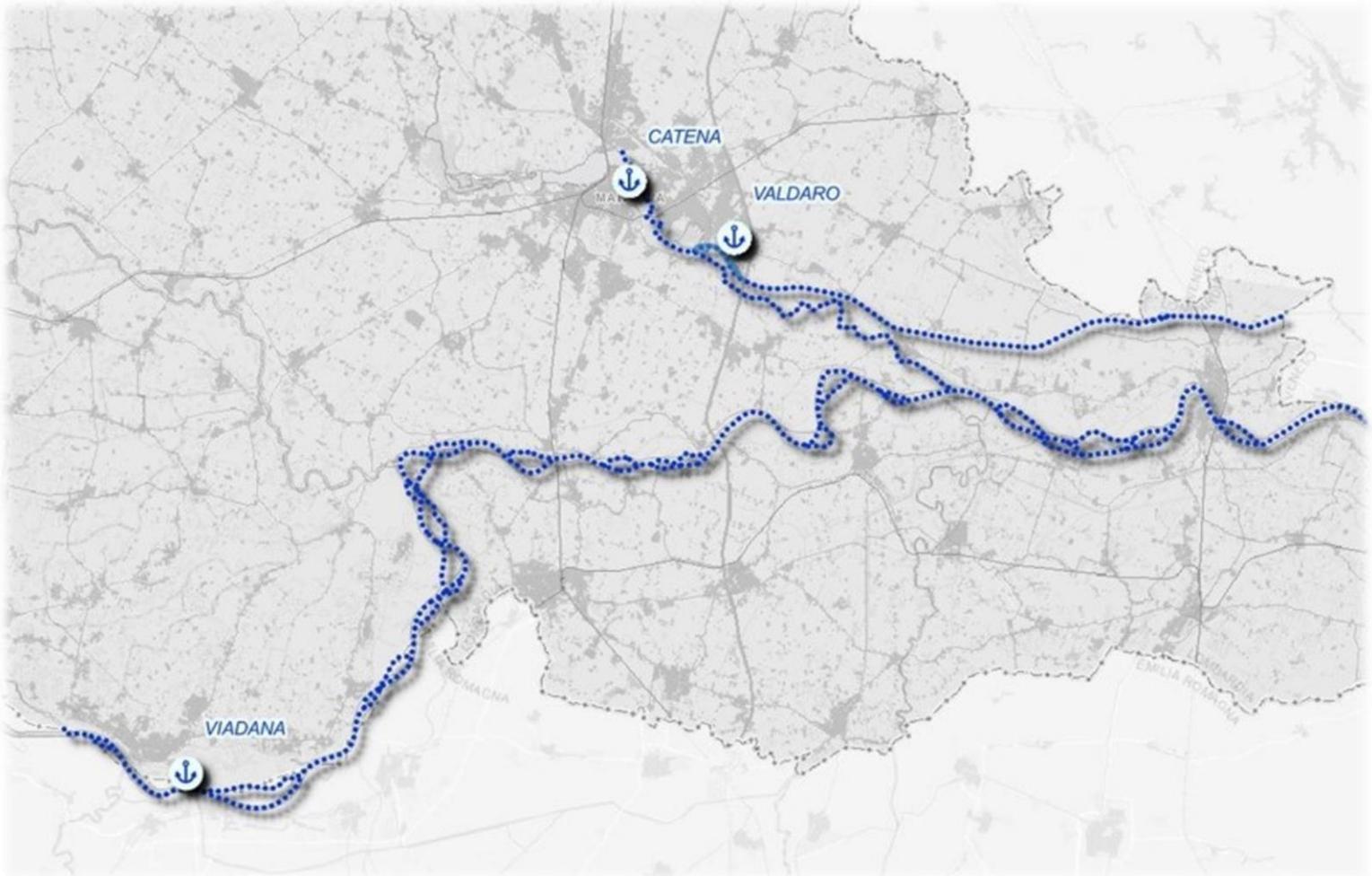


PIANO REGOLATORE PORTUALE dei porti e zone portuali dell'Area di Mantova Adeguamento ai sensi della L.R. 30/2006



TIPO	Elaborato istruttorio
DATA	Novembre 2024

ALLEGATO PRESCRIZIONI PARERI OSSERVAZIONI

PRESCRIZIONI, PARERI ED OSSERVAZIONI AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

INTRODUZIONE

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 per la presentazione di eventuali contributi; il 27/06/2024 e l'11/07/2024 ha pubblicato idoneo avviso sui siti web della Provincia di Mantova e della Regione Lombardia – SIVAS.

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, inoltre, è proseguito il confronto con gli enti ed i soggetti coinvolti;

In data 26/08/2024 è scaduto il termine per la presentazione di osservazioni e contributi al Piano, si è inteso comunque acquisire osservazioni e contributi pervenuti anche successivamente a tale data.

I contributi pervenuti sono stati istruiti dall'Autorità Proponente d'intesa con l'Autorità Competente per la VAS, distinti in tre tipologie:

1. **Prescrizioni** da recepire contenute:

- ✓ nel documento contributi ed osservazioni di Regione Lombardia, espressi dalle Direzioni regionali competenti, acquisito con prot n. 1830 del 06/08/2024, in quanto Regione è l'autorità competente in materia di valutazione appropriata di VInCA e di parere motivato finale di VAS nonché per l'approvazione del Piano,
- ✓ nei pareri di valutazione di incidenza espressi dal Parco Regionali Oglio Sud, decreto acquisito con prot. n. 48242 del 19/07/2024, e dal Parco Regionale del Mincio, parere acquisito con prot. n. 54430 del 26/08/2024, in qualità di Enti gestori dei Siti Rete natura 2000,
- ✓ nel parere espresso da Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio di CR, MN LO, acquisito con prot. n. 54514 del 26/08/2024, che richiama aspetti relativi ai profili paesaggistico-monumentale ed archeologico.

2. Pareri rilasciati dagli Enti competenti ai sensi dell'art. 8 della L.R. n. 30/2006 e smi (LR9/2022, art. 17 comma 2), della L.R. n. 12/2005, art. 4 e successive deliberazioni attuative relative alla VAS.

3. **Osservazioni** presentate da parte di altri soggetti interessati.

L'istruttoria di tutti i contributi ha comportato modifiche negli elaborati normativi di Piano e in quelli di carattere ambientale, in particolare: Norme tecniche (con correzioni ed integrazioni normative) e Rapporto ambientale ed allegati (con rettifiche e perfezionamenti di alcuni contenuti). Per gli altri documenti di carattere illustrativo e cartografico (Relazione illustrativa, Cartografie), sono state effettuate correzioni ed integrazioni. I rimanenti documenti del Piano non hanno subito modifiche.

Punto 1 Prescrizioni - Regione Lombardia, attraverso il Nucleo Tecnico VAS, ha effettuato la verifica di coerenza del Piano con il PTR e con il PPR, nonché con le indicazioni sovraordinate in materia di infrastrutture e portualità, ed espresso le relative prescrizioni di ottemperanza, che sono state tutte recepite nella Relazione Illustrativa, nel Rapporto Ambientale ed allegate schede delle Unità di Intervento.

Parco Regionale Oglio Sud ha espresso valutazione favorevole in merito all'incidenza del piano sui siti Rete Natura di competenza.

Parco Regionale Mincio ha espresso valutazione positiva in merito all'incidenza del piano sui siti Rete Natura di competenza nel rispetto di alcune prescrizioni che sono state tutte recepite nella Normativa Tecnica, nella cartografia e nelle schede UI allegate al Rapporto Ambientale.

Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per Le Province di Cremona, Mantova e Lodi ha evidenziato che il Piano interessa in parte ambiti oggetto di tutela paesaggistica monumentale ed archeologica ed ha richiamato i necessari adempimenti di legge; tali precisazioni sono state tutte recepite nella Normativa Tecnica, nella cartografia e nelle schede UI allegate al Rapporto Ambientale.

L'istruttoria relativa a questo punto e le relative modifiche viene descritta nella Tabella 1.

Punto 2 Pareri - I pareri rilasciati dagli enti competenti possono essere divisi nelle seguenti categorie:

- ✓ pareri sostanzialmente positivi ma che segnalano la necessità di attuare idonee misure mitigative tra l'ambito portuale e le aree abitate che sono state recepite anche se demandate in sede di pianificazione/progettazione di maggior dettaglio (rilasciati da Comune di Mantova, ATS Valpadana)
- ✓ pareri che evidenziano aspetti generali di rilevanza ambientale con richieste di specificazioni ed approfondimenti in materia, che in parte sono state recepite ed in parte vengono demandate a successive e più idonee fasi progettuali (rilasciato da ARPA)
- ✓ pareri che richiedono integrazioni su aspetti relativi alla sicurezza che sono state recepite (rilasciati da Consorzi di Bonifica, RFI).
- ✓ pareri positivi in questa fase di Piano ma che segnalano possibili interferenze con le reti dei servizi/sottoservizi, che sono stati recepiti, demandando specifiche valutazioni ai successivi livelli progettuali (SNAM, TEA, SEI).

L'istruttoria relativa a questo punto e le relative modifiche, che hanno riguardato il Rapporto Ambientale, la normativa tecnica e in minima parte la Relazione Illustrativa, viene descritta nella Tabella 2.

Punto 3 Osservazioni – Le osservazioni da parte di soggetti interessati risultano provenire da privati che chiedono modifiche all'ambito portuale, modifiche alla viabilità di accesso al porto di Valdaro esistente e prevista, maggiori specificazioni in merito alle fasce di mitigazione a tutela degli ambiti residenziali; tali richieste vengono demandate a successive e più idonee fasi progettuali.

Tali richieste sono meglio descritte nella Tabella 3.

In generale si rileva che le principali preoccupazioni sembrano essere quelle connesse ai possibili effetti conseguenti all'attuazione del Piano, in particolare allo sviluppo dell'ambito orientale del porto di Valdaro, e all'attenzione rispetto alla qualità paesaggistica/architettonica degli interventi; in merito si osserva che la verifica dei potenziali impatti e delle migliori soluzioni potrà essere valutata solo nelle fasi successive alla pianificazione portuale, ossia le fasi di pianificazione attuativa e di progettazione, in cui saranno dettagliati i contenuti progettuali relativi alle attività insediate, alle infrastrutture di collegamento ed alle relative opere mitigative, attraverso le attività di valutazione e controllo dei possibili impatti che sono previste dalla normativa vigente (Valutazione di Impatto Ambientale, Valutazione di Incidenza, Autorizzazioni paesaggistiche, ...).

Si segnala inoltre la correzione di errori materiali effettuata d'ufficio dall'Autorità Proponente/Procedente.

Nelle seguenti Tabelle 1, 2 e 3 sono riportati: il protocollo di arrivo, l'Ente o Soggetto che ha espresso il parere, una sintesi dei diversi punti del parere/osservazione espresso, le motivazioni e le modalità di accoglimento con l'indicazione dei documenti modificati.

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	<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">UO Programmazione territoriale e paesistica</p> <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> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - 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 Valdaro, di Porto Catena e del pipeline di Viadana. <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 concessioni con aree esterne.</p>	<p>4 – si prende atto del parere positivo e si procede con la specificazione richiesta all'interno della specifica Scheda UI. Si evidenzia che il Piano, per sua natura, contiene previsioni di opere ma ciascuna di esse dovrà essere oggetto di specifica progettazione ed in tale sede verranno approfondite e verificate le condizioni realizzative, economiche ed ambientali.</p>

Opere Pubbliche	UO Infrastrutture Ferroviarie e	<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	<p>Protocollo n. 48242 del 19/07/2024</p>		
	<p>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).</p>	<p>Si prende atto del parere favorevole</p>	
Parco Regionale Mincio	<p>Protocollo n. 54430 del 26/08/2024</p>		
	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>1c - le modifiche cartografiche evidenziate nel documento “Studio di incidenza - Integrazione” dovranno essere inserite negli elaborati di adozione del PRP di Mantova</p>	<p>Si prende atto del parere favorevole con prescrizioni, che vengono recepite come di seguito</p> <p>1a - si procede con il recepimento delle prescrizioni puntuali all’interno delle Norme Tecniche art. 10 c. 2 bis</p> <p>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</p> <p>1c - si procede a adeguare gli elaborati del Piano con le modifiche cartografiche di cui al documento “Studio di incidenza – Integrazione”</p>	

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 <p>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:</p> <p>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 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 - Valdarò e Pontile pipeline di Viadana rivestono elevato potenziale archeologico. 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</p>	<p>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)</p> <p>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> <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 comunque 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>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>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 rotatoria 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 esplicate 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>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</i></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 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</p>
--	---

	<p><i>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>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.
--	--	---

Consorzio di bonifica territori del Mincio	Protocollo n. 56918 del 09/09/2024	
	<ul style="list-style-type: none"> • Porto Catena: 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: <ol style="list-style-type: none"> 1 - venga considerata una fascia di rispetto di 15 m di distanza dall'impianto (sul fronte est) appositamente segnalata con idoneo materiale; 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. • Porto Valdaro: 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: <ol style="list-style-type: none"> 3 - vengano definiti dei livelli idrici massimi e minimi di funzionamento del porto di Valdaro 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>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> <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.</p> <p>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	<p>Protocollo n. 49727 del 26/07/2024 – anticipato in seconda Conferenza di VAS</p>	
	<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	<p>Protocollo n. 50099 del 29/07/2024</p>	
	<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	<p>Protocollo n. 51933 del 07/08/2024</p>	
	<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 rotatoria 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 UI3 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 rotatoria 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</p>

		<p>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 quali-quantitativi 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>
--	--	--