



PROVINCIA DI MANTOVA
Settore Ambiente, Pianificazione Territoriale, Autorità Portuale
Servizio Pianificazione e Parchi – Servizio Autorità Portuale

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI MANTOVA

Luglio 2014

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

1. Introduzione	2
2. Vantaggi e opportunità del trasporto sull'acqua.....	5
3. Riferimenti normativi.....	7
3.1. <i>Competenze.....</i>	8
3.2. <i>Definizioni</i>	9
3.3. <i>Linee generali della legge n. 84/1994</i>	10
4. Quadro dei procedimenti e degli interventi realizzati.....	12
5. Strumenti di pianificazione del porto	17
6. Contesto territoriale e urbanistico della zona portuale	26
7. OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO	28
7.1. <i>Strategie e obiettivi generali e operativi.....</i>	28
7.2. <i>Azioni e linee di intervento</i>	30
8. CARATTERISTICHE E DATI DELL'AMBITO PORTUALE	32
8.1. <i>Caratteristiche delle Attrezzature portuali.....</i>	33
9. AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE.....	35
9.1. <i>Inquadramento territoriale e infrastrutturale.....</i>	36
9.2. <i>Ambito di pertinenza e sotto ambiti</i>	37
9.3. <i>Schema generale di assetto.....</i>	39
9.4. <i>Unità di Intervento.....</i>	40
9.5. <i>Mitigazioni e compensazioni ambientali</i>	43
9.6. <i>Attività e funzioni.....</i>	44
9.7. <i>Stato di attuazione</i>	45
9.7.1. <i>Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 3</i>	46
9.7.2. <i>Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 6</i>	49
9.7.1. <i>Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 7</i>	49

[All. 1 - Il sistema idroviario del Nord Italia.....](#)

[All. 2 - Il sistema portuale mantovano](#)

1. Introduzione

Il Porto di Mantova è il più importante centro intermodale della Lombardia Orientale, e costituisce il terminal naturale dell'idrovia Mantova - Adriatico sul canale navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco, quale piattaforma trimodale acqua/ferro/gomma di rango internazionale.

Le banchine del porto sono operativamente raccordate al Sistema Autostradale Nazionale (A22 del Brennero) tramite la ex SS 482, al Sistema Ferroviario Nazionale tramite raccordo sulla linea Mantova – Monselice, ai Laghi di Mantova tramite la Conca di Navigazione di Valdaro.

Il Porto viene istituito dalla Regione Lombardia, con legge regionale n. 1/1983, quale terminal intermodale di tipo commerciale e industriale per la lavorazione, lo stoccaggio e la movimentazione delle merci. Con la stessa legge, la gestione del Porto è stata affidata all'Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova (nel seguito Azienda Porti).

Dal 1983 al 2006 l'Azienda Porti, la Regione Lombardia e gli enti locali interessati hanno pianificato, programmato e realizzato diversi interventi di infrastrutturazione dell'area portuale.

Con la L.R. n. 30 del 27/12/2006, la Regione Lombardia ha attribuito alla Provincia di Mantova, le funzioni e le competenze per la gestione del Porto di Mantova. Tra le funzioni attribuite, viene esplicitamente indicata la *“adozione, previa intesa con il Comune o con i Comuni interessati ed in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, del piano regolatore portuale che disegna l'assetto complessivo dei porti individuando anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali”*.

I Piani Regolatori Portuali sono normati dalla Legge n. 84/1994 e regolati da specifiche Linee Guida predisposte nel 2004 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, rivolte in modo particolare ai grandi porti marittimi. Tali atti pur se non riferiti ai porti interni, costituiscono un riferimento valido per l'impostazione metodologica e i contenuti del piano.

La Provincia di Mantova, nella assunzione delle nuove competenze, oltre a ridefinire l'assetto organizzativo degli uffici per la gestione e lo sviluppo delle aree e delle attività portuali, realizzare gli interventi già programmati dall'Azienda Porti e sviluppare il confronto con gli enti e i soggetti interessati (in particolare Regione, AIPO, Comune di Mantova, Comune di San Giorgio, Parco del Mincio, altri soggetti pubblici e privati interessati), ha definito le procedure e i contenuti del Piano Regolatore Portuale, approfondendo i seguenti aspetti:

- verificare lo stato di attuazione delle previsioni e delle opere inserite nei piani vigenti, apportando i necessari interventi di aggiornamento, adeguamento e integrazione;
- adattare i contenuti del Piano, indicati nelle Linee Guida Nazionali, alla tipologia ed alle caratteristiche del porto fluviale di Mantova, in fase avanzata di realizzazione;
- definire i contenuti dei documenti per la valutazione del piano, assumendo e tenendo conto degli interventi già approvati, realizzati e sottoposti a procedure di valutazione.

Per quanto riguarda l'attuazione delle previsioni e delle opere, l'Azienda Porti dal 1983 al 2006 ha realizzato, sulla base dei piani e programmi vigenti, diversi interventi di infrastrutturazione delle aree pubbliche, che hanno reso operativo il porto (la viabilità di accesso, la darsena, 2 capannoni e un carro ponte, un tratto del raccordo ferroviario, parte delle banchine di attracco, dei piazzali e delle opere di urbanizzazione).

Dal 2007 ad oggi la Provincia ha realizzato e sta realizzando diversi interventi, già individuati nei piani vigenti che hanno incrementato e che accresceranno la capacità operativa e la dotazione del porto (altri tratti di banchine, piazzali, raccordi ferroviari e opere di urbanizzazione, servizi, attrezzature, capannoni e aree boscate compensative).

Il Piano Regolatore Portuale di Mantova si configura pertanto quale aggiornamento dei precedenti strumenti di pianificazione e adeguamento alle esigenze e opportunità emergenti e persegue i seguenti obiettivi operativi:

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

Con tali presupposti il Piano Regolatore Portuale di Mantova:

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

Per quanto riguarda le procedure amministrative di approvazione, la Regione Lombardia ha fissato il percorso da intraprendere, coerente a quello indicato nella Legge 84/1994:

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

La Regione si è anche espressa favorevolmente in merito alle principali modifiche introdotte nel Piano, concordando con le ipotesi di ampliamento dell'ambito portuale.

Il Piano Regolatore Portuale si compone dei seguenti elaborati:

- A. Relazione Illustrativa
- B. Norme Tecniche
- C. Cartografia:

Assetto e articolazione

1. inquadramento territoriale (1:30.000)

2. inquadramento infrastrutturale (1:30.000)
3. ambito (1:10.000)
4. sotto-ambiti (1:10.000)
5. assetto (1:10.000)
6. unità di intervento delle aree e degli insediamenti (1:10.000)
7. mitigazioni e compensazioni ambientali e paesaggistiche (1:10.000)

Monitoraggio

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

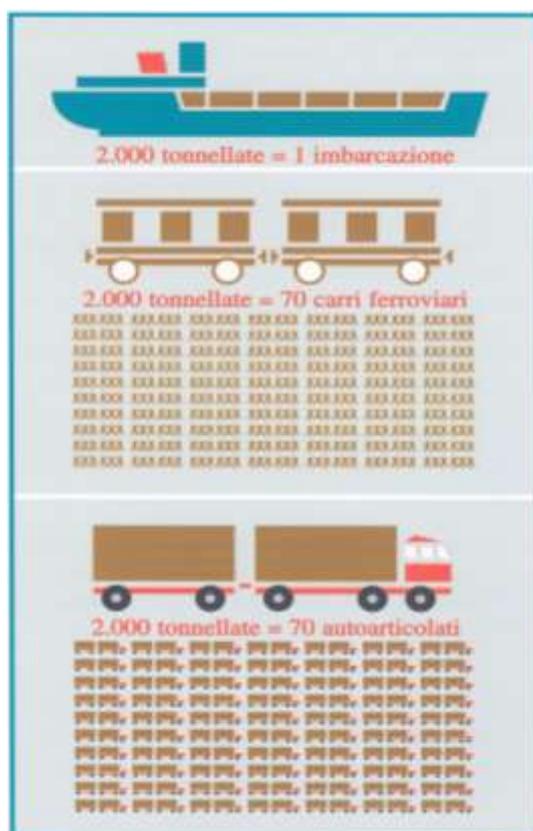
La presente relazione comprende:

- una breve illustrazione dei vantaggi derivanti dal trasporto delle merci via acqua,
- il quadro normativo comprensivo delle competenze, definizioni e linee della legge n. 84/1994,
- il quadro dei procedimenti e degli interventi realizzati,
- i contenuti e le previsioni dei precedenti atti di pianificazione portuale,
- il contesto territoriale e urbanistico della zona portuale,
- le caratteristiche e i dati dell'ambito portuale,
- i contenuti e le previsioni aggiornate del piano regolatore portuale di Mantova,
- l'allegato 1 che illustra il sistema idroviario del nord Italia,
- l'allegato 2 che illustra il sistema portuale mantovano.

2. Vantaggi e opportunità del trasporto sull'acqua

Per le merci diverse dal “just in time” e su distanze a partire dai 120 Km, il trasporto idroviario presenta le performance migliori in termini ambientali. Completata la sistemazione del Po, una moderna imbarcazione fluvio-marittima potrà trasportare, ad ogni viaggio per 340 giorni all'anno, una quantità di merce pari alla sua portata (2.000 tonnellate corrispondenti a 140 containers da 20 piedi).

Il trasporto di altrettanti contenitori richiederebbe almeno 70 carri ferroviari a quattro assi o un numero pari di autoarticolati.



Quantità di merce trasportata in relazione al mezzo di trasporto

Dal punto di vista energetico, per trasportare una tonnellata di merce per un chilometro occorrono 57,6 gep (grammi equivalenti di petrolio) su strada, 15,3 su ferrovia e 6,15 su idrovia.

Dal punto di vista ambientale e sociale, i costi esterni dovuti all'inquinamento, alla congestione e agli incidenti, ovvero i cosiddetti costi esterni del trasporto, stimati dall'Unione Europea sono 25 volte superiori su strada e 5 volte superiori su ferrovia rispetto alla modalità d'acqua.

L'investimento per la sistemazione delle idrovie in esercizio e il completamento di quelle in avanzato stato di realizzazione, richiedono un impegno aggiuntivo di 200-300 milioni di euro. Tali interventi consentirebbero di disporre di una rete di notevole ampiezza e funzionalità di circa 700 chilometri.



Emissioni gassose per tonnellata trasportata (gr CO / T x Km)

Caratteristiche	Acqua	Ferrovie	Strada
Carico da 2.000 t	1 nave	70 cam a 4 assi	70 autoarticolati
Potenza impegnata	1 Kw x 3.000 Kg	1 Kw x 370 Kg	1 Kw x 150 Kg
Emissione gassose (proporzione fra le diverse modalità)	11	43	100
Consumi Energetici (grammi equivalenti di petrolio per tonnellata)	6,19	15,3	57,6

Confronto tra le diverse modalità di trasporto

3. Riferimenti normativi

Il Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i.) è lo strumento legislativo italiano di riferimento riguardante il diritto della navigazione e dei trasporti.

Con D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 - Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382, sono trasferite alle Regioni le funzioni amministrative dello Stato nella materia navigazione e porti lacuali come attinenti all'assetto ed utilizzazione del rispettivo territorio.

Successivamente e ai sensi del D.P.R. n. 616 le Regioni Emilia Romagna, Lombardia e Veneto stipulano l'Intesa Interregionale per l'esercizio delle funzioni in materia di navigazione Interna.

Con L.R. N. 21 del 22 febbraio 1980 è istituita l'Azienda Regionale del porto di Cremona.

Con L.R. n. 1 del 04 gennaio 1983 si integra la precedente Legge Istitutiva della Azienda Regionale del Porto di Cremona in Azienda regionale per i porti fluviali delle province di Cremona e Mantova ove all'art. 1 comma 2 si recita *“L'Azienda ha lo scopo di assicurare il completamento, la gestione e gli eventuali ampliamenti dei porti interni costituiti dalle aree ed attrezzature comprese nelle zone portuali di Cremona e di Mantova”*.

La Legge 28 gennaio 1994, n. 84, “Riordino della legislazione in materia portuale”, disciplina i porti, l'Autorità portuale e il Piano Regolatore Portuale.

Il Decreto Ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 regola le operazioni portuali.

Il D. Lgs. 112/1998, artt. 89 e 105, conferma il conferimento a regioni ed enti locali delle funzioni relative alla navigazione interna.

La L.R. 22 del 29/10/1998 e successive modificazioni attua la “Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia” e disciplina la programmazione in materia della regione e degli enti locali, tra cui le funzioni della provincia.

Con Deliberazione di Consiglio Regionale n. VI/1245 del 5 maggio 1999 e con Deliberazione di Giunta regionale n. VI/48316 del 21 febbraio 2001 sono stati approvati rispettivamente il Piano del sistema dell'intermodalità e della logistica in Lombardia, nel quale, tra gli impianti per l'interscambio di merci, è annoverato il polo logistico di Valdarò, ed il documento di attuazione delle previsioni del Piano stesso;

Il D.Lgs. 267/2000, testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, in particolare gli artt. 19 e 20, attribuisce funzioni e compiti di programmazione della Provincia.

La Legge n° 16/2000 di ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, in base a cui il Porto di Mantova viene catalogato come porto internazionale (P 91-01-01) oltre ad essere classificato come categoria II, classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale, ai sensi della L. 84/1994.

Il D.M. 6 febbraio 2001, n.132 disciplina i servizi portuali.

Con L.R. 20 dicembre 2005 n. 19, si ridefinisce l'assetto organizzativo e gestionale del sistema idroviario interno non lacuale, con particolare riferimento allo scioglimento degli Organi dell'Azienda Regionale per i porti Fluviali di Cremona e Mantova di cui alle leggi regionali istitutive 22 febbraio 1980 n. 21 (istituzione dell'Azienda Regionale del porto di Cremona) e 4

gennaio 1983 n. 1 (Azienda Regionale per i Porti Fluviali delle Province di Cremona e Mantova ed interventi straordinari per lo sviluppo della navigazione interna).

La L.R. n. 30 del 27/12/2006 definisce le funzioni affidate alla Provincia di Mantova nella gestione del Porto di Mantova.

La LR n. 11 del 14/07/2009 “Testo Unico delle Leggi Regionali in materia di trasporti” riunisce le disposizioni di legge regionali in materia di trasporti e le funzioni conferite agli enti locali.

Il Programma Regionale di Sviluppo, approvato con DCR IX/56 del 28 settembre 2010, prevede, a sostegno e sviluppo dell'economia mantovana, il rilancio del sistema idroviario connesso alla rete lombarda e veneta, con interventi che favoriscono l'intermodalità per il trasporto di merci: il completamento del porto di Mantova e dell'idrovia Fissero Tartaro.

3.1. Competenze

In ottemperanza alla Legge della Regione Lombardia n. 30/2006, a decorrere dal 1/1/2007 la Provincia assume le seguenti funzioni ed attività:

- adozione, previa intesa con il comune o con i comuni interessati, ed in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, del piano regolatore portuale, che disegna l'assetto complessivo del porto, individuando anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali;
- programmazione, coordinamento, promozione, controllo delle operazioni portuali svolte nell'ambito portuale, nonché le altre attività di carattere commerciale con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tale attività, ed in genere tutte le attività di polizia amministrativa nell'ambito dei porti e nelle zone portuali;
- tenuta dei registri delle navi e dei galleggianti e del personale della navigazione;
- rilascio e rinnovo licenze di navigazione;
- gestione diretta, ovvero mediante rilascio di concessioni, del patrimonio e del demanio costituente il porto definendo e riscuotendo i relativi canoni;
- cura della manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni ivi compresa quella del mantenimento dei fondali negli ambiti portuali;
- promozione di accordi con i soggetti competenti per la realizzazione e gestione dei raccordi ferroviari e stradali con il porto.

Tali funzioni ed attività sono attribuite alle Autorità Portuali o agli Ispettorati di Porto dal Codice della Navigazione.

In particolare il Codice della Navigazione disciplina come segue la navigazione interna (PARTE PRIMA Della navigazione marittima ed interna / LIBRO PRIMO dell'ordinamento amministrativo della navigazione):

Titolo I Degli organi amministrativi della navigazione

Capo II Dell'amministrazione della navigazione interna

...

Art. 21 - Ministro competente

L'amministrazione della navigazione su laghi, fiumi, canali e altre acque interne è retta dal ministro dei trasporti.

Art. 22 - Ispettorati compartimentali

Agli effetti dell'ordinamento amministrativo della navigazione interna il territorio della Repubblica è diviso in zone.

A ciascuna zona è preposto un ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 23 - Uffici di porto

Nei porti e nelle altre Località di maggiore importanza per la navigazione interna sono istituiti ispettorati di porto e delegazioni di approdo da questi dipendenti.

L' ispettorato di porto esercita sulle vie navigabili comprese nella sua circoscrizione le attribuzioni conferitegli dal presente codice, dalle altre leggi e dai regolamenti.

Il capo dell' ispettorato ed il capo della delegazione di approdo sono comandanti del porto ove hanno sede.

Titolo II Dei beni pubblici destinati alla navigazione

Capo II Delle zone portuali della navigazione interna

...

Art. 56 - Competenza dell'amministrazione della navigazione interna

Nelle zone dei porti e approdi muniti di opere stabili, adibiti al pubblico servizio della navigazione interna su laghi, fiumi e canali, l'amministrazione della navigazione interna esercita la polizia e regola l'uso delle opere, degli impianti e delle altre pertinenze ivi esistenti. I limiti delle predette zone portuali sono fissati con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i ministri per le finanze e per i lavori pubblici e, quando si tratti di opere costruite dalle amministrazioni comunali e provinciali, col ministro per l' interno.

Art. 57 - Norme applicabili

Alle zone portuali della navigazione interna si applicano le disposizioni stabilite per il demanio marittimo dagli articoli 33 a 35; 50, 51, 54.

Art. 60 - Autorità competenti

I poteri conferiti dalle disposizioni del capo precedente al direttore marittimo e al capo del compartimento per il demanio marittimo spettano, per la navigazione interna, rispettivamente al direttore dell' Ispettorato compartimentale e al capo dell' ispettorato di porto

Titolo III Dell'attività amministrativa, della polizia e dell'amministrazione dei porti

Capo I Dell'attività amministrativa e della polizia nei porti.

...

Art. 85 Attività amministrativa nei porti interni

Le attribuzioni del capo del compartimento e del comandante di porto marittimo sono esercitate rispettivamente dal capo dell' ispettorato di porto e dal comandante di porto della navigazione interna.

3.2. Definizioni

- “Area portuale” – l’area in gestione alla Provincia di Mantova in base all’articolo 8 comma 2 della LR 30/2006 come definita dall’allegato B alla stessa LR.
- “Ambito portuale” - comprende le aree portuali comunque utilizzate, le aree occupate da installazioni al servizio del porto, le aree occupate da attività produttive con banchine, le nuove aree libere che il piano strutturale destina ad ampliamento, completamento e a servizio del porto,

aree per servizi di interesse generale. Sono da ricomprendersi nell'ambito portuale tutte le opere e infrastrutture portuali vere e proprie (banchine, dighe, moli, etc.), gli specchi d'acqua ove si esercitano le operazioni portuali, le aree funzionali per le attività portuali, le aree per la difesa militare e le infrastrutture stradali e ferroviarie portuali e di penetrazione al porto.

- “Autorità Portuale” – La Provincia di Mantova o altro soggetto pubblico da esso delegato per la navigazione interna.
- “Operazioni portuali” – il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale.
- “Servizi portuali” – i servizi non rientranti nella categoria “operazioni portuali” svolti da soggetti privati. Sono servizi portuali anche le attività di tipo manutentivo eseguite su strutture, infrastrutture, apparecchiature all'interno dell'ambito portuale.
- “Servizi portuali svolti dall'Autorità Portuale” – i servizi portuali svolti dalla Autorità Portuale o da soggetti da essa delegati.
- “Imprese autorizzate” – le imprese la cui domanda di autorizzazione è stata accolta dall'Autorità Portuale.
- “Imprese portuali” – le imprese autorizzate allo svolgimento di Operazioni portuali.
- “Terminalisti” – le imprese la cui domanda di concessione d'uso di aree demaniali è stata accolta dall'Autorità Portuale
- “Imprese di servizi” – le imprese autorizzate allo svolgimento di Servizi portuali.
- “Conto proprio” o “autoproduzione” – lo svolgimento di Operazioni o Servizi portuali per uso proprio da parte di Imprese portuali e Terminalisti.
- “Conto terzi” – lo svolgimento di Operazioni portuali o Servizi portuali per uso di clienti da parte di Imprese portuali e terminalisti.

3.3. Linee generali della legge n. 84/1994

Con specifico riferimento ai porti, i principi ad essi relativi possono senz'altro essere rinvenuti in primo luogo, nel codice della navigazione e, secondariamente, nella L. 28 gennaio 1994, n. 84 (“Riordino della legislazione in materia portuale”) e successive modificazioni. Invero il codice della navigazione non appare più idoneo, da solo, a definire adeguatamente il bene porto, risentendo di una concezione piuttosto “statica”, ormai superata da gran parte della legislazione successiva. Quest'ultima s'impenna quasi esclusivamente sulla già menzionata Legge n. 84/1994 la quale ha profondamente mutato il quadro normativo e culturale della pianificazione delle aree portuali, nella consapevolezza dell'importanza da questa assunta per uno sviluppo coerente delle dinamiche complessive dei porti, delle azioni imprenditoriali che in essi si sviluppano e del rinnovato rapporto con la città.

La necessità di inserire le attività delle Autorità Portuali e Marittime all'interno di una struttura di programmi, tendenti a realizzare un'azione sistemica nel settore dei trasporti, è ribadita fin dall'art. 1, il quale stabilisce che *“la presente legge disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e alla modifica dei piani regionali dei trasporti”*. A tale proposito, l'articolo 9, comma 3, prevede che il Comitato Portuale approvi “entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale (POT), soggetto

a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati”. E’ evidente la necessità che il piano operativo triennale permanga all’interno di uno schema di radicale coerenza con il piano regolatore portuale (PRP). Ulteriore strumento attuativo delle strategie di piano è il programma triennale dei lavori pubblici, ex art.14 della legge 109/94 e ss.mm.ii., che prevede la preventiva redazione di studi di fattibilità per gli interventi in esso inseriti.

L’art. 4 fornisce una nuova classificazione dei porti italiani distinguendoli in due categorie, la prima delle quali comprende porti destinati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, rientranti nella legislazione esclusiva dello Stato ai sensi dell’art. 117, comma 2 Cost. La seconda categoria è suddivisa attualmente in tre classi, per rilevanza economica e funzionale (rispettivamente: internazionale, nazionale, interregionale e regionale). La riclassifica peraltro, è ancora un problema aperto. La Legge n. 84/1994 ha istituito, per i porti maggiori (caratterizzati da un volume di traffici superiore a tre milioni di tonnellate annue al netto delle rinfuse liquide o a duecentomila TEU), le Autorità Portuali, “enti aventi personalità giuridica che svolgono attività sostitutiva e integrativa e, in ogni caso, ausiliaria dello Stato, perseguendo la finalità di attuare la gestione dei porti con la partecipazione delle strutture pubbliche e private interessate”. La Legge n. 84/1994 stabilisce per tutti, ad eccezione dei porti con esclusiva destinazione turistica, l’obbligo di dotarsi di un piano.

La Legge 84/1994 non pone un limite temporale entro il quale procedere all’adozione di un nuovo piano regolatore portuale (PRP), specificando che “*i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento*” (art. 27, comma 3).

Per quanto riguarda la natura e i contenuti del Piano, le Linee Guida del 2004 evidenziano che i porti “*devono costantemente rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni con la necessità di disporre di spazi flessibili, da riorganizzare rapidamente, pertanto il PRP deve assumere il carattere di un **piano urbanistico di tipo strutturale** che definisca strategicamente le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con la città e il territorio*”.

Le Linee Guida forniscono comunque *alcune indicazioni in merito alla gestione continua del piano nel momento in cui si afferma che “occorre allora assicurare un comune approccio metodologico nel conferimento di un grado di flessibilità alle previsioni di piano, con particolare riferimento all’assetto plano-altimetrico delle opere in generale (opere portuali esterne e interne; opere a terra) e alle funzioni delle aree e degli edifici compresi nell’ambito. L’obiettivo, evidentemente, è quello di conferire intrinseca flessibilità alla pianificazione portuale al fine di poterla ragionevolmente adattare, per quanto possibile, al variare dei bisogni e degli obiettivi strategici, senza per questo incorrere nelle procedure amministrative di variante al PRP”*.

4. Quadro dei procedimenti e degli interventi realizzati

Il Porto di Mantova viene formalmente istituito dalla Regione Lombardia, con legge regionale n. 1/1983. Con la stessa legge, la gestione del Porto è stata affidata all'Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova.

Il PRGC di Mantova, approvato nel 1984, individua il perimetro del Porto di Mantova, sul quale viene redatto, dalla Provincia di Mantova, il primo Progetto per la costruzione del Porto di Mantova accompagnato da uno studio sull'impatto ambientale e viabilistico, che viene definitivamente assunto da Azienda Porti e Regione Lombardia nel 1985.

Tale progetto si configura come Piano Generale delle aree e delle infrastrutture, nonché come progetto di massima degli interventi da realizzare e ricalca in larga misura il perimetro e i principali comparti del porto nella loro configurazione attuale e finale, in particolare:

- La conformazione della darsena e dell'imbocco sul canale;
- le banchine pubbliche di attracco e di movimentazione delle merci;
- la quota di abbassamento delle aree portuali;
- i lotti insediativi pubblici ad ovest e a nord e i lotti privati a est e a sud della darsena;
- i due accessi viabilistici a nord-ovest e a nord-est sulla ex SS 482 – Ostigliese;
- il raccordo ferroviario alle banchine del Porto, sulla linea Mantova – Monselice.

Sulla base del Progetto Generale, tra il 1986 e il 1992, sono stati predisposti da Azienda Porti e approvati da Regione Lombardia i progetti esecutivi del 1° (comparto sud - ovest) e del 2° lotto (comparto nord-ovest) del Porto.

Negli stessi anni, nell'ambito delle opere dell'idrovia Mincio – Fissero – Tartaro – Canalbianco, l'Azienda Porti progetta la realizzazione della Conca di Valdaro che permette di collegare il canale navigabile alla Vallazza e al Lago inferiore di Mantova.

Tra il 1992 e il 1993 i Progetti generali dei Porti di Mantova e Cremona, nonché il Progetto della Conca di Valdaro sono sottoposti a procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, conclusasi con decreto di esclusione del Ministero per l'Ambiente il 15/02/1993.

A seguito anche di questi atti l'Azienda Porti, con delibera n. 146 del 07/06/1994, aggiorna e integra il Progetto Generale del Porto, approvando il Piano Previsionale degli Insediamenti nella zona portuale, in cui vengono dettagliate le funzioni e le destinazioni dei diversi lotti di intervento del Porto, sia per la parte pubblica che per la parte privata. Viene inoltre individuato nella sua localizzazione definitiva il raccordo ferroviario alla banchina con innesto da nord, precedentemente previsto da ovest.

Nel 2000 il progetto del raccordo ferroviario al porto è stato sottoposto e ha ottenuto l'esclusione VIA e, nel 2001 è stato approvato definitivamente da Azienda Porti n. 11 del 20/03/2001. Il raccordo è stato poi realizzato ed è funzionante dal 2006.

Da segnalare la procedura di VIA a cui è stata sottoposta tutta l'area industriale posta a nord del porto (PIP Valdaro), comprensiva del raccordo ferroviario e del previsto centro logistico intermodale, conclusasi con Decreto della Regione Lombardia n. 2486 del 22/02/2002.

Successivamente l'Azienda Porti ha aggiornato il Piano Generale del Porto predisponendo dapprima un piano di sviluppo e gestione nel 2004 ed approvando l'anno seguente, con delibera n. 37 del 11/01/2005, il cosiddetto Layout del Porto. Tale atto è da considerare quale ultimo strumento per la pianificazione del Porto in ordine di tempo.

Nel 2006 l'Azienda Porti redige il progetto esecutivo del primo stralcio della Conca di navigazione di Valdaro, sottoposto a Valutazione di incidenza sul SIC "Vallazza", conclusasi con giudizio favorevole da parte dell'ente gestore del SIC (Parco del Mincio - prot. 2533 del 14 agosto 2006).

Dal 1983 al 2006 l'Azienda Porti, la Regione Lombardia e gli enti locali interessati hanno pianificato, programmato e realizzato diversi interventi di infrastrutturazione dell'area portuale.

Con L.R. n. 30 del 27/12/2006, la Regione Lombardia ha soppresso l'Azienda Porti ed ha attribuito alla Provincia di Mantova le competenze per la gestione del Porto di Mantova.

Per quanto riguarda la gestione portuale occorre ricordare alcuni elementi derivanti dalla storia degli investimenti effettuati dalla ex Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova. Il primo elemento deriva dalla scelta effettuata dall'ex Azienda Porti di privilegiare gli investimenti sul porto di Cremona e, secondariamente, su quello di Mantova. Tali scelte hanno prodotto alcuni dati oggettivi: il completamento del Porto di Cremona ed una consistente dotazione di aree, già date in concessione, dalle quali ricavare una redditività consolidata. Viceversa nel caso di Mantova, il risultato della gestione è stato quello di creare un avvio di porto ancora tutto da completare ed una dotazione di aree concessionabili (già urbanizzate) assolutamente ridotta.

Lo squilibrio che ne è derivato pone le due realtà in condizioni di avere tempi differenti per il raggiungimento dell'autonomia gestionale, con svantaggio della realtà mantovana.

L'analisi del quadro delle attività svolte dal 2007 al 2010, durante gli anni di gestione provinciale del porto, ha evidenziato i seguenti elementi di sintesi:

- uno sforzo consistente è stato finalizzato a mettere in funzione le parti attualmente in condizioni di operare, intervenendo con la manutenzione ordinaria al fine di risolvere alcune carenze ereditate dalla gestione precedente;
- un secondo obiettivo è stato quello di ampliare alcuni spazi operativi richiesti dagli operatori in attesa dei previsti lavori di urbanizzazione anche tramite la conclusione delle concessioni ereditate per lo sbancamento del bordo darsena;
- il terzo consistente obiettivo è stato quello di allargare alcuni spazi operativi richiesti dagli operatori in attesa dei preventivati lavori di urbanizzazione come quello di sostenere e promuovere la navigazione fluviale tramite azioni che hanno portato nuovi operatori ad insediarsi o ad effettuare viaggi sperimentali. L'attività di promozione si è sviluppata anche verso la Comunità Europea assieme alla collaborazione con altri enti attraverso il coordinamento dei porti interni del Nord Italia (si veda il capitolo 4). Ciò ha posto l'attenzione degli organismi comunitari sul sistema di navigazione ed individuato le possibili nuove fonti di finanziamento;
- il quarto filone di attività è stato quello dell'aggiornamento e della formazione delle imprese e dei lavoratori addetti alle attività portuali sui temi della sicurezza e dell'innovazione logistica;
- il quinto ambito ha riguardato gli interventi finalizzati ad incrementare la sostenibilità e la salvaguardia ambientale degli spazi già adibiti alle attività portuali di terra, o in fase di imminente operatività (unità di intervento 1 – tav): miglioramento delle infrastrutture e dei sottoservizi nelle aree in corso di urbanizzazione per lo smaltimento e separazione delle acque

reflue in caso di sversamenti accidentali, ecc...In particolare sono state realizzate vasche di contenimento per il confinamento delle acque di prima pioggia, sistema di isolamento delle acque in caso di sversamento, percorsi presidiati da reti fognarie confinabili con sistemi di allarmi, vedasi a tal proposito l'allegato regolamento delle procedure interne al porto capitolo acque. Fra le iniziative che vanno nella direzione della sostenibilità dei porti e della compatibilità delle attività di logistica nel contesto insediativi contermini, sono stati avviati progetti per l'utilizzo delle superfici di coperture con pannelli solari, progetti di riutilizzo dei cascami energetici ai fini della produzione di energia. Studio del colore dei volumi costruiti in porto e conseguente mitigazione dell'area anche attraverso l'utilizzo del verde.

Per quanto riguarda gli interventi già programmati, nel 2009 la Provincia approva il progetto definitivo per il "Completamento delle opere di urbanizzazione primaria 1° e 2° lotto e altre infrastrutture logistiche a servizio del Porto di Mantova" e ottiene la Valutazione di Incidenza positiva per l'intero Ambito Portuale dall'ente gestore del SIC - ZPS Vallazza (Parco del Mincio); inoltre Regione Lombardia, con nota del 25/09/2009, attesta la non necessità di sottoporre il progetto a procedura di VIA.

I lavori, conclusi nel 2012, riguardano sostanzialmente il completamento e la riqualificazione delle infrastrutture di accesso e di funzionamento del comparto pubblico est del porto (1° e 2° lotto), con interventi modesti tesi ad aumentare gli standards prestazionali di reti interne di servizi e sottoservizi in aree ed impianti portuali esistenti.

Per quanto riguarda il Piano Regolatore del Porto, bisogna ricordare che i Piani Regolatori Portuali sono espressamente normati dalla Legge n. 84/1994 e regolati da specifiche Linee Guida predisposte nel 2004 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, tali linee sono tuttavia rivolte in modo particolare ai grandi porti marittimi. Su questo fronte, oltre ad avviare e sviluppare il confronto con gli enti e i soggetti interessati (Comune di Mantova, Parco del Mincio, Regione, AIPO, altri soggetti pubblici e privati interessati), si è reso necessario approfondire i seguenti aspetti:

- verificare lo stato di attuazione delle previsioni inserite nei piani vigenti, apportando i necessari aggiornamenti, adeguamenti e integrazioni;
- adattare i contenuti del Piano individuati nelle Linee Guida Nazionali, alla tipologia ed alle caratteristiche del Porto fluviale di Mantova, in fase avanzata di realizzazione;
- definire i procedimenti di approvazione e di valutazione del piano, tenendo conto degli interventi già realizzati e già sottoposti a procedure di valutazione.

A seguito degli approfondimenti e delle verifiche effettuate su tali aspetti la Provincia di Mantova ha emesso i seguenti atti:

- DGP n. 173 del 16/12/2010 in cui ha deliberato di:
 - avviare i procedimenti per la redazione e l'approvazione dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova, quale strumento di assetto complessivo del Porto in adeguamento e completamento degli strumenti pianificatori e programmatori vigenti, e che individua anche le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree portuali, assumendo gli interventi già portati a termine e in fase di realizzazione,
 - sottoporre l'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale ai procedimenti di valutazione ambientale vigenti, quale integrazione dei procedimenti di valutazione già realizzati,

- approvare l'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale quale strumento diretto di attuazione e gestione del PTCP ai sensi dell'art. 5.1 degli Indirizzi Normativi del PTCP;
- D.G.P. n. 185 del 30/12/2010 in cui ha preso atto degli elaborati costituenti le bozze dell'aggiornamento del Piano regolatore portuale di Mantova e del documento per i procedimenti raccordati di valutazione ambientale;
- I.G.P. n. 23 del 10/04/2012 in cui ha preso atto della proposta di PRP per il confronto con gli enti interessati, valutazione ambientale.

Successivamente si sono svolti confronti e verifiche con la Regione Lombardia su procedure, competenze e nuovo ambito portuale le quali hanno chiarito che il PRP, dopo l'adozione provinciale, sarà sottoposto ad approvazione da parte della Regione (nota Regione Lombardia prot. 74206 del 31/08/2013). Nella nota la Regione si è anche espressa favorevolmente in merito alle modifiche introdotte nella proposta di Piano, concordando con le ipotesi di ampliamento dell'ambito portuale.

Contestualmente nel corso del 2012 si sono svolte le attività finalizzate al raggiungimento dell'Intesa con i Comuni interessati che, ai sensi della L.R. 80/96, è preliminare all'adozione del Piano. Attualmente è approvata l'intesa con il Comune di Mantova (D.G.P. n. 21 del 28/03/2013) ed è in fase di conclusione l'approvazione dell'intesa con il Comune di San Giorgio di Mantova.

Infine, per quanto riguarda lo stato di attuazione delle previsioni e delle opere realizzate o in corso di realizzazione sulla base dei piani e programmi vigenti, i seguenti principali interventi di infrastrutturazione del porto:

dal 1983 al 2006 l'Azienda Porti ha realizzato:

- la viabilità di accesso nord-ovest al porto,
- il bacino della darsena portuale per l'ormeggio dei natanti nella sua configurazione definitiva,
- l'abbassamento del piano campagna alla quota del porto per il comparto ovest e nord,
- un tratto della banchina di attracco sul lato ovest della darsena,
- un capannone con carro ponte per le operazioni di carico – scarico,
- un capannone per lo stoccaggio di materiali,
- il raccordo ferroviario dalla linea Mantova - Monselice all'ingresso al porto,
- parte dei piazzali e delle opere di urbanizzazione,
- una pesa pubblica di servizio al porto.

dal 2007 ad oggi la Provincia ha realizzato e sta realizzando:

- i piazzali e le opere di urbanizzazione (ultimati),
- due capannoni per lo stoccaggio di materiali (uno realizzato e uno in fase di gara),
- la banchina di attracco sul lato ovest della darsena e sul canale navigabile a sud,
- la banchina di attracco sui lati est e nord della darsena (entrambe in fase di gara),
- un raccordo ferroviario adiacente alla banchina di attracco (realizzato),
- un raccordo ferroviario al centro intermodale (realizzato),
- la nuova palazzina uffici (in fase di progettazione preliminare),
- un capannone in acciaio per lavorazioni laminati (leasing in costr. - in fase di costruzione),
- i boschi compensativi di Formigosa e Fossamana.

Nell'ambito delle procedure per l'approvazione e il finanziamento di questi interventi sono state svolte le procedure di valutazione ambientale previste dalla normativa in vigore, in cui si sono delineate le modalità per la realizzazione di opere di mitigazione e compensazione ambientale, sia interne che esterne all'area portuale, in parte già attuate (Forte di Fossamana e Bosco di Formigosa) - per questi aspetti si demanda al Documento preliminare di valutazione ambientale. Il recepimento di tali opere ha comportato la necessità di procedere ad una variante di alcune destinazioni previste nello strumento di piano in vigore.

Tab. 1. Cronologia sintetica dei procedimenti e degli interventi realizzati

- 1983 Con L.R. 1/1983 viene istituito il Porto di Mantova. Con la stessa legge viene affidata all'Azienda Porti di Mantova e Cremona la realizzazione e la gestione del Porto di Mantova.
- 1984 La Ripartizione Lavori Pubblici dell'Amministrazione Provinciale di Mantova redige d'intesa con l'Azienda Porti e la Regione Lombardia il Progetto Generale per la costruzione del porto di Mantova.
- 1985 Il Comitato Tecnico Amministrativo Regionale (CTAR), sentiti gli organi regionali per la tutela dell'ambiente, con parere n. 7532 nella seduta del 13/09/1985, esprime parere favorevole sul progetto generale del Porto di Mantova.
- 1986 Il CTAR con parere n. 7793 nella seduta del 18/04/1986 approva il progetto esecutivo del 1° lotto.
- 1991 Con atto n. 180/1991 l'Azienda Porti approva il progetto esecutivo del 2° lotto.
Il CTAR con parere n. 9898 nella seduta del 09/07/1991 approva definitivamente il 2° lotto.
- 1991 Il 08/04/1991 viene sottoscritto l'Accordo di Programma sul sistema lacuale e la navigazione interna del Mincio e del Fissero Tartaro tra la Regione Lombardia, gli Enti territoriali interessati e le Autorità idrauliche, che prevede, oltre al progetto del porto, la realizzazione della conca di navigazione.
- 1992 Con Atto n. 18706 dell'11/02/1992 la Giunta regionale della Lombardia approva il progetto esecutivo del 2° lotto (escavazioni e diaframmi) in variante tenuto conto dei pareri espressi dalla Regione Lombardia - Servizio Beni Ambientali n. 42077 in data 15/10/1991 e dal Parco del Mincio con nota n. 197/92 A.G. del 28/04/1992 e delibera del Consiglio n. 191 del 09/04/1992.
- 1993 Il 15/02/1993 il Ministero dell'Ambiente dichiara la sussistenza delle condizioni per l'esclusione dalla VIA relativamente agli interventi programmati per la realizzazione del Porto di Mantova, del Porto di Cremona e della Conca di Valdarò.
- 1994 Gli interventi già oggetto di previsione, valutazione e finanziamento per lo sviluppo del Porto di Mantova sono stati assunti nel "Piano Previsionale degli Insediamenti", approvato dall'Azienda Porti con Delibera n. 1691/94 del 07/06/1994.
- 1994 Vengono completati i lavori di realizzazione della darsena e delle banchine portuali del 1° lotto del porto
- 1999 Vengono completati i lavori dei piazzali del 2° lotto del porto con molti anni di ritardo a causa dei contenziosi attivati nei confronti della ditta costruttrice.
- 2000 Esclusione dalla procedura di VIA del progetto del raccordo ferroviario al porto di Mantova.
- 2002 Compatibilità ambientale del progetto di sviluppo di zone industriali con superficie interessata pari a circa 280 ha localizzato nei comuni di Mantova e San Giorgio di Mantova (PIP Valdarò SpA ex COSVIM)
- 2005 Il Piano Previsionale degli Insediamenti" del 1994 ha assunto la sua configurazione finale nel "Layout complessivo del Porto", approvato dall'Azienda Porti con Delibera n. 37 dell'11/01/2005.
- 2006 L'azienda Porti redige il progetto esecutivo dei lavori per la costruzione della conca di navigazione di Valdarò. Sul progetto è stata espressa valutazione di incidenza positiva sul SIC "Vallazza" da parte dell'ente gestore del SIC (Parco del Mincio - prot. 2533 del 14 agosto 2006).
Con LR 30 del 27/12/2006 la Regione trasferisce alla Provincia di Mantova le competenze e le funzioni dell'Azienda Porti che viene soppressa.

- 2008 Approvazione del progetto definitivo per il “Completamento delle opere di urbanizzazione primaria 1° e 2° lotto e altre infrastrutture logistiche a servizio del Porto di Mantova” (DGP n. 97 del 02/07/2009). I lavori di
- 2009 riqualificazione delle infrastrutture di accesso e di funzionamento del porto di Mantova sono interventi modesti in aree già funzionanti come infrastrutture portuali tesi ad aumentare gli standards prestazionali di reti interne di servizi e sottoservizi in aree ed impianti portuali esistenti. Tutti gli interventi previsti sull’intera area portuale ottengono il giudizio positivo dell’ente gestore del SIC - ZPS Vallazza (Parco del Mincio). La Regione Lombardia, con nota del 25/09/2009, attesta la non necessità di sottoporre il progetto a procedura di VIA.
- 2010 Esclusione dalla procedura di VIA del progetto di ampliamento della cava di riserva per opera pubblica “PG2” sita in località “Valdaro” in Comune di Mantova (MN).
- 2010 Avvio del procedimento di approvazione dell’aggiornamento del Piano regolatore del Porto di Mantova (D.G.P. n. 173 del 16/12/2010) da sottoporre alle procedure di valutazione ambientale vigenti, ad integrazione dei procedimenti già sviluppati; presa d’atto degli elaborati costituenti le bozze del Piano regolatore portuale di Mantova (D.G.P. n. 185 del 30/12/2010) e del documento per i procedimenti raccordati di valutazione ambientale.
- 2012 Richiesta di parere da parte della Provincia di Mantova a Regione Lombardia (nota del 21/03/2012) in merito alle modifiche che si intendevano introdurre nella proposta di Piano riguardanti l’ampliamento dell’ambito portuale e la nuova destinazione di alcune aree portuali, oltre ad un chiarimento sulle procedure di valutazione e di approvazione del Piano stesso.
- 2012 Presa d’atto della proposta di PRP (D.G.P. n. 23 del 10/04/2012) per il confronto con gli enti interessati
- 2012 Risposta di Regione Lombardia alla richiesta della Provincia di Mantova (nota prot. S1.2012.74206 del 31/08/2012) esprimendo parere favorevole in merito alle modifiche introdotte nella proposta di Piano Regolatore Portuale e comunicando che lo stesso, a seguito dell’adozione provinciale, sarà sottoposto ad approvazione da parte della Regione; inoltre ha chiarito che i procedimenti di valutazione ambientale (VAS e VIC) sono di competenza provinciale.
- 2012 Regione Lombardia con D.G.R. IX/4154 del 10/10/2012 ha espresso il proprio parere sul PGT adottato del Comune di Mantova, indicando di recepire nello strumento urbanistico il perimetro dell’ambito portuale (schematizzato nell’allegato 1 al parere) ai fini del perseguimento dell’intesa ai sensi della L.R. 30/2006.
- 2013 Approvazione dell’Intesa tra la Provincia di Mantova – DGP n. 21 del 28/03/2013 - e il Comune di Mantova – DGC n. 60 del 23/04/2013 - per l’approvazione del Piano Regolatore Portuale di Mantova.
- 2013 E’ prevista l’approvazione dell’Intesa tra la Provincia di Mantova e il Comune di San Giorgio di Mantova per l’approvazione del Piano Regolatore Portuale di Mantova.

5. Strumenti di pianificazione del porto

Con riferimento alla Legge n. 84/1994 che prevede la redazione del piano regolatore portuale, si richiamano sinteticamente gli strumenti di programmazione e pianificazione con cui i contenuti del piano risultano coerenti: L. 380/1990, accordo ONU-UE ratificato con L. 16/2000, Piano Regionale dei Trasporti 1982 e 2000, Programma Regionale di Sviluppo 2010, Piano Territoriale Regionale 2010, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2010, Piano Regolatore Generale del Comune di Mantova dal 1984, Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova e del Comune di San Giorgio di Mantova.

Per quanto riguarda la rispondenza delle previsioni del piano regolatore portuale con la programmazione e pianificazione sovraordinata si rimanda al capitolo 3 del Documento di valutazione ambientale in cui viene trattato dettagliatamente il quadro di riferimento programmatico.

Di seguito viene analizzata l'evoluzione degli strumenti redatti sino ad oggi per la pianificazione del Porto di Mantova.

Come citato nell'introduzione gli interventi per lo sviluppo del Porto di Mantova sono stati programmati in diversi strumenti di pianificazione a partire dal Progetto per la costruzione del Porto di Mantova del 1984 e successive revisioni ossia il Piano Previsionale degli Insediamenti del 1994, i Layout del 2004 e del 2005 approvati dall'Azienda Porti.

La realizzazione dei primi interventi è stata programmata nel Piano Regionale dei Trasporti del 1982 con riferimento al completamento delle opere idroviarie del canale Mincio – Fissero - Tartaro - Canalbianco e pianificati nel Progetto per la costruzione del Porto di Mantova del 1984.

L'area destinata al porto dal Piano Regolatore Generale del Comune di Mantova interessava una superficie di 530.000 mq.

Il progetto generale prevedeva una distribuzione delle superfici acquee, delle aree portuali, delle banchine, della viabilità e dei servizi tale da favorire la realizzazione di un porto commerciale innovativo e complesso, impostato non solo su attività di magazzinaggio, distribuzione e raccolta delle merci ma anche di composizione e scomposizione di carichi unitari nonché di prime lavorazioni. Il porto veniva infatti pensato per organizzare sulla prima fascia di affaccio alle banchine le attività di trasbordo diretto dalle navi ai mezzi di trasporto terrestri, per l'immediato inoltrare agli utenti, mentre nelle fasce retrostanti potevano trovare sede i magazzini dove si organizzano le attività che richiedono un deposito con prima lavorazione o, comunque, la manipolazione delle merci per la loro composizione-scomposizione in/da carichi unitizzati (condizionamento dei carichi).

Come prima fase era prevista la realizzazione di una banchina direttamente affacciata al canale con un piazzale collegato alla SS 482. Le aree previste per le funzioni specializzate consistevano in:

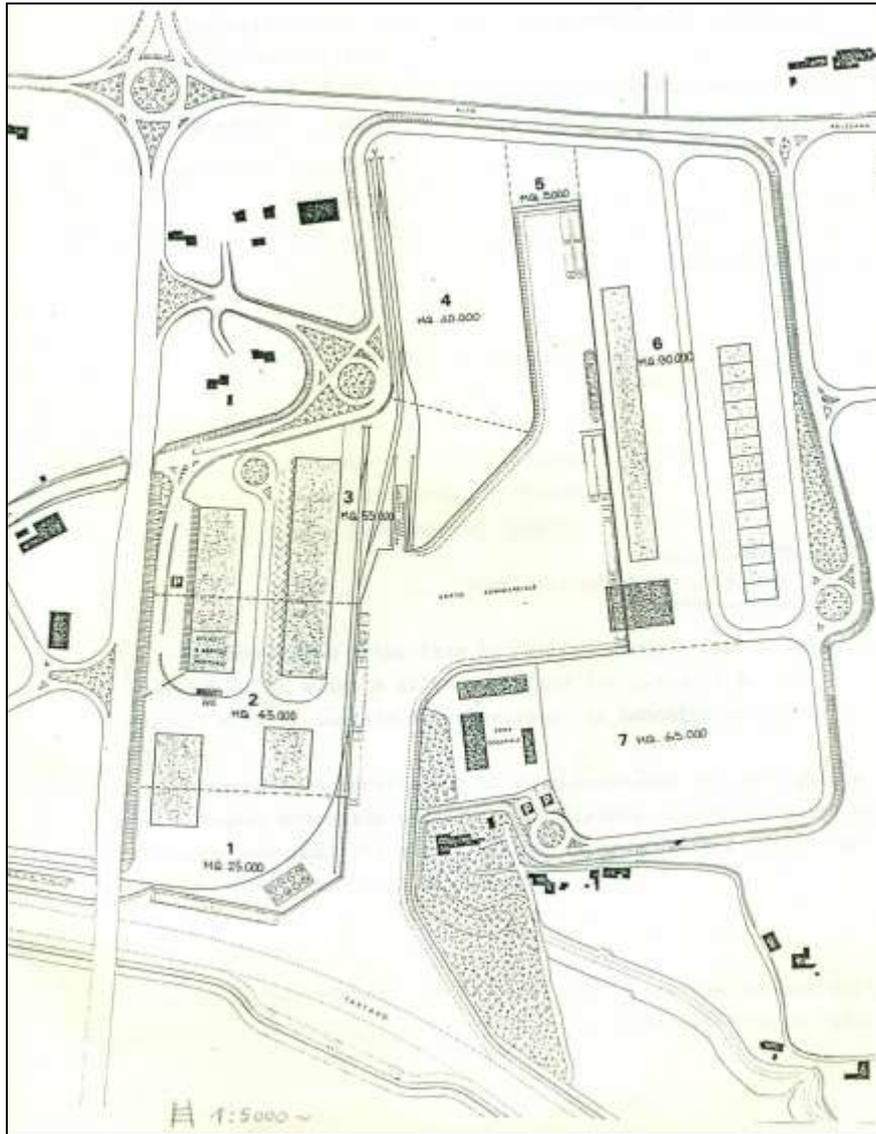
- N. 1 piazzale (liquidi, grani, polveri) mq. 25.000
- N. 2 piazzale (rinfuse, spedizionieri con magazzini a ribalta, parcheggi) mq 45.000
- N. 3 piazzale (merci varie, banchina carichi eccezionali) mq 55.000
- N. 4 e 5 piazzali (container) mq 45.000
- N. 6 piazzale (magazzini e magazzino a sbalzo per movimentazioni al coperto) mq 90.000
- N. 7 piazzale (rinfuse all'aperto) mq 65000
- Dogana per circa 15.000 mq

per un totale di aree utili portuali di mq 340.000.

In tale progetto venivano anche sommariamente disegnati alcuni capannoni di diversa dimensione per la copertura di circa 28.000 mq.

Successivamente vennero tratteggiate le indicazioni per la realizzazione del primo lotto funzionale del porto nel quale veniva compreso un insieme complesso di impianti ossia:

- a) la banchina parallela al canale a servizio dell'area per liquidi, granaglie e polveri, cioè per quelle merci che possono essere movimentate con pompe e la cui movimentazione può, al limite, essere realizzata anche con una serie di briccole in sostituzione della banchina stessa;
- b) il primo tronco di darsena con 300 mt. (poi ridotta a m. 240) di banchina ad accosto verticale, a servizio di un'area di nove ettari di piazzali che si aggiungono e si integrano con i tre ettari posti a ridosso dell'area liquidi e granaglie.



Progetto per la costruzione del Porto di Mantova 1984

Dal progetto generale del 1984 al 1994, anno in cui venne approvata la revisione del piano, sono intervenuti alcuni elementi di novità. In primo luogo il cambiamento dell'accesso della ferrovia e la localizzazione del Centro Intermodale a Nord con la relativa strada di comunicazione interna. In secondo luogo le maggiori sensibilità ambientali che le popolazioni locali, ed in particolar modo quelle dell'adiacente località di Formigosa, avrebbero potuto manifestare in funzione della vicinanza di attività con possibilità di impatto.

Sulla base di queste ed altre considerazioni venivano evidenziate le caratteristiche delle aree per la loro migliore vocazione funzionale:

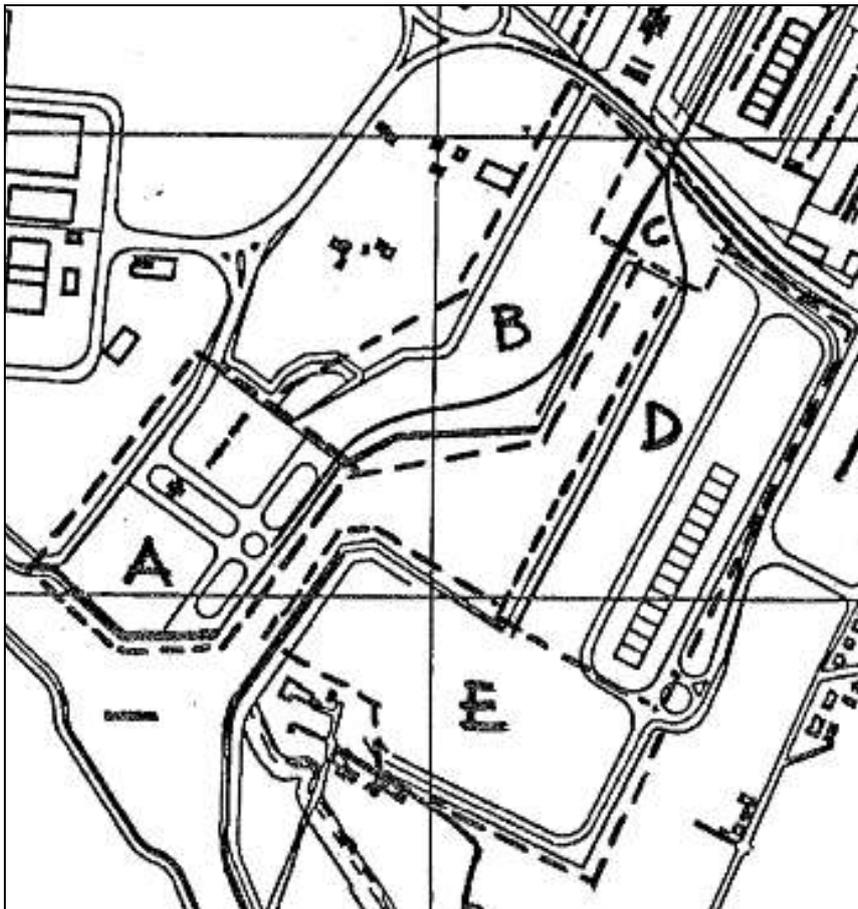
1. Area A, ovvero del primo lotto - *Tale zona non presenta particolari limitazioni, anzi é quella più "remota" e quindi più disponibile ad accettare movimentazioni pericolose. Essa ha anche la caratteristica di essere attualmente il più importante accesso e di avere una importante possibilità di espansione a nord, nell'area industriale Valdaro 1.*
2. Area B, ovvero prima parte del secondo lotto - *Area che non presenta particolari limitazioni se, non quella di essere anche una zona di "transito" tra il primo lotto, l'altra parte del porto e*

l'accesso al Centro Intermodale. Inoltre deve essere attraversata dai binari della ferrovia. Il progetto di massima prevedeva in quella zona anche la banchina carichi eccezionali.

3. Area C, ovvero seconda parte del secondo lotto in adiacenza alla SS Ostigliese - E' un'area piccola che presenta forti limitazioni per il traffico di transito che si avrà con la connessione col Centro Intermodale. In attesa di ciò potrebbe essere utilizzata per merci varie.

4. Area D, ovvero prima parte del terzo lotto - Questa area presenta le limitazioni derivanti dal fatto di essere a ridosso dell'abitato di Formigosa. Essa ha invece il vantaggio di essere la terza porta di accesso all'area portuale e quindi di avere un grado di accessibilità autonomo.

5. Area E, ovvero seconda parte del terzo lotto. - Anch'essa, come la precedente, presenta alcune limitazioni derivanti dalla vicinanza rispetto al nucleo abitato. Dall'altro lato però ha il vantaggio di essere in una nicchia terminale del Porto e quindi può vantare una certa indipendenza funzionale.



Estratto Tav 6 del Piano Previsionale degli Insediamenti

In questo contesto era necessario tener conto di alcune raccomandazioni emerse nella discussione preliminare alla pianificazione dell'insediamento portuale le quali indicavano che "l'insediamento non deve avvenire in modo continuo ed indifferenziato, ma deve procedere secondo un piano di utilizzazione della zona, in modo da evitare una dispersione delle infrastrutture (strade, ferrovie, condotte). D'altra parte, è opportuno tenere conto non solo della domanda potenziale del momento ma anche delle attività che fanno sperare in un ulteriore sviluppo, al fine di delimitare delle zone da attrezzare prioritariamente senza impegnare il resto del terreno. Non potendo fare previsioni sicure, con molti anni di anticipo, è prudente fare in modo che risulti sempre possibile un'espansione, qualunque sia l'attività da insediare. In applicazione a questi principi, le attività dello stesso tipo saranno preferibilmente raggruppate e saranno evitate certe vicinanze.

Le sabbie e la ghiaia, che non necessitano di collegamento ferroviario, saranno collocate preferibilmente ad un'estremità della zona, in modo da diminuire la lunghezza della ferrovia. I depositi di idrocarburi saranno necessariamente concentrati anch'essi ad una estremità/ della zona, in modo da non moltiplicare le misure di sicurezza proprie di tali stoccaggi.

I prodotti alimentari, soprattutto quando sono confezionati, devono essere allontanati dalle sorgenti di polvere, dai depositi nauseabondi, dalle attività che attirano i roditori, ecc.

Il piano degli insediamenti potrà così portare ad uno sviluppo per isole, con aree che rimangono inutilizzate tra i lotti che verranno realizzati per primi.

Questo comporta la necessità di investimenti anticipati, rispetto alle utilizzazioni, con oneri sopportati con anticipazioni finanziarie da parte dell'Ente che realizza il Porto."

Le conclusioni della discussione avevano prodotto i seguenti elementi quali linee guida per il dimensionamento del piano:

- i dati sul traffico potenziale e sulla ripartizione di questo traffico in vari tipi (strada, ferrovia, idrovia, condotte) sono gli elementi base dello studio;
- questo traffico potenziale permette di determinare, a seconda del volume e della natura delle merci, aree e piazzali di superfici a caratteristiche differenti per accogliere i diversi tipi di attività;
- occorre conservare libere alcune superfici di terreno per poter accogliere attività sconosciute al momento del progetto e per consentire espansioni alle attività insediate;
- le opere strutturali come gli accessi stradali e ferroviari, i ponti, il fascio di smistamento (estensibile) ed il collegamento ferroviario, sono da prevedere e da posizionare fin dal primo progetto di massima della zona portuaria;
- adeguate aree dovranno essere riservate all'amministrazione del porto, per servizi, officine ed eventualmente per hotel e ristoranti, a seconda delle dimensioni della zona portuaria.
- il progetto iniziale deve essere verificato ed aggiornato frequentemente.

Nel 1994 l'Azienda Porti ha approvato il Piano Previsionale degli Insediamenti che, per il lungo termine, prevedeva i seguenti elementi:

- La conferma dei tre punti di accesso al porto: quello ai tempi utilizzato, quello dal Centro Intermodale passando sotto la statale e quello da Formigosa. I tre accessi sarebbero stati attivati in funzione della crescita delle esigenze portuali e della distribuzione delle attività di vigilanza. Connessi ai punti di accesso erano anche previste aree di sosta e per funzioni di servizio agli accessi.
- L'individuazione della futura area delle granaglie, fertilizzanti e sabbie-ghiaie nella zona compresa tra il Porto ed il Consorzio Agrario. L'interesse ad utilizzare tale area, ai tempi destinata a "servizi per l'industria" dal PRG, era legato all'adiacenza al canale da un lato e del Consorzio Agrario dall'altro. Nella planimetria era stata segnata come possibile area di espansione nel medio termine mentre per le previsioni a breve termine era stata indicata la localizzazione nella prima parte del primo lotto del porto, allora già costruito. Si era previsto di organizzare il fronte di accosto all'acqua per 100 m circa da banchina verticale e altri 200 m da accosto con scarpata e pali. Questa soluzione avrebbe liberato aree portuali per concentrare tutti

gli sfarinati in una zona facilmente raggiungibile da nastri trasportatori e sistemi di aspirazione delle merci.

- Sul "primo lotto" allora si era previsto di concentrare le attività di movimentazione dei materiali ferrosi e del legno (circa 370000 ton.) che avrebbero trovato buon servizio dalla disponibilità di circa 270m di banchina verticale. Il capannone di servizio al Porto già localizzato nell'adiacenza dell'ingresso, risultava compatibile con le previsioni di destinazione. Erano previsti inoltre capannoni per la sistemazione di merci al coperto.
- Nel "secondo lotto", allora in costruzione, era prevista la sistemazione dei semilavorati di acciaio, delle ghise e delle merci da magazzinaggio.
- Nelle rimanenti due aree venivano previste rispettivamente la zona portainer e quella carboni o da destinare ai privati.

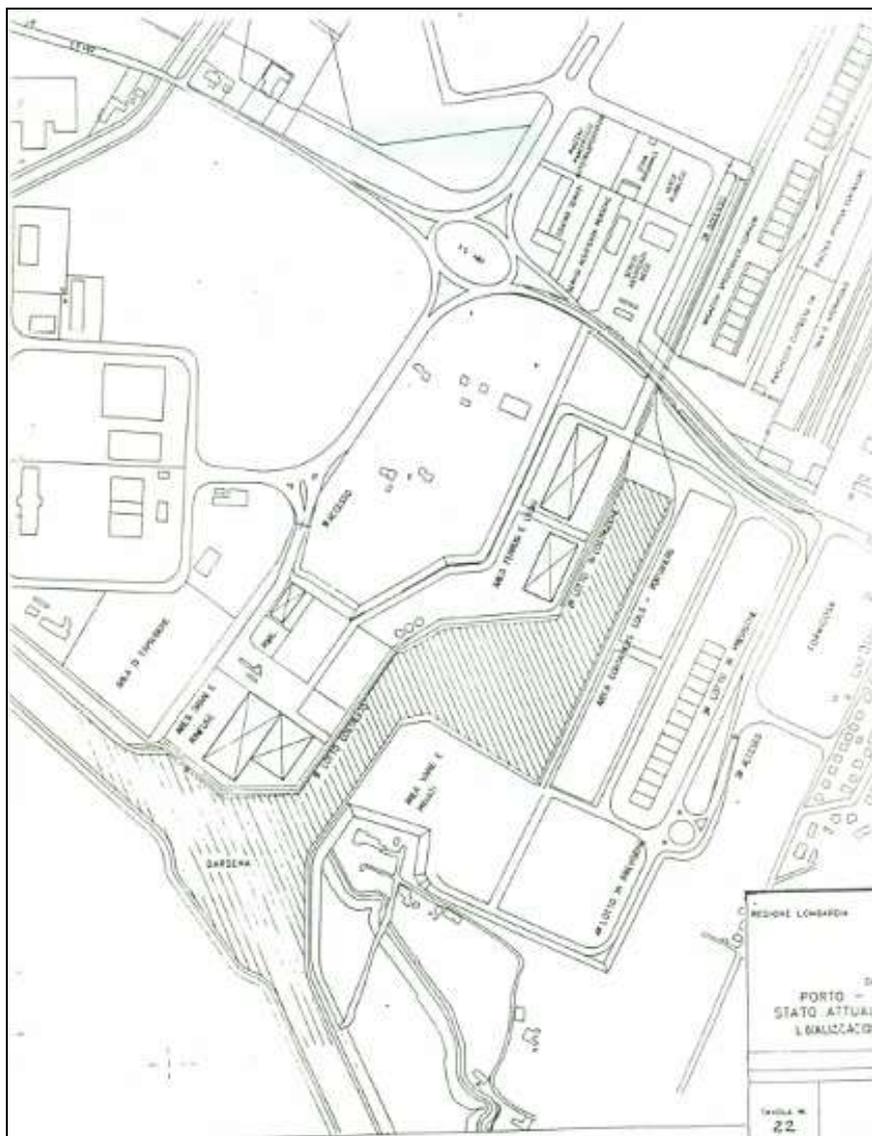
Il Piano prevedeva l'assetto localizzativo anche nel breve-medio termine in funzione delle aree allora disponibili e la distribuzione delle strutture e delle infrastrutture. L'area del primo lotto del porto veniva suddivisa tra: zone destinate ai servizi portuali, area granaglie e sfarinati in adiacenza al Canale, area ferrosi e legno nel quadrante alla sinistra dell'ingresso. Erano inoltre previsti due capannoni per lo stoccaggio, uno per gli sfarinati e l'altro per merci varie.

L'area messa a disposizione dal secondo lotto veniva destinata in parte a semilavorati in ghisa, acciai e merci che possono stare all'aperto, in parte a portainer.

Per quanto riguarda gli impianti era stata verificata la necessità di prevedere alcune attrezzature minimali che potessero garantire la prima funzionalità delle aree pubbliche del porto:

- a. Capannone per la copertura di attrezzature e strumenti per l'attività portuale.
- b. Capannone per stoccaggio granaglie di tipo a volta senza muri portanti e con corsie laterali per la movimentazione delle merci.
- c. Due capannoni per stoccaggi di materiale vario (ferrosi, ecc.) nella banchina del secondo lotto in costruzione, il primo posizionato in vicinanza della riva, il secondo a maggiore distanza, soluzione che permetteva di stoccare anche materiali all'aperto tra il capannone e la banchina.
- d. Per le attrezzature di trasbordo e movimentazione delle merci si ipotizzavano, per la prima fase di attività del Porto, gru su ruote e carrelli elevatori di diverso tipo (sia per container che di piccola dimensione).

La superficie destinata alle aree portuali copriva un'area di circa 320000 mq



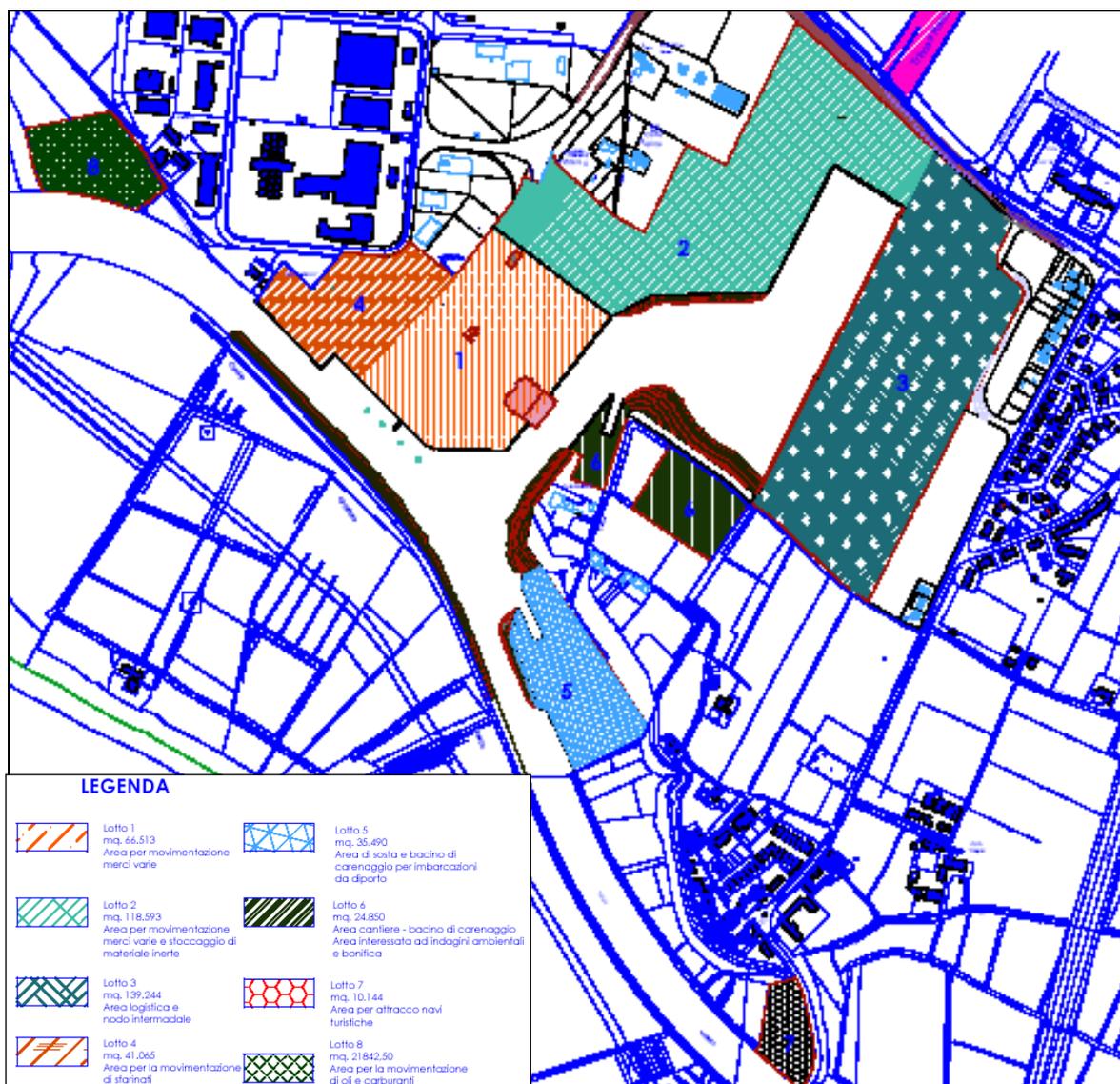
Porto di Mantova - Piano Previsionale degli Insempiamenti (delibera Azienda Porti n° 146/1994)

Nel 2004 l'Azienda Porti ha predisposto la Variante al Piano che individuava i lotti per la realizzazione dell'area portuale e le relative funzioni prevalenti, rappresentati nel Piano generale di assetto ed utilizzo del Porto di Mantova.

Il Piano 2004 prevedeva uno sviluppo del Porto articolato in 3 grandi lotti primari in cui concentrare le principali infrastrutture ed attività logistiche e di deposito e in ulteriori 5 lotti per attività complementari, comunque con destinazioni funzionali di tipo commerciale - industriale e infrastrutture turistico-ricreative in particolare:

- Lotto 1: Area per movimentazione merci varie mq. 66.513
- Lotto 2: Area per movimentazione merci varie e stoccaggio di materiale inerte mq. 118.593
- Lotto 3: Area per logistica e nodo intermodale mq. 139.244
- Lotto 4: Area per la movimentazione di sfarinati mq. 41.065
- Lotto 5: Area di sosta e bacino di carenaggio per imbarcazioni da diporto mq. 35.490
- Lotto 6: Area di cantiere e bacino di carenaggio mq. 24.850
- Lotto 7: Area per attracco navi turistiche mq. 10.144
- Lotto 8: Area per la movimentazione di oli e carburanti mq. 21.842

La superficie destinata alle aree portuali interessava un'area di 457.741 mq.



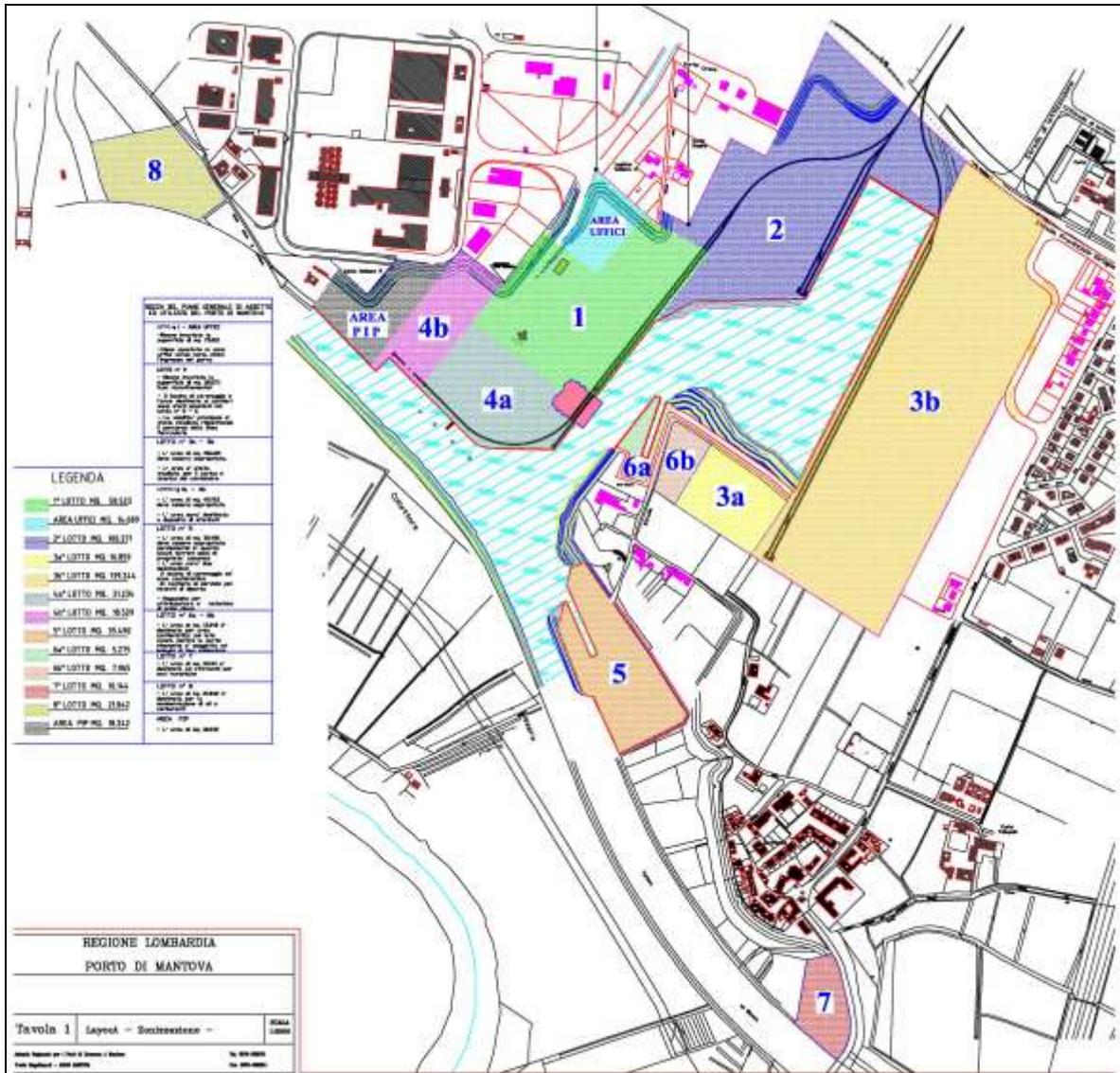
Piano generale di assetto ed utilizzo del Porto di Mantova – Azienda Porti 2004

Tale piano ha assunto la sua configurazione finale Piano generale di assetto ed utilizzo del Porto di Mantova, denominato Layout, approvato dall'Azienda Porti nel 2005.

Il Piano del 2005 confermava le previsioni del 2004 con alcune variazioni dei perimetri dei lotti e delle superfici, in particolare:

- Lotto 1: Area per movimentazione merci varie mq. 73.212 (la zona uffici di 14.689 mq viene spostata verso nord vicino all'ingresso del porto)
- Lotto 2: Area per movimentazione merci varie e stoccaggio di materiale inerte mq. 100.271 (viene effettuato un riconfinamento e confermato lo spostamento del bacino di carenaggio e dell'area di cantiere nei lotti 5 e 6)
- Lotto 3: Area per logistica e nodo intermodale (carico scarico containers) mq. 156.103
- Lotto 4: Area per la movimentazione e il deposito di sfarinati mq. 49.763 (in adiacenza è prevista un'area PIP mq. 18.242)
- Lotto 5: Area per bacino di carenaggio, cantieristica, cantiere di servizio per natanti da diporto e magazzino per attrezzatura e materiale di primo piano mq. 35.490

- Lotto 6: Area per cantieristica (la parte est era soggetta ad indagini ambientali) mq. 13.240
 - Lotto 7: Area per attracco di navi turistiche mq. 10.144
 - Lotto 8: Area per la movimentazione di oli e carburanti mq. 21.842
- La superficie destinata alle aree portuali interessava un'area di 478.307 mq.



Piano generale di assetto ed utilizzo del Porto di Mantova: Layout 2005

Per concludere il quadro delle previsioni di sviluppo dell'ambito portuale va infine richiamata la proposta dei privati (anno 2011) relativa alla progettazione del lotto 3 del Layout di Azienda Porti per cui si rimanda al capitolo 7.

6. Contesto territoriale e urbanistico della zona portuale

Il porto è un nodo complesso, articolato al suo interno in aree e strutture funzionali, connesso con altri nodi: con la città, con i nodi trasportistici distribuiti sul territorio e con le aree produttive.

Il porto di Mantova é il più importante centro intermodale della Lombardia Orientale; costituisce, infatti, il terminal occidentale naturale dell'idrovia Mantova – Adriatico (Km. 137).

Il porto si collega al mare Adriatico sia direttamente, tramite l'idrovia Mantova – Venezia (canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco) sia tramite il percorso Canale – fiume Mincio – fiume Po, come illustrato al capitolo 4, relativo al sistema idroviario del Nord Italia.

L'accesso al porto avviene via acqua, via gomma e via ferro. Oltre alle vie d'acqua i principali collegamenti infrastrutturali con il porto sono:

- la ex SS 482 “Alto Polesana” per Ferrara su cui si innesta direttamente la viabilità di accesso al porto, e le ex SS 236 per Brescia, 10 per Rovigo, 420 per Parma, 10 per Cremona;
- l'autostrada A22 Brennero-Modena, utilizzando il casello di Mantova Nord distante circa 5 km;
- l'autostrada A4 Venezia-Milano, intersecata dall'A22 nei pressi di Verona dopo circa 40 km;
- la linea ferroviaria Cremona-Mantova-Monselice a cui è collegato direttamente il raccordo ferroviario interno al porto;
- la linea ferroviaria Modena-Mantova-Verona-Trento.

La posizione strategica del Porto di Mantova, grazie ai collegamenti infrastrutturali, lo pone a complemento dei traffici diretti sul Quadrante Europa di Verona, un sistema organico ed integrato di servizi logistici ed intermodali di altissimo livello ed efficienza. Nell'ambito di questo sistema il Porto di Mantova, attrezzato con un raccordo ferroviario che si innesta sulla linea nazionale Mantova – Monselice e quindi sulle principali direttrici di traffico ferroviario (Tirreno-Brennero, Est Europa, Corridoio Adriatico), consente lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto e si eleva a piattaforma trimodale di rango internazionale.

La funzionalità del raccordo è garantita dalla presenza del binario di raccordo, o “raccordo base”, che viene identificato mediante un ramo di “binario dorsale” e dei raccordi interni agli stabilimenti che vengono denominati “raccordi particolari”. Il sistema così composto consente un efficiente e rapido passaggio delle merci dal trasporto su acqua al trasporto su ferro e viceversa, potenziando le caratteristiche di intermodalità connesse al porto in funzione della sua fortunata posizione geografica.

Il raccordo è costituito da un fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale, un fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22 (in corrispondenza del quale è previsto lo sviluppo di un centro intermodale dove sarà possibile lo scambio intermodale rotaia – gomma e viceversa), un fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto e, infine, i binari di banchina all'interno della darsena stessa, che consentono più agevoli operazioni di carico e scarico delle merci. La banchina costituisce il nodo di scambio intermodale delle merci che, provenendo dalla via d'acqua, giungono al porto fluviale. La distanza su rotaia tra il porto di Mantova e il Quadrante Europa di Verona è di 40,80 km.

Dal punto di vista insediativo il porto si colloca nella porzione sud orientale del Comune di Mantova in continuità con il polo industriale di Valdaro, a prevalente vocazione chimica. In proposito si segnala che sul retroporto sono ancora disponibili aree per insediamenti produttivi di tipo artigianale e industriale per circa 3.000.000 di mq.

A nord dell'area prettamente portuale, oltre la ex SS482 e all'interno del polo industriale, è presente il centro intermodale (polo logistico Valdaro Spa), in fase di realizzazione con il nuovo scalo ferroviario. Questa localizzazione rende disponibili, su una stessa porzione di territorio, gli insediamenti industriali, il centro merci, i servizi intermodali oltre alle strutture portuali in senso stretto.

Ad ovest del Porto è in fase di costruzione la Conca di navigazione che permette di connettere direttamente i Laghi di Mantova con l'idrovia Mantova – Venezia, attraverso il bacino Vallazza, su cui sono insediate storicamente le banchine di attracco di insediamenti industriali privati quali Versalis (ex Polimeri Europa) e Belleli Energy che organizzano e ricevono autonomamente i propri traffici di merci con particolare riferimento a prodotti chimici, oli combustibili e grandi manufatti industriali (carichi eccezionali).

Ad est dell'area portuale si sviluppa il centro abitato di Formigosa e il tracciato della Autostrada A22 che nella sua prosecuzione verso nord è affiancato dal raccordo ferroviario che entra nel porto.

Il contesto territoriale di valenza paesaggistica è identificato dai fronti sud e ovest del porto ed è rappresentato:

- a sud – est, dal nucleo storico di Formigosa, limitrofo al Canale navigabile, rispetto al quale è prevista, quale area compensativa e mitigativa del porto, una significativa area verde (Bosco di Formigosa già realizzato), integrata ad aree destinate alla fruizione turistica e ricreativa,
- a sud, oltre il Canale, dal fiume Mincio, con i suoi possenti argini e dagli ambiti fluviali naturali e agricoli compresi nel Parco Regionale del Mincio,
- a ovest dal bacino lacustre e dalle aree naturali della Vallazza, riconosciuta quale Riserva Naturale – SIC – ZPS, anch'essa compresa nel Parco Regionale del Mincio, interessata dalla realizzazione della Conca di navigazione con significativi interventi di mitigazione e compensazione ambientale quali il cosiddetto Bosco Persico. Da segnalare a sud - ovest, oltre l'argine maestro del Mincio, il complesso storico di Corte Virgiliana.

7. OBIETTIVI E AZIONI DEL PIANO

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

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

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

7.1. *Strategie e obiettivi generali e operativi*

Costituiscono obiettivi generali di riferimento per il piano:

1. Riorganizzare i sistemi di mobilità delle merci e delle persone per uno sviluppo del territorio più sostenibile, orientandoli alle modalità e potenziando le infrastrutture di trasporto e interscambio meno impattanti (acqua, ferro) in particolare:
 - realizzare interventi sulla rete e sui nodi di navigazione interna (vie d’acqua e porti) per facilitare il trasporto e l’interscambio ambientalmente sostenibile delle merci;
 - realizzare interventi sulla rete ferroviaria per facilitare la penetrazione delle merci attraverso l’utilizzo dei raccordi ferroviari e le connessioni ai nodi di interscambio (scali ferroviari);
 - potenziare la capacità di interscambio intermodale delle merci;
 - sviluppare e valorizzare il sistema portuale mantovano e completare il sistema idroviario padano - veneto, inteso come struttura e insieme di infrastrutture, insediamenti, servizi e relazioni che ad esso fanno capo;
 - incentivare azioni che favoriscano l’adozione da parte delle imprese di modalità di trasporto sul sull’acqua e sul ferro.
2. Intervenire sul sistema delle infrastrutture di collegamento per favorire l’accessibilità del territorio mantovano alla rete regionale, nazionale ed europea, in particolare potenziando le relazioni tra i nodi intermodali ed il sistema infrastrutturale alternativo alla gomma, attraverso il completamento degli interventi di logistica connessi al sistema ferroviario e di navigazione commerciale con particolare attenzione al nodo di Valdaro, al sistema portuale mantovano ed idroviario padano - veneto.
3. Consentire un accesso sicuro, economicamente attuabile, socialmente accettabile ed ambientalmente sostenibile a persone, luoghi, beni e servizi, perseguendo l’integrazione tra le differenti reti di trasporto mediante il potenziamento dei singoli sistemi infrastrutturali (gomma - ferro - acqua - aria - bicicletta) e dei nodi di scambio intermodale per il trasporto delle merci e delle persone.
4. Assicurare la sostenibilità degli insediamenti sulle risorse del territorio, in particolare:

- promuovere lo sviluppo razionale e sostenibile delle aree produttive e delle infrastrutture, qualificando le imprese e le aree di insediamento e favorendo lo sviluppo insediativo in ambiti connessi a nodi logistici intermodali acqua, ferro, gomma;
 - ridurre la dispersione insediativa, assorbendo la frammentazione dei siti industriali, a partire da quelli previsti e sotto utilizzati, anche attraverso interventi sulle reti di connessione e sui servizi per la mobilità e limitando la compromissione di territorio libero;
 - sviluppare le funzioni e la capacità degli insediativi produttivi esistenti e previsti, nei limiti di compatibilità derivanti dalla mitigazione dei loro impatti ambientali;
 - concentrare le ulteriori potenzialità di offerta in collocazioni ottimali rispetto alle infrastrutture primarie per la mobilità, al sistema dei servizi e alle interferenze con le risorse ambientali, storiche e paesaggistiche;
 - miglioramento della qualità ecologica degli insediamenti, in particolare governando le trasformazioni insediative secondo i principi forniti dai sistemi di gestione ambientale, valutare preventivamente gli effetti e gli impatti generabili sull'area vasta e prevedere le azioni di mitigazione e compensazione ambientale da mettere in atto.
5. Gestire le trasformazioni del territorio, attraverso l'inserimento di elementi di mitigazione paesistico-ambientale a margine dei progetti infrastrutturali, delle aree produttive e lungo i margini urbani e la previsione di idonei interventi di compensazione paesistico-ambientale per qualsiasi tipologia di intervento (edilizio, infrastrutturale ecc.), che alteri e modifichi il paesaggio in cui si inserisce.
6. Accrescere la competitività e l'attrattività del territorio e dei sistemi e dei poli produttivi locali, creando condizioni di sviluppo economico e occupazionale in senso sostenibile e innovativo, valorizzando le vocazioni e le peculiarità territoriali, culturali e imprenditoriali locali.

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

1. delimitare l'ambito portuale e definire l'assetto complessivo delle aree e delle attrezzature portuali,
2. individuare le caratteristiche e le destinazioni funzionali delle aree interne all'ambito portuale;
3. migliorare l'integrazione delle strutture intermodali acqua, ferro, gomma interne e connesse al porto;
4. completare le attrezzature e i servizi portuali primari, con riferimento agli standard europei;
5. ottimizzare le connessioni e le relazioni con gli ambiti e le attività esterne al porto;
6. governare le diverse tipologie di intervento, ottimizzare e semplificare le procedure autorizzative;
7. accrescere l'attrattività del porto per il trasporto delle merci e incentivare gli operatori verso servizi e pratiche di mobilità integrata e sostenibile;
8. accrescere l'attrattività delle aree portuali e promuovere l'insediamento di nuove imprese innovative,
9. mitigare ed eventualmente compensare i fattori di impatto con l'ambiente e il paesaggio;
10. prevenire e controllare i fattori di rischio per l'ambiente, la salute e la sicurezza,
11. aggiornare e adeguare lo strumento generale di pianificazione del porto all'evoluzione della normativa in materia e alle esigenze e opportunità emergenti.
12. monitorare le azioni e le attività portuali per verificarne l'andamento ed eventualmente adottare misure correttive.

7.2. Azioni e linee di intervento

Il Piano Regolatore Portuale di Mantova si configura quale aggiornamento dei precedenti strumenti di pianificazione in adeguamento alla normativa, alle esigenze e alle opportunità emergenti.

In sintesi il Piano Regolatore Portuale di Mantova:

- conferma sostanzialmente le previsioni infrastrutturali e insediative pregresse, in gran parte realizzate, in corso di realizzazione o già pianificate;
- amplia l'ambito portuale da sottoporre a pianificazione con le infrastrutture operativamente integrate e connesse alle attività portuali (conca di navigazione, raccordo ferroviario e centro intermodale), anch'esse in gran parte realizzate, in corso di realizzazione o già pianificate;
- riduce le previsioni insediative e infrastrutturali collocate nelle aree più sensibili, valuta e attribuisce destinazioni compatibili con il contesto paesaggistico, ambientale e urbanistico;
- incrementa gli ambiti destinati ad interventi di rinaturazione, assumendo e prevedendo nuove aree e misure mitigative e compensative degli effetti ambientali;
- definisce una disciplina generale e specifica che regola la gestione e l'attuazione del piano, delle aree e delle attività portuali, finalizzata ad ottimizzare le procedure realizzative, a prevenire e minimizzare i rischi e gli impatti sull'ambiente, la salute e la sicurezza;
- adegua i contenuti e le analisi del piano alle indicazioni disciplinari vigenti in materia di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) e di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

L'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale di Mantova, in continuità e adeguamento delle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione previgenti e in conformità con i PGT dei Comuni di Mantova e San Giorgio di Mantova, persegue le seguenti azioni, coerenti con gli obiettivi di sviluppo sostenibile del piano stesso:

1. delimitazione delle aree assoggettate al piano regolatore, quale perimetro dell'ambito portuale, correggendone e precisandone i limiti,
2. articolazione dell'ambito portuale in sotto ambiti, in particolare: "porto operativo" (canale, darsena, banchine, piazzali, lotti insediativi, attrezzature e servizi portuali, infrastrutture per il trasporto e la logistica, ...) e "aree di interazione città - porto" (Valdaro Business Center, nuovo accesso con rotatoria, nuova area servizi, Bosco di Fomigosa, area turistico - ricreativa, Bosco Persico, ...),
3. conferma / previsione per il porto operativo dell'assetto e delle caratteristiche funzionali delle aree destinate alle attività portuali primarie,
4. conferma / previsione per l'interazione città - porto dell'assetto e delle caratteristiche funzionali delle aree destinate alle attività compatibili sia con quelle portuali che con quelle urbane,
5. integrazione dell'ambito portuale con le infrastrutture per la movimentazione delle merci direttamente connesse al Porto (Conca di Navigazione, raccordo ferroviario e centro intermodale),
6. Stralcio o trasformazione delle aree portuali inserite nella pianificazione previgente, incompatibili con le risorse ambientali, naturalistiche e paesaggistiche riconosciute,
7. riarticolazione dei lotti del porto in unità di intervento,
8. definizione degli interventi (programmati e di nuova previsione) da realizzare nelle aree per trasporto / interscambio, logistica e cantieristica del porto operativo,
9. definizione degli interventi (programmati e di nuova previsione) da realizzare nelle aree per servizi terziario - servizi e turistico - ricreativi dell'interazione città - porto,

10. definizione degli interventi (programmati e di nuova previsione) di mitigazione e compensazione ambientale da realizzare nelle aree interne di interazione città - porto ed esterne all'ambito portuale,
11. definizione degli interventi (già programmati e di nuova previsione) di controllo, tutela e miglioramento della qualità ambientale (sottoservizi, dispositivi antincendio e antinquinamento, sistemi di controllo e monitoraggio, ...),
12. ottimizzazione dell'assetto delle aree non insediate e di quelle per la mobilità e il trasporto interne all'ambito del porto,
13. previsione di un asse ciclopedonale tra il centro servizi, l'abitato e il bosco di Formigosa e verifica di fattibilità della connessione alla rete ciclabile principale (Ciclovía Basso Mincio),
14. previsione di servizi ed attrezzature per il tempo libero localizzati all'interno e in prossimità dell'ambito del porto per facilitarne la fruizione;
15. individuazione degli ambiti naturalistico – paesaggistici, storico-culturali e insediativo - urbani da salvaguardare e proteggere,
17. adozione di indirizzi e misure per accrescere la qualità degli interventi edilizi e a verde,
18. adozione di indirizzi e misure per incentivare i sistemi di produzione di energia da fonti rinnovabili,
19. adozione di norme / indirizzi / regolamenti per garantire la tutela dell'ambiente, della salute e della sicurezza e la prevenzione dei rischi, nell'ambito portuale.
20. adozione di norme / indirizzi / misure per incentivare e promuovere il trasporto intermodale sostenibile via acqua e via ferro,
21. adozione di indirizzi e misure per favorire l'urbanizzazione delle aree portuali residue, incentivare e promuovere l'insediamento e la crescita delle imprese e dell'occupazione nel porto.

8. CARATTERISTICHE E DATI DELL'AMBITO PORTUALE

Le infrastrutture pubbliche per il trasporto e la movimentazione dei natanti e delle merci che caratterizzano l'ambito portuale di Mantova sono rappresentate dalla darsena, dalla banchina, dal raccordo ferroviario connesso al centro intermodale e dalla conca di navigazione, connesse alle aree di retro porto, sulle quali le imprese, per insediarsi hanno bisogno di una concessione.

Le concessioni sono assegnate per occupazione temporanea di spazio acqueo di durata inferiore all'anno, per occupazione annuale di spazio acqueo o per aree a terra (da progetto WATERMODE relativo alle piattaforme logistiche multimodali terra/acqua, in cui sono stati definiti degli indicatori generali che consentono di valutare i porti e le strutture logistiche sulla base delle loro caratteristiche peculiari, come per esempio la posizione, l'accessibilità, i servizi offerti, le connessioni multimodali e le innovazioni).

Caratteristiche tecniche del porto:

- Banchina: 1.465 ml
- Area Portuale: 199.300 mq (313.000 mq di futura espansione)
- Area industriale: 2.850.000 mq
- Portata Banchina: 5 ton/mq
- Attrezzature Portuali:
- Capannoni (2.500 + 3.120 mq) da aggiornare
- Carroponte (portata massima 15 ton)
- Pesa – Gru – Cantieri Navali
- Banchina RO/RO per carichi eccezionali
- Area stoccaggio e deposito di prodotti infiammabili/pericolosi
- Rete di sconfinamento acque di prima pioggia
- Palazzina pesa servizi

Caratteristiche tecniche del Raccordo ferroviario al porto:

- Lunghezza Complessiva: 4,04 Km
- Lunghezza fascio presa e consegna: 0,75 Km
- Lunghezza fascio di riordino 0,55 KM
- Lunghezza fascio di manovra: 0,32 Km
- Velocità di progetto:
 - 60 Km/h all'innesto
 - 50 Km/h lungo la linea
 - 30 Km/h nel fascio di riordino e manovra

Caratteristiche tecniche della Conca di navigazione di Valdaro:

Per quanto riguarda l'ambito della conca si richiama il progetto dell'opera che prevede nella realizzazione del II stralcio, l'escavo dei mandracchi di monte e di valle.

Le dimensioni utili della camera sono:

- lunghezza 110.0 m
- larghezza 12.5 m
- profondità 3.5 m

quote di pelo libero - Lato Vallazza:

- minima 14.00 m s.l.m.
- massima 15.70 m s.l.m.
- eccezionale 16.10 m s.l.m.

quote di pelo libero - Lato Fissero-Tartaro:

- minima 12.50 m s.l.m.
- massima 13.00 m s.l.m.

Alla testa di monte della conca, il fondo è a quota 10.50 m s.l.m.. Nella camera e alla testa di valle della conca il fondo è alla quota 9.00 m s.l.m.

8.1. Caratteristiche delle Attrezzature portuali

All'interno del porto, sono a disposizione dell'utente le seguenti dotazioni strutturali: una darsena con banchina secondo la tipologia del porto canale, piazzali di carico e scarico, piazzali di deposito, palazzina servizi per le funzioni del porto, capannoni a sbalzo sull'acqua, pesa per autotreni.

Le banchine del porto di Mantova (ml. 1.120) sono raccordate alla ferrovia, al momento sul lato ovest ma successivamente anche sul lato est; il porto dispone inoltre di capannoni con carri ponte per il carico e scarico delle merci che temono l'umidità. I piazzali del porto (Mq. 190.500) sono coordinati a fornitori di servizi portuali attrezzati per il movimento di granaglie, coils, container e sfusi.

Moli attrezzati

molo n.	caratteristiche di accosto	lunghezza	sbraccio per gru	attrezzature fisse	merci consigliate
1	Obliqua	118,23	15,0	Briccole a mt. 7,50 sponda energia elettr. e presa acqua	
2	Obliqua	101,04	20,0		
3	Verticale	14,65	7,00		carichi eccezionali
4	Verticale	84,52	7,00	Capannone a sbalzo	granaglie
5	Verticale	90,00	0,00	Capannone a sbalzo con carroponte	
6	Verticale	96,33	7,00		
7	Obliqua	42,30	10,0		
8	Obliqua	100,00	25,0	Briccole a mt. 16,00 dalla sponda	
9	Obliqua	79,51	10,0		
10	Verticale	110,00	7,00	Raccordo ferroviario	container
11	Verticale	101,00	7,00	Raccordo ferroviario	container
12	Obliqua	89,27	15,00		

Il porto di Mantova dispone di una pesa elettronica a raso digitale a cella di scarico per la pesatura di automezzi avente le seguenti caratteristiche:

Lunghezza piattaforma	m. 18
Larghezza	m. 3.20
Portata	t. 80
Resistenza struttura	t. 100

Divisione kg. 10/20 con commutazione automatica

Presso lo stabile della pesa è ubicato un locale adibito ad uffici.

Il porto di Mantova dispone, inoltre, di un capannone coperto con pensilina a sbalzo sulla banchina di porto, dotato di carroponete o gru a ponte (bitrave – portata 12,000 kg – mod. scorrevole) ad azionamento elettrico completo di benna per cereali della capacità di ca. 5 mc., per lo scarico da natante, il ricovero e la successiva commercializzazione dei materiali in arrivo e partenza dal porto.

Rilevata la necessità di offrire agli utenti portuali un servizio di scarico/carico e stoccaggio di merci sfuse (granaglie e sfarinati) o altri prodotti movimentabili da natante e/o da carri ed autocarri, è stata affidata ad una ditta privata la conduzione del carroponete.

Binari di banchina:

Nome fascio di binari	Lunghezza utile mt	N. di binari per servizio	Presenza elettrificazione
Presa e consegna FS	700	3	si
Centro Intermodale Valdaro (fascio di riordino)	550	2	no
Accesso al Porto (fascio di manovra)	320	2	no
Ai Moli 9-10	250	1	no

Incentivi e servizi generali:

Nell'ambito degli obiettivi di realizzazione di progetti innovativi infrastrutturali destinati ad incrementare il traffico merci, in particolar modo attraverso la modalità fluviale, la Provincia di Mantova intende promuovere, incentivare e valorizzare – mediante iniziative di sostegno finanziario – le imprese che utilizzano le vie d'acqua, quale sistema di sviluppo di attività collegate al trasporto e trasbordo merci. A tal fine è prevista l'assegnazione di incentivi a favore di imprese utilizzatrici l'idrovia Mantova-Venezia e che effettuano attività di trasbordo merci attraverso il porto di Mantova, e le altre infrastrutture quali il porto di Ostiglia e le banchine commerciali di San Benedetto Po, Revere, Governolo e Viadana.

Per le imprese insediate, la Provincia di Mantova effettua inoltre i seguenti servizi:

- promozione delle attività portuali e delle imprese insediate presso fiere della logistica (vedi fiera dei Trasporti e della Logistica di Monaco, di Milano, di Verona, ecc.);
- assistenza allo sviluppo della logistica per il trasporto fluviale e ferroviario;
- organizzazione di incontri e corsi per l'aggiornamento e formazione operatori del porto;
- assistenza tecnico-amministrativa per le procedure autorizzative presso gli enti pubblici (vedi richiesta permessi c/o il comune per la realizzazione di immobili all'interno del porto);
- assistenza, tramite lo Sportello Europeo, per le procedure di accesso ai finanziamenti europei come il Marco Polo, Naiades ed altri;
- erogazione servizi generali quali la vigilanza, illuminazione piazzali, fornitura di acqua potabile sulle aree pubbliche del porto;
- assistenza all'interno del porto;
- assistenza presso gli uffici della Provincia di Mantova.

9. AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Mantova si configura come un aggiornamento degli strumenti di pianificazione e programmazione approvati dall'Azienda Porti negli anni di gestione regionale del porto.

Contestualmente alla presa d'atto della precedente pianificazione e del suo stato di attuazione il piano aggiorna alcune previsioni, in particolare:

- modifica il perimetro dell'ambito portuale attraverso l'inclusione di ulteriori aree in cui sono già state realizzate o sono in corso di realizzazione infrastrutture idroviarie integrate alle attività portuali e interventi compensativi e di rinaturazione (area conca, area raccordo ferroviario tra linea MN-Monselice e porto, aree boschive e per compensazioni ambientali) o per i quali è stata inviata richiesta di inserimento (area centro intermodale);
- modifica la destinazione d'uso di alcune aree per ottemperare alle disposizioni derivate dai procedimenti di valutazione ambientale effettuati finora, relativamente ad ambiti che vengono destinati ad aree verdi e ricreative (lotti 5 e 7 nel Layout di Azienda Porti – ora U.I. 5) o che vengono esclusi dal sistema portuale (lotto 8 nel Layout di Azienda Porti – si veda: studio di incidenza del progetto del porto 2008).

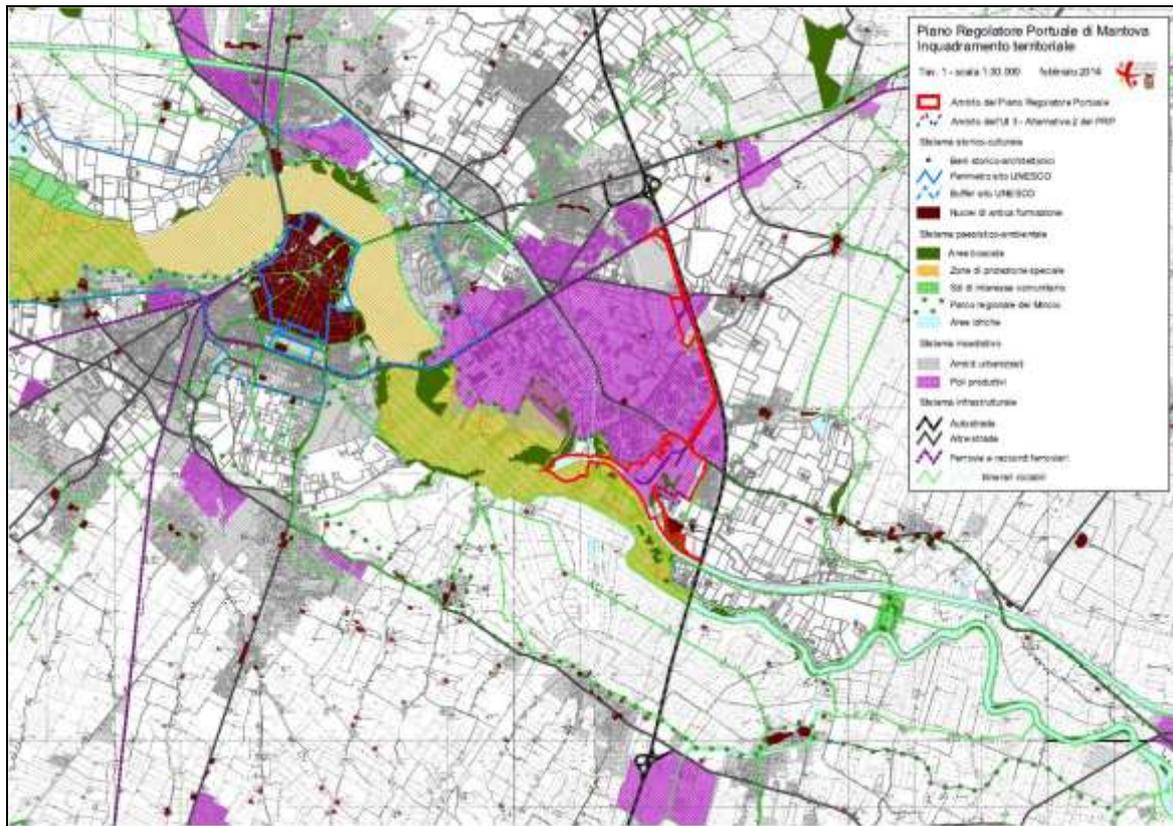
Il PRP si configura come piano strutturale dal carattere flessibile e definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con la città e il territorio.

Per la gestione delle previsioni programmate il piano individua le seguenti azioni:

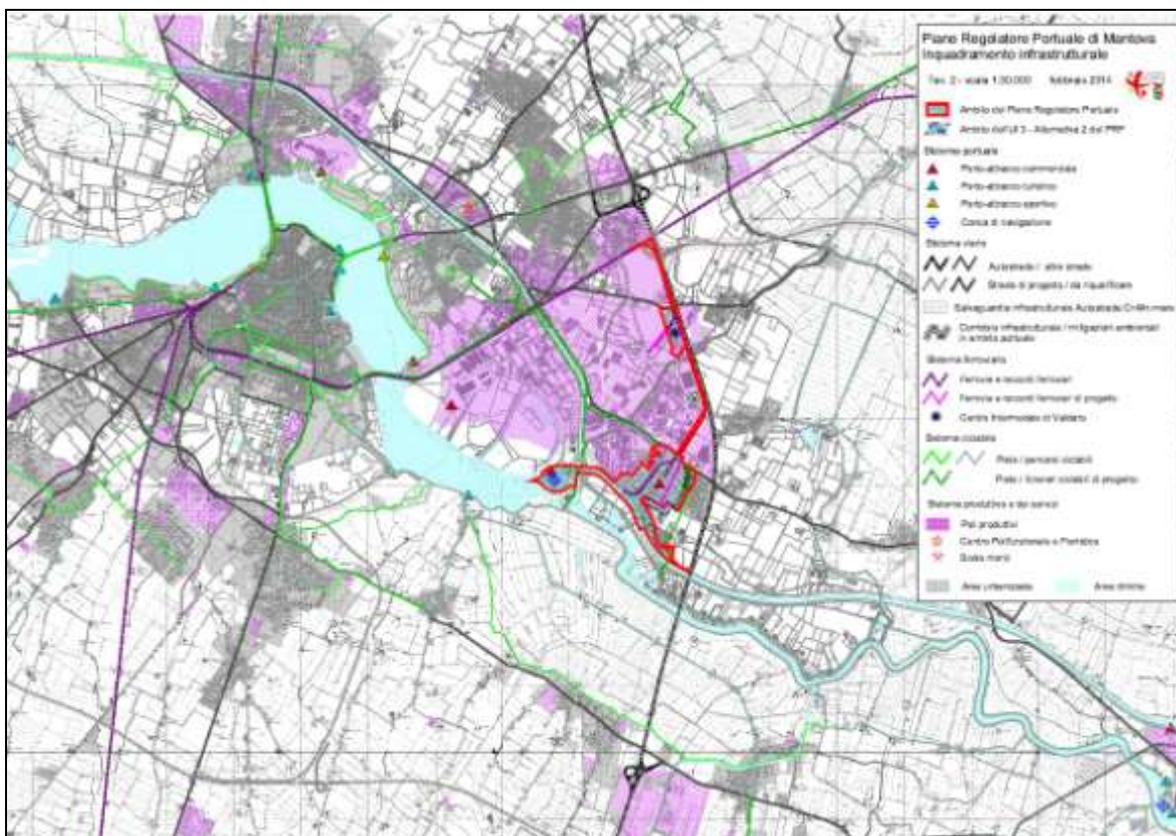
- attribuisce priorità al completamento degli ambiti già avviati:
 - destinati alle attività operative portuali per la logistica, produzione, cantieristica, di trasporto e interscambio (gestione, trasporto, movimentazione e stoccaggio delle merci - relativamente ai lotti 1, 2 e 6 nel Layout di Azienda Porti – ora U.I. 1 e 2),
 - dedicati alla navigazione ed in cui sono in corso di realizzazione importanti opere di infrastrutturazione (area conca – ora U.I. 6),
 - in cui sono in corso di ultimazione gli interventi di rinaturazione, mitigazione e compensazione ambientale (lotti 7 e parte del 5 nel Layout di Azienda Porti – ora U.I. 5 - oltre a nuovi ambiti);
- imposta lo sviluppo degli ambiti non ancora avviati:
 - per attività operative portuali in cui sono previste destinazioni per la logistica, il trasporto e l'interscambio delle merci (sui lotti 3 e 4 nel Layout di Azienda Porti – ora U.I. 3 e 4),
 - per attività fruibili e di valorizzazione da destinare alla mitigazione e compensazione ambientale e turistico - ricreativa, con infrastrutture dedicate (relativamente a parte del lotto 5 nel Layout di Azienda Porti, penisola Conca – ora U.I. 5 e 6 - e altri nuovi ambiti),
 - per funzioni complementari ovvero destinate ad usi direzionali, commerciali o servizi (parte del lotto 3 nel Layout di Azienda Porti – ora U.I. 3 - o in ambiti adiacenti esterni al porto vero e proprio);
- predispone un sistema di norme per regolare l'assetto, l'utilizzo e l'attuazione del porto.

9.1. Inquadramento territoriale e infrastrutturale

L'inquadramento territoriale e infrastrutturale sono definiti nelle Tavole 1 e 2.



Tav. 1 – Inquadramento territoriale

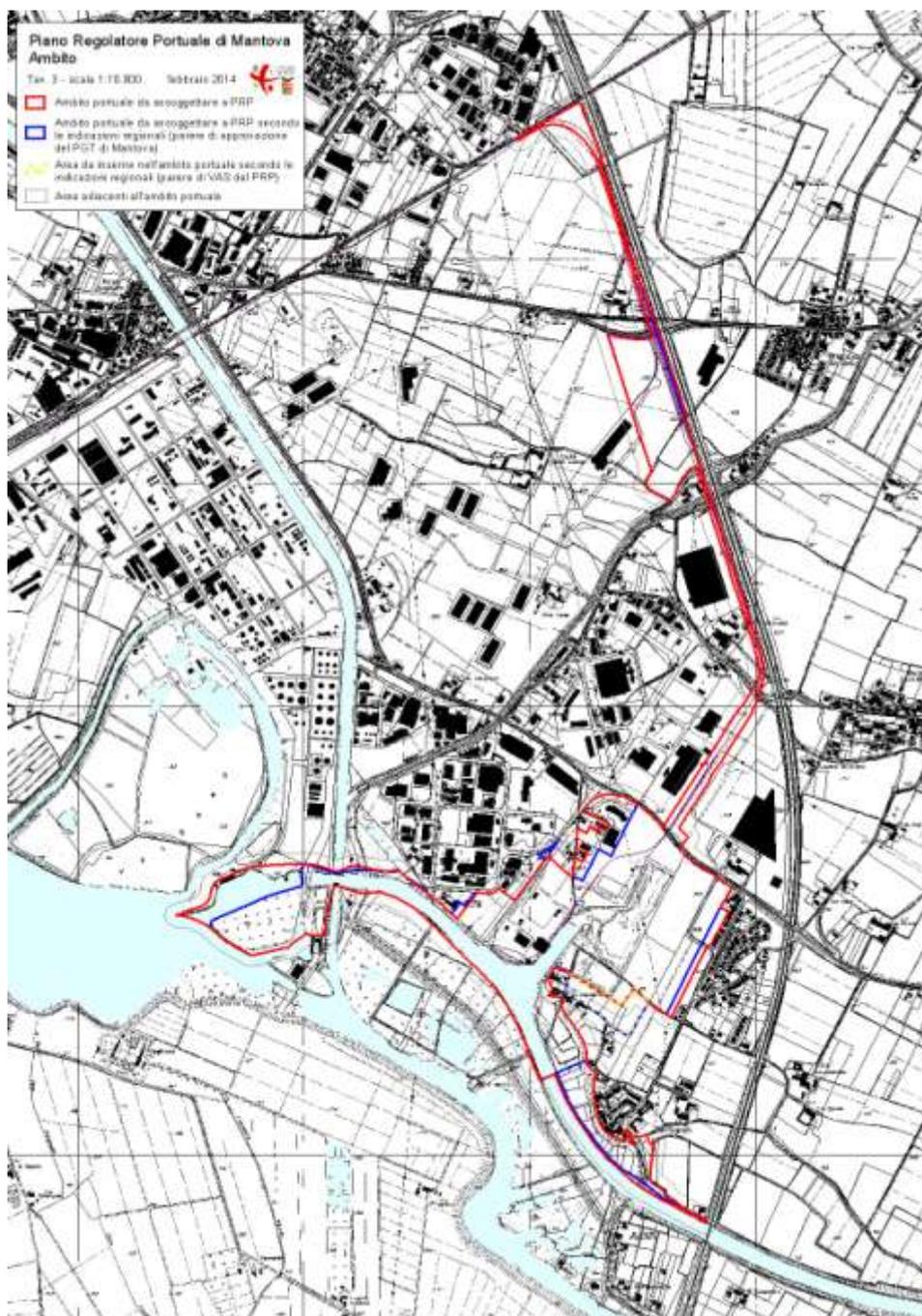


Tav. 2 – Inquadramento Infrastrutturale

Le tavole riportano i principali elementi che caratterizzano il contesto territoriale e infrastrutturale in cui è inserito l'ambito portuale, in particolare: il sistema storico – culturale, il sistema paesaggistico – ambientale, il sistema insediativo e le infrastrutture di mobilità (stradale, ferroviaria, ciclabile e portuale).

9.2. Ambito di pertinenza e sotto ambiti

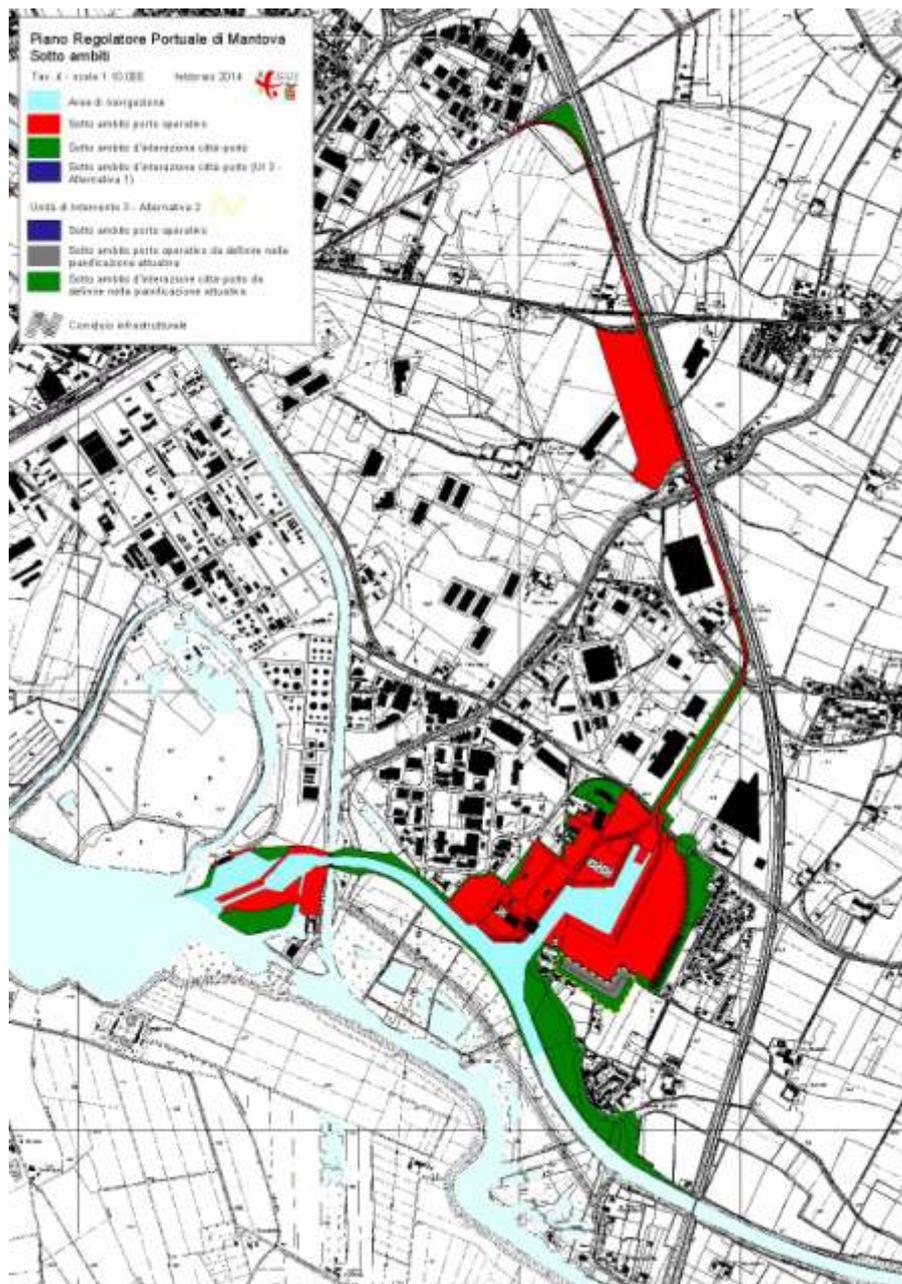
L'ambito portuale è definito nella Tavola 3.



Tav. 3 - Ambito interessato dal piano regolatore portuale di Mantova

La Tavola individua le aree di pertinenza del piano, distinguendo il perimetro assunto nell'intesa con il Comune di Mantova da quello indicato da Regione Lombardia sia in relazione al PGT del Comune di Mantova sia in fase di VAS del PRP (Prima Conferenza di Valutazione).

I sottoambiti portuali sono definiti nella Tavola 4.



Tav. 4 - Sotto ambiti del piano regolatore portuale di Mantova

La Tavola, all'interno dell'ambito portuale, distingue:

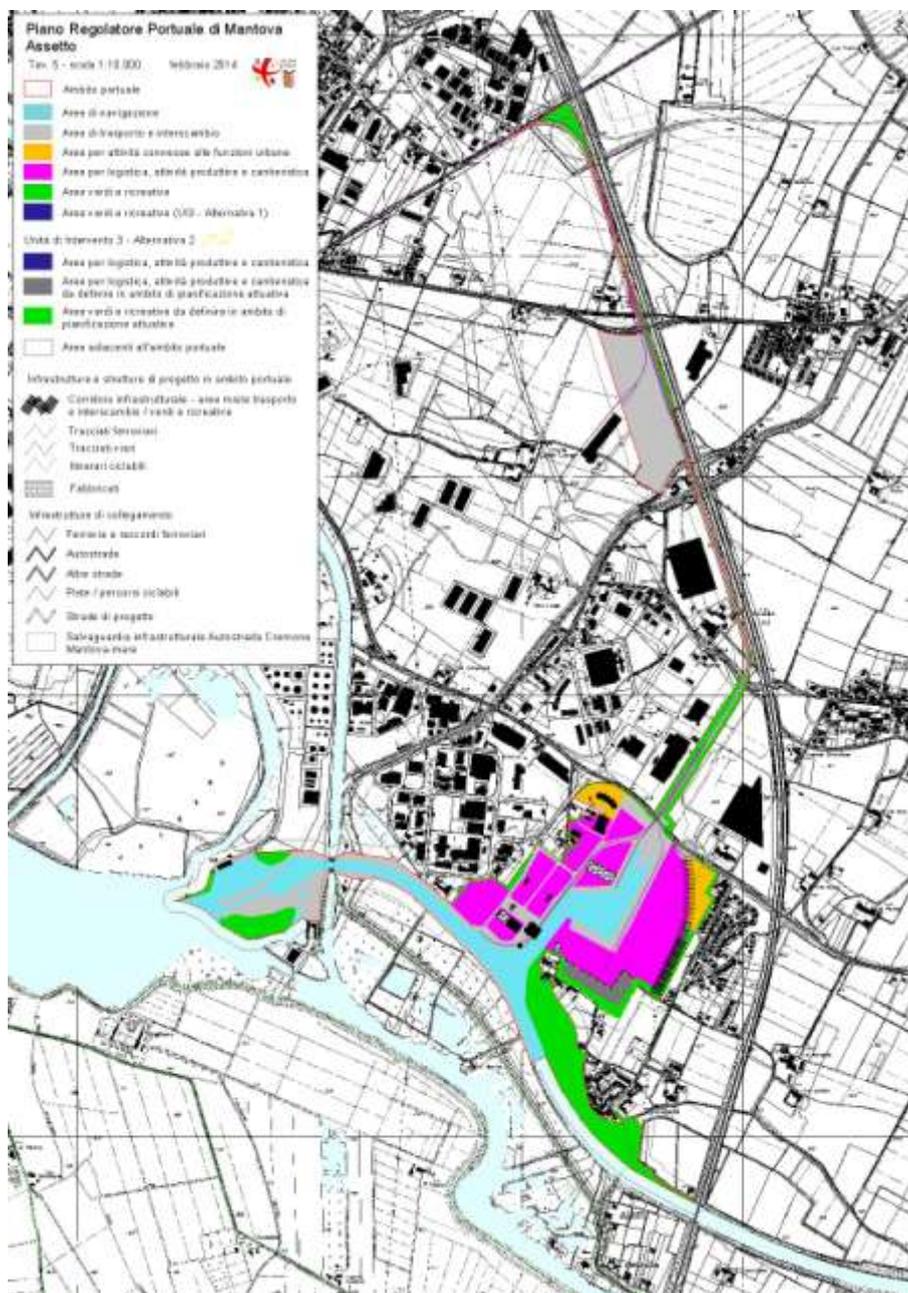
a) un sottoambito **Porto Operativo**, l'area tecnica più funzionale all'economia e all'efficienza delle attività portuali, che comprende le interconnessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie, di collegamento con l'entroterra;

b) un sottoambito **Interazione Città – Porto**, dove sono collocate altre attrezzature portuali ma anche propriamente urbane legate ai servizi, al commercio, alla cultura, alla direzionalità e, nel caso di Mantova, anche legate ai servizi per il tempo libero e le aree verdi. Comprende le aree rivolte a collegare il tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane e le aree riservate alla valorizzazione paesaggistica e ambientale.

c) un sotto ambito **Aree di Navigazione**, rappresentato dalla darsena, dal tratto di canale afferente il porto e la Conca di Navigazione.

9.3. Schema generale di assetto

L'assetto del piano regolatore portuale é definito nella Tavola 5.



Tav. 5 - Assetto del piano regolatore portuale di Mantova con le destinazioni principali previste

La tavola definisce le principali destinazioni delle aree e delle infrastrutture per lo svolgimento delle funzioni portuali, in particolare distingue:

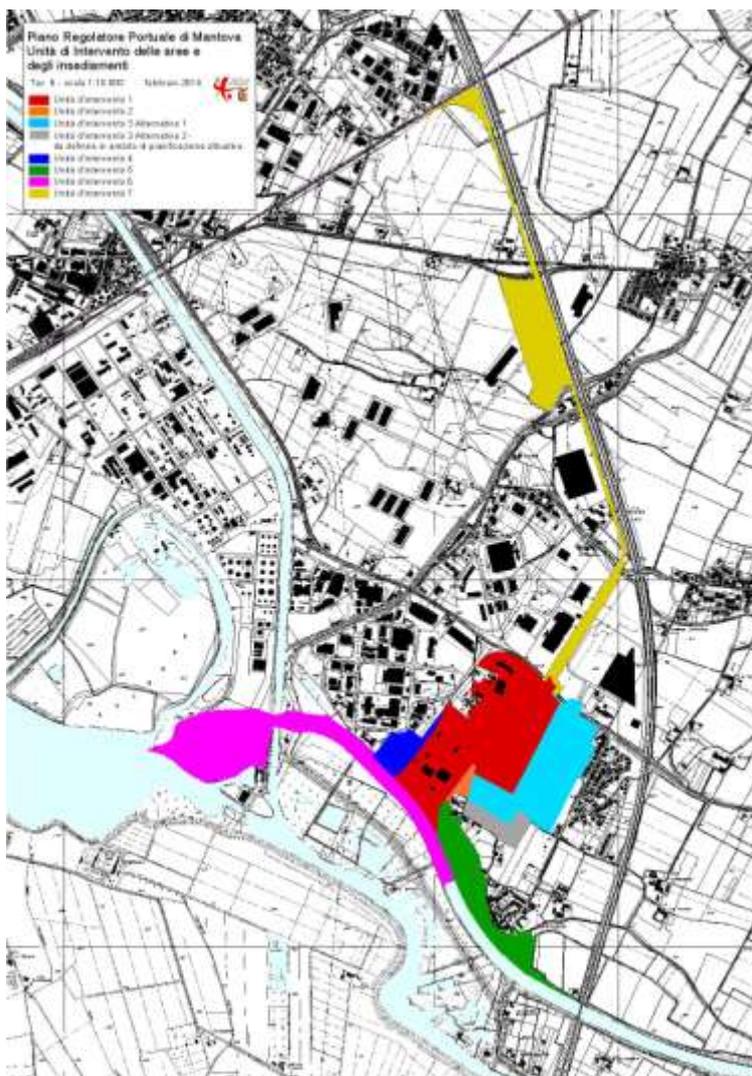
- Aree di navigazione
- Aree di trasporto e interscambio
- Aree per logistica, attività produttive e cantieristica
- Aree per attività connesse alle funzioni urbane
- Aree verdi e ricreative

In particolare vengono individuate specificamente le aree destinate alla navigazione, corrispondenti alle zone d'acqua presenti e future, mentre le operazioni portuali (il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale) ed i servizi portuali (prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali) sono svolte nelle aree di trasporto e interscambio e nelle aree per logistica, attività produttive e cantieristica.

Per quanto riguarda il sotto ambito di interazione città-porto, sono previsti usi terziari-direzionali, di servizio, per compensazioni e mitigazioni ambientali e per la fruizione turistica e ricreativa (ciclabile e diportistica). Tali destinazioni, di interesse comune tra porto e città, sono previste nelle aree per attività connesse alle funzioni urbane e nelle aree verdi e ricreative, localizzate prevalentemente nelle zone periferiche dell'ambito portuale, in particolare ai margini dell'abitato di Formigosa, e in prossimità di zone di interesse paesaggistico e ambientale quali il fiume Mincio e il SIC/ZPS Vallazza.

9.4. Unità di Intervento

Le Unità di Intervento del piano regolatore portuale sono definite nella Tavola 6.



Tav. 6 - Unità d'intervento nell'ambito del PRP

La Tavola ridefinisce le previsioni contenute nei precedenti strumenti di programmazione del porto. Come già accennato, nell'aggiornamento del Piano, i lotti individuati nel Layout di Azienda Porti, vengono riorganizzati in Unità d'Intervento per indicare priorità di sviluppo e progettazione unitaria delle opere, in particolare:

1. Viene variata la destinazione per i lotti 5, 7 e 8 del Layout di Azienda Porti, in risposta a disposizioni emerse nei procedimenti di valutazione ambientale, come di seguito riportato:

lotto	destinazione precedente	U.I.	destinazione attuale
5	area per bacino di carenaggio, cantieristica, cantiere di servizio per natanti da diporto e magazzino per attrezzature e materiale di primo piano	5	aree verdi e ricreative (compensazioni ambientali e infrastrutture e rimessaggio imbarcazioni diporto)
7	area per attracco di navi turistiche	5	aree verdi e ricreative (compensazioni ambientali e infrastrutture turistiche)
8	area per la movimentazione di oli e carburanti	/	eliminato dall'ambito portuale per le interferenze con il SIC Vallazza evidenziate nello studio d'incidenza del progetto del porto di ottobre 2008

2. Vengono inserite nuove Unità d'intervento rappresentate dalle infrastrutture per il trasporto e la movimentazione delle merci direttamente connesse al porto: area Conca, raccordo ferroviario e centro intermodale.

Di seguito si riporta una descrizione dettagliata delle singole unità, con riferimento ai lotti della precedente organizzazione e alle opere realizzate e da realizzare.

Unità di intervento 1 (288.000 mq):

Accorpa i lotti pubblici 1 e 2 più le banchine pubbliche del lotto 3 del Layout 2005. Comprende pertanto le banchine attorno alla darsena e le principali infrastrutture e attrezzature pubbliche del porto, compresa la strada d'accesso e il raccordo ferroviario. Oltre a quanto realizzato da Azienda Porti, dal 2007 la Provincia sta realizzando i seguenti interventi, già individuati nei piani vigenti:

- due capannoni per lo stoccaggio di materiali (uno realizzato e uno in fase di gara),
- i piazzali e alcune opere di urbanizzazione (in fase di ultimazione),
- la banchina di attracco sul lato ovest della darsena e sul canale navigabile a sud (realizzata),
- un raccordo ferroviario al centro intermodale (realizzato),
- un 2° ramo ferroviario adiacente alla banchina di attracco (realizzato),
- la banchina di attracco sul lato est e sul lato nord della darsena comprensivo di un 3° ramo ferroviario (in fase di realizzazione),
- la nuova palazzina uffici (in fase di progettazione),
- un capannone in acciaio per piccole lavorazioni di laminati (in fase di costruzione).

Unità di intervento 2 (11.000 mq):

Corrisponde al lotto 6 del Layout 2005, relativo all'area pubblica, posta a sud - est della darsena, concessionata a un soggetto privato da Azienda Porti, per la realizzazione di un bacino di carenaggio, collegato ad una attività cantieristica, autorizzato con Permesso di Costruire del Comune nel 2009.

Unità di intervento 3 (alternativa 1: 215.000 mq / alternativa 2: 255.000 mq):

Corrisponde al lotto 3 del Layout 2005, relativo all'area privata assoggettata dal PGT a pianificazione attuativa e rappresenta la principale area di futuro sviluppo del porto. Comprende le

aree insediative di retroporto ad est e sud-est della darsena, destinate ad attività operative (produttiva, logistica e cantieristica), ad infrastrutture viarie, ad attività connesse alle funzioni urbane e ad interventi di mitigazione a protezione degli abitati e delle aree sensibili di Formigosa. La quasi totalità dell'area è interessata da un ambito territoriale estrattivo del piano cave, per l'abbassamento alla quota del porto, in fase di completamento.

Durante la redazione del PRP i proprietari hanno depositato il Piano Attuativo al Comune di Mantova (novembre 2013), in variante sia al PGT che alla proposta di PRP, per il quale è stato avviato il procedimento di approvazione e di VAS, in cui viene proposto di ampliare l'area a sud – est del comparto, fino a ricomprendere le aree precedentemente inserite nel perimetro portuale del PRG. Da segnalare che tale ampliamento costituisce anche disposizione espressa da Regione Lombardia nell'ambito del procedimento di VAS del PRP.

In questa fase di confronto tra gli enti si ritiene opportuno assumere nel PRP due alternative di conformazione dell'Unità di intervento 3 (con e senza variante), fornendo indicazioni sulle destinazioni e funzioni dell'area di ampliamento e demandando la valutazione e la decisione finale ai procedimenti di VAS e di approvazione del Piano Attuativo.

Unità di intervento 4 (45.000 mq):

Corrisponde al lotto 4 del Layout 2005, area di proprietà privata, posta ad ovest dell'unità di intervento 1, in continuità con il primo nucleo dell'area industriale di Valdaro, assoggettata dal PGT a permesso di costruire. Il piano conferma la precedente programmazione funzionale indirizzata al potenziamento e ampliamento del Polo Cerealicolo.

Unità di intervento 5 (140.000 mq):

comprende il lotto 5 e il lotto 7 del Layout 2005, area in parte pubblica e in parte privata, ampliata rispetto alla precedente programmazione e individuata per la realizzazione di interventi di mitigazione e compensazione e per infrastrutture turistiche e ricreative. In particolare in questa unità è già stato realizzato il Bosco compensativo di Formigosa (1° stralcio, pari a 4,5 ha e 2° stralcio, pari a 3,5 ha).

Unità di intervento 6 (300.000 mq):

area integrata all'ambito portuale rispetto al Layout 2005, in quanto comprende infrastrutture strettamente connesse al porto: la conca di navigazione ed il tratto di canale navigabile fino alla darsena esistente. Per quanto riguarda la Conca, assoggettata alla Verifica di VIA del 1994, il 1° lotto relativo alla vasca e alle opere accessorie è stato ultimato, il 2° lotto, in fase di gara, prevede la creazione dei mandracchi di monte e di valle con bonifica dei terreni contaminati inseriti nel SIN Laghi di Mantova. Questa unità oltre alle opere funzionali alla navigazione ed alla Conca, prevede esclusivamente interventi compensativi e mitigativi.

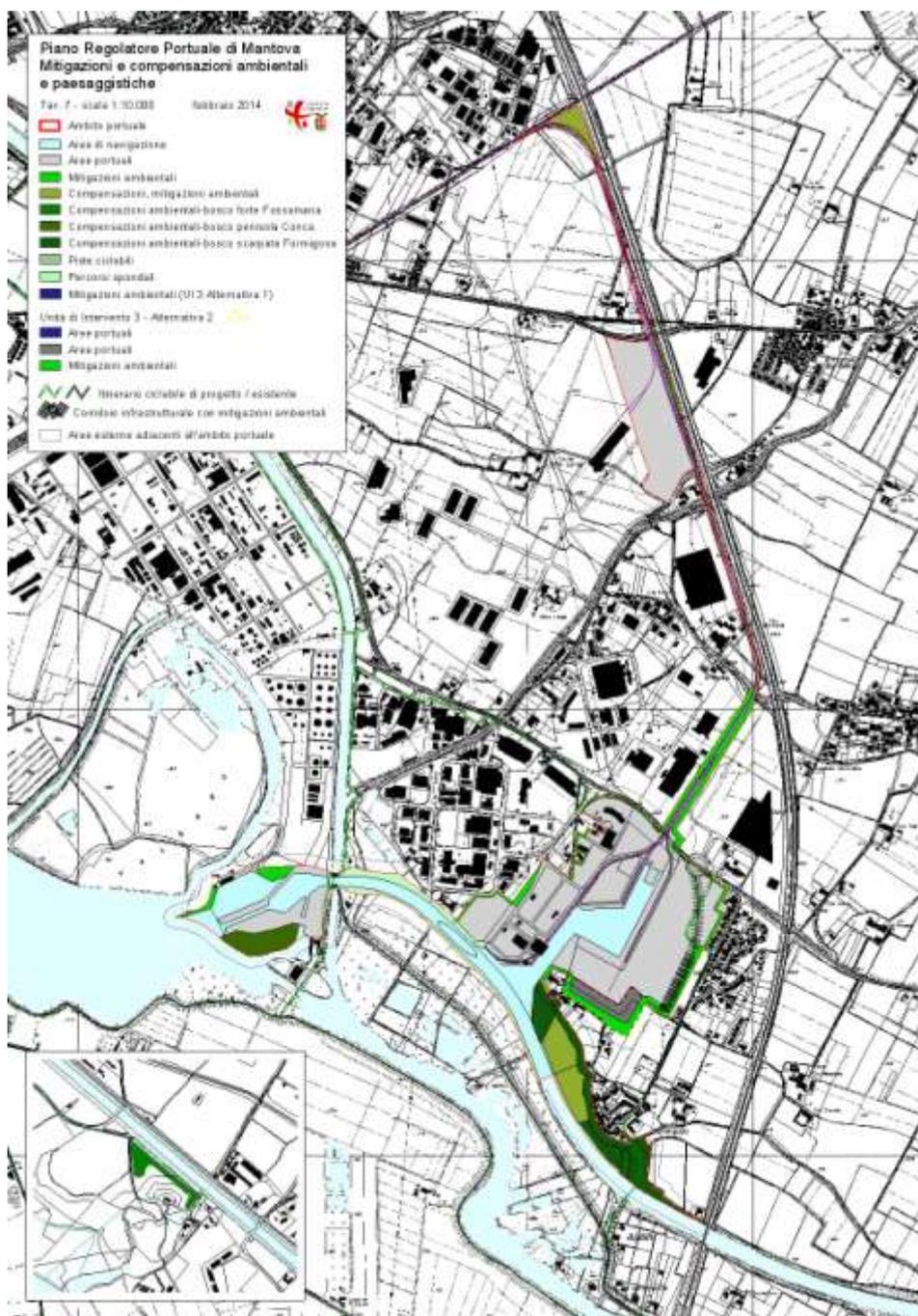
Unità di intervento 7 (253.000 mq):

anche l'unità di intervento 7 è stata integrata all'ambito portuale in quanto comprende infrastrutture strettamente connesse al porto: il raccordo ferroviario al porto (realizzato) sulla linea Mantova – Monselice e il centro intermodale di Valdaro (in fase di realizzazione), entrambi già sottoposti a procedura di VIA.

Il PRP ha infine stralciato dall'ambito portuale il lotto 8 destinato nel Layout 2005 alla movimentazione di oli e carburanti, in quanto incompatibile con gli obiettivi di conservazione e sviluppo del SIC-ZPS Vallazza.

9.5. Mitigazioni e compensazioni ambientali

Le mitigazioni e compensazioni sono rappresentate nella Tavola 7.



Tav 7: Mitigazioni e compensazioni ambientali e paesaggistiche nell'ambito del PRP

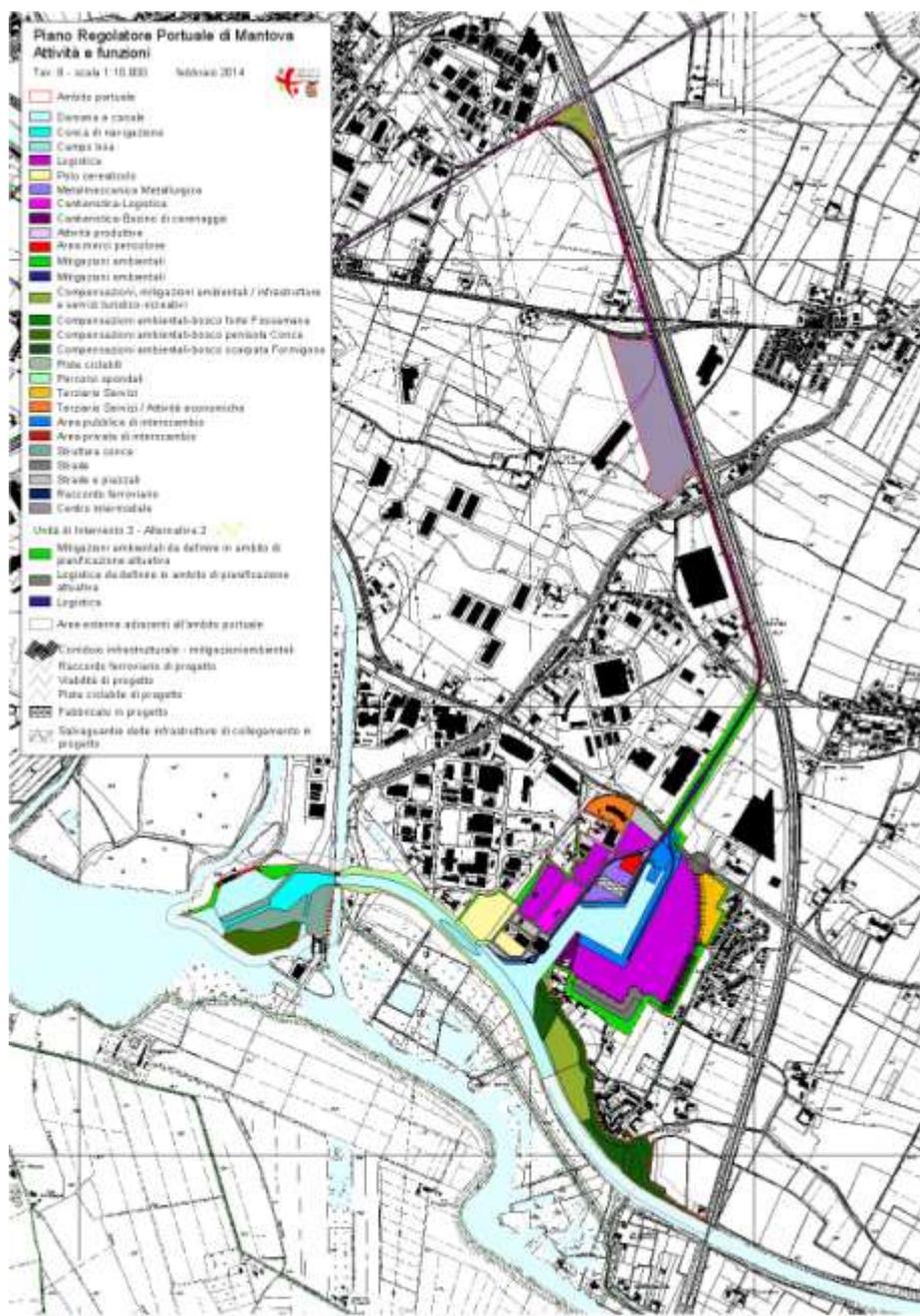
La Tavola definisce le aree per la realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale e paesaggistica, realizzate e previste nelle diverse Unità di Intervento.

Gli interventi sono distinti in:

- mitigazioni,
- compensazioni,
- boschi,
- piste ciclabili esistenti e di progetto,
- infrastrutture e servizi turistico-ricreativi.

9.6. Attività e funzioni

Le attività e funzioni sono rappresentate nella Tavola 8.



Tav. 8 - Attività e funzioni del piano regolatore portuale di Mantova

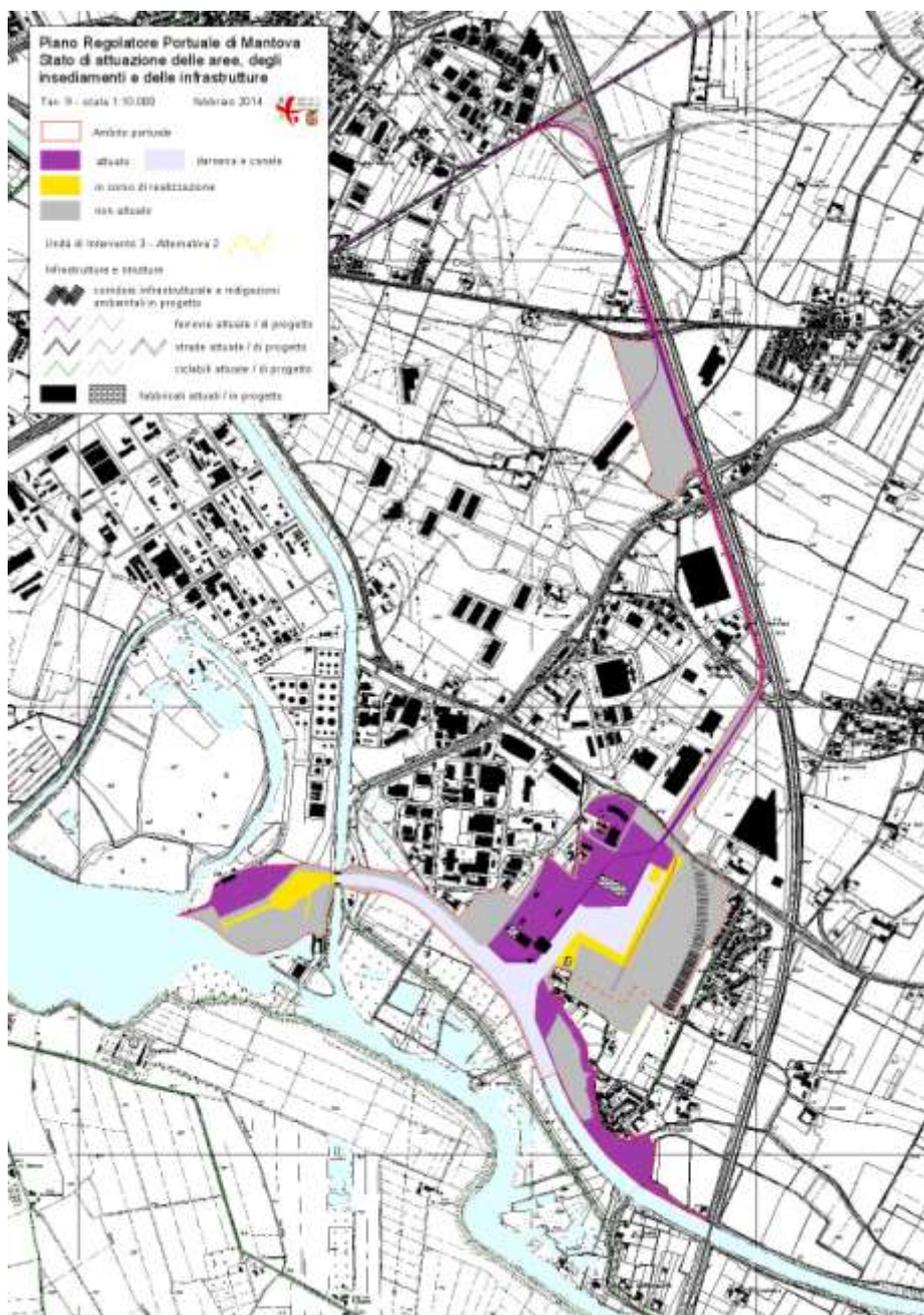
La Tavola definisce le principali attività e funzioni attribuite dal piano nelle diverse aree dell'ambito portuale, in particolare:

1. Aree di navigazione: Darsena e canale, Mandracchi di Conca, Campo boa, Servizi di navigazione;
2. Aree di trasporto e interscambio: Area pubblica di interscambio/banchina, Area privata di interscambio/banchina, Centro intermodale, Struttura conca, Raccordo ferroviario, Strada, piazzale, parcheggio, Percorso spondale
3. Aree per logistica, attività produttive e cantieristica: Logistica, Cantieristica (officine meccaniche), Bacino di carenaggio, Attività produttive, Stoccaggio (container; ro-ro; merci varie; rinfuse solide; rinfuse liquide), Polo cerealicolo, Metalmeccanica Metallurgica, Inerti, Carichi eccezionali, Merci pericolose, Polifunzionali, Servizi e uffici portuali;

4. Aree per attività connesse alle funzioni urbane: Terziario – Servizi, Attività economiche
5. Aree verdi e ricreative: Compensazioni ambientali (forte Fossamana, scarpata Formigosa, penisola Conca), Mitigazioni ambientali, Verde, Piste ciclabili, infrastrutture e servizi turistico-ricreativi-

9.7. Stato di attuazione

Lo stato di attuazione è rappresentato nella Tavola 9.



Tav. 9 - Stato di attuazione delle aree e degli insediamenti nell'ambito del PRP

La tavola riporta lo stato di attuazione delle aree, delle infrastrutture e dei fabbricati interni al porto, alcuni realizzati, altri previsti e/o in corso di progettazione.

Attualmente sono realizzati in parte i fabbricati all'interno dell'Unità d'intervento 1.

Nella stessa Unità, a completamento di quelli esistenti, é in corso la progettazione di nuovi fabbricati al servizio delle attività di logistica e stoccaggio, l'integrazione progettuale per il

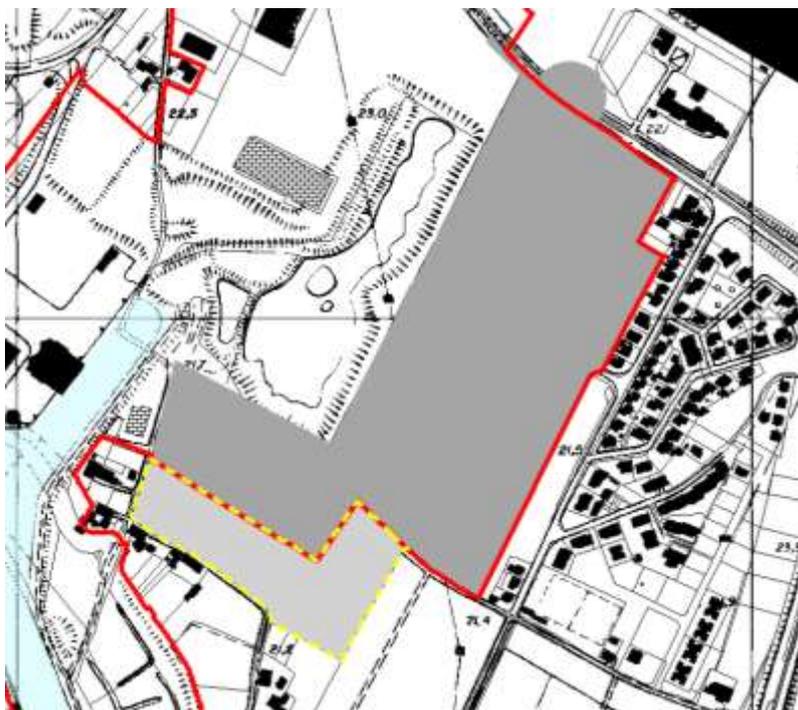
miglioramento funzionale nell'area piazzali (lotto 1 nel Layout di Azienda Porti) e la progettazione dei fabbricati al servizio delle attività di logistica e stoccaggio (lotto 2 nel Layout di Azienda Porti). Inoltre è progettata l'esecuzione di un fabbricato al servizio dell'attività di cantieristica che interessa l'Unità d'intervento 2.

9.7.1. Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 3

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'ambito interessato dall'Unità d'intervento 3 (che esclude l'area pubblica di interscambio in cui verrà realizzata la banchina), si prevede che esso avvenga in coerenza con le indicazioni contenute nelle Norme Tecniche del piano e che la sua realizzazione sia demandata agli strumenti attuativi previsti ai sensi della normativa urbanistica – edilizia vigente e concertata tra la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova, il Parco del Mincio, l'ASL e la Soprintendenza per i beni Architettonici e Paesaggistici.

Per l'attuazione dell'ambito è sempre possibile ricorrere a strumenti e procedimenti di programmazione negoziata o integrata, ai sensi del decreto legislativo 267/00 (Accordo di Programma) o della legge regionale 12/2005 (Piano Integrato d'Intervento) e loro successive modifiche e integrazioni.

Allo stato attuale buona parte dell'Unità di intervento 3 è stata oggetto di lavori per l'abbassamento delle aree alla quota del porto. In particolare sono state eseguite le opere del progetto di ampliamento della cava di riserva per opere pubbliche Pg2 – Valdaro, previste nel Piano Cave Provinciale.



Individuazione dell'ambito da demandare a pianificazione attuativa ai sensi della normativa urbanistica vigente (Unità d'intervento 3)

Nella zonizzazione dell'Unità d'intervento 3 si individuano come destinazioni principali:

- aree di trasporto e interscambio
- aree per logistica, attività produttive e cantieristica
- aree verdi e ricreative
- aree per attività connesse alle funzioni urbane.

In tale contesto si prevede che vi saranno svolte le funzioni ed attività di logistica, stoccaggio, piccola cantieristica, servizi portuali, banchine, strade, piazzali, raccordo ferroviario, mitigazioni ambientali, piste ciclabili e terziario-servizi in base un'ipotesi progettuale.

Riveste particolare importanza la previsione di realizzazione della viabilità d'accesso a questo ambito dalla ex SS 482 – Ostigliese in cui tener conto del raccordo all'abitato di Formigosa e dell'ingresso e uscita dei mezzi al porto oltre che delle misure mitigative del porto e della viabilità nei confronti del contesto abitato e ambientale.

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



Ipotesi per lo sviluppo dell'Unità di intervento 3

Come già illustrato i proprietari hanno depositato il Piano Attuativo in variante sia al PGT che alla proposta di PRP, cui viene proposto di ampliare l'area a sud – est del comparto, in coerenza con quanto espresso da Regione Lombardia nel procedimento di VAS del PRP.

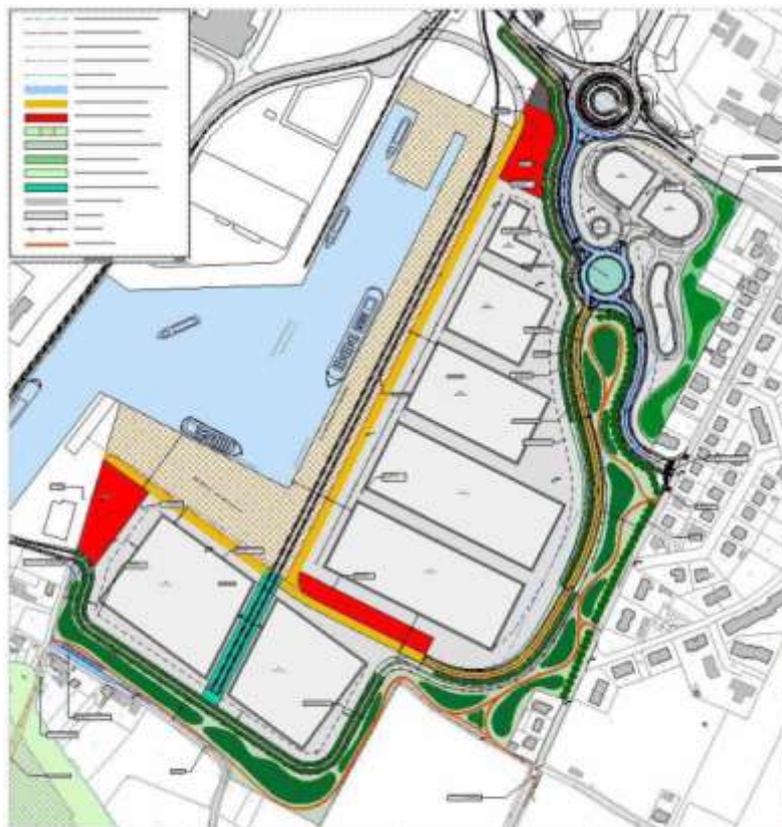
La proposta progettuale prevede l'ipotesi di realizzazione della strada di connessione con la viabilità provinciale a nord e di 2° accesso alla parte orientale del porto, con funzione di servizio anche all'abitato di Formigosa. In questa ipotesi l'asse viario fungerebbe anche da supporto agli interventi mitigativi/compensativi, che prevedono la realizzazione di un percorso ciclabile.

Le opere mitigative sono previste lungo tutto il perimetro dell'ambito, svolgendo in questo modo una funzione di attenuazione dell'impatto delle attività portuali con il nucleo abitato di Formigosa e le aree di elevata sensibilità ambientale poste a sud del porto (bosco di Formigosa, canale, valle del

Mincio). Considerato che tali ambiti sono localizzati ad una quota superiore a quella del porto, si può ipotizzare che la barriera mitigativa posta anche sopra la scarpata che si verrebbe a creare possa svolgere una funzione di inserimento paesistico di questa parte del porto nel contesto urbanistico/territoriale. La fascia avrebbe profondità variabili da 12 ml nella parte nord a 40 ml nelle parti est e sud; in quest'ultimo punto la fascia potrebbe essere anche più profonda.

Nella parte a nord est del lotto, che verrebbe interclusa dalla viabilità, sarebbero individuate attività connesse alle funzioni urbane per cui potrebbero insediarsi attività direzionali, commerciali e servizi, mentre nella parte a sud est, esternamente al lotto e in adiacenza al centro di Formigosa, potrebbero trovare spazio altre aree verdi e mitigative ad ampliamento della fascia prevista.

Le aree prettamente portuali per la logistica e il trasporto sarebbero individuate nella parte più ampia dell'ambito che si affaccia sull'area pubblica prevista per l'interscambio vero e proprio, posta a est e a sud della darsena. Intorno ad essa ruotano infatti le aree in cui è previsto l'insediamento delle attività e dei fabbricati connessi con la logistica, lo stoccaggio e la piccola cantieristica.



Proposta progettuale dei privati per l'ambito del lotto 3 nel Layout di Azienda Porti

Questa proposta presenta una differenza rispetto all'ambito portuale del PRP in quanto l'area di Piano viene estesa nella parte a sud e prevede di destinare questa zona parte ad area per attività portuali - logistica - e parte ad area per mitigazioni ambientali.

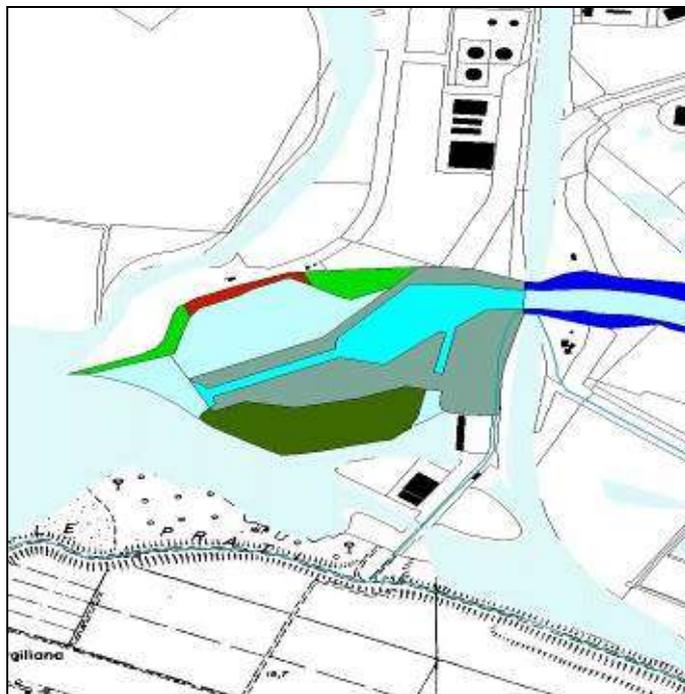
Tale ampliamento potrebbe essere considerato strategico in una logica di utilizzo complessivo del potenziale connesso all'insediamento portuale, tenendo eventualmente conto di una programmazione per gradi dell'espansione orientale del porto, che preveda uno sviluppo a medio termine e uno sviluppo a lungo termine che porti al completamento delle zone logistiche e portuali intorno alla darsena.

Inoltre occorre ricordare che la proposta riprendeva l'ambito portuale contenuto nel Layout di Azienda Porti oltre a risultare conforme al perimetro indicato da Regione Lombardia nell'ambito

della valutazione di compatibilità con il Piano Territoriale Regionale del PGT del Comune di Mantova, espressa nel 2012 e nell'ambito del procedimento di VAS del PRP.

9.7.2. Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 6

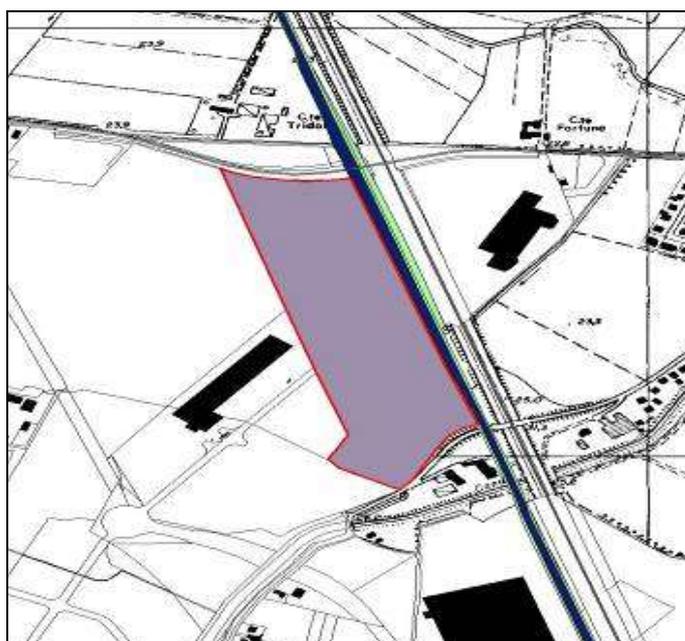
Per quanto riguarda l'ambito della conca si rimanda al progetto dell'opera in corso di realizzazione.



Area interessata dalla realizzazione della conca di navigazione

9.7.1. Attuazione e sviluppo dell'Unità di Intervento n. 7

Infine a seguito di confronto con la società Valdaro SpA si è previsto di inserire nell'ambito portuale lo sviluppo complessivo del raccordo ferroviario (già realizzato e funzionante) e l'area del Centro Intermodale (in corso di progettazione definitiva), esterni al porto operativo e compresa all'interno del PIP Valdaro.



Area interessata dalla realizzazione del Centro Intermodale di Valdaro