



OGGETTO: verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del d.lgs. 152/2006 e ss. mm. ii. e della l.r. 5/2010 e ss.mm.ii., relativa al progetto “ **P.A. Mondadori, realizzazione di parcheggio** ” (**SILVIA procedura VER-11**)

L'AUTORITA' COMPETENTE

visti:

- l'art. 107 comma 3 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;
- il D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii., recante “Norme in materia ambientale”;
- la l.r. 2 febbraio 2010 n. 5 e ss.mm.ii.: “Norme in materia di valutazione di impatto ambientale”;
- il r.r. n.5 del 21 novembre 2011: “attuazione della l.r. 5/2010 (Norme in materia di valutazione di impatto ambientale);
- la DGC. N. 226/2017 con la quale è stato avviato il procedimento di adozione e approvazione della variante al piano attuativo Mondadori, in variante al PGT e la relativa Valutazione Ambientale strategica (VAS), coordinata con la verifica di assoggettabilità alla VIA, come previsto dal D.Lgs.152/2006 e s.m.i. e dalla L.R. 5/2010 e s.m.i;
- la DGC n. 33/2018 ad oggetto “Verifica di assoggettabilità alla VIA del Progetto “aree di sosta del P.A. Mondadori – Nomina Autorità Competente”;

richiamata la procedura coordinata VAS Verifica specificata proceduralmente con Determina dirigenziale n. 2642/2017

richiamata la documentazione depositata dal proponente, comprensiva dello studio preliminare ambientale, i relativi allegati e le successive integrazioni;

preso atto che il progetto proposto viene sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A., con competenza comunale, secondo quanto disposto dalla l.r. n. 5/2010 e s.m.i., Allegato B, Punto 7, lettera b5) “Parcheggi con capacità superiore a 500 posti auto”;

preso atto che il progetto non è localizzato in area naturale protetta come definita ai sensi della L. 394/1991 ed è pertanto sottoposto alla verifica dell'assoggettabilità alla procedura di V.I.A.;

visto inoltre l'iter procedurale:

- in data 23/02/2018, la Società Ardea Real Estate s.r.l. ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA relativa al progetto di realizzazione di un parcheggio con capacità superiore a 500 posti auto; la documentazione allegata all'istanza è stata completata in data 26/02/2018, ai documenti sono stati assegnati i numeri di protocollo 12397, 12400, 12401, 12402 e 12490.
- Comunicazione dell'avvenuta pubblicazione su portale regionale Silvia è stata effettuata anche su sito web del Comune di Mantova, nella sezione Sportello Unico – News.
- In data 07/03/2018 è avvenuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 19 d.lgs 152/06 e s.m.i;
- Con nota del 07/03/2018 prot. 15112 è stata data comunicazione di avvio del procedimento al proponente.

- Il proponente ha presentato quietanza di versamento degli oneri istruttori secondo le disposizioni di cui all'art. 3 comma 5 della l.r. 5/2010 e ss.mm.ii. e dell'allegato "A" al r.r. 5/2011, accertati con determina n. 332/2018.
- Da parte degli Enti interessati sono pervenuti i seguenti documenti di osservazioni e/o richieste di integrazioni:
 - ARPA Mantova, prot. n. 47357 del 26/03/2018 (ns prot. 19960/2018)
 - ATS Mantova, prot. n. 35612 del 08/05/2018 (ns prot. 28925/2018)
 - ARPA Mantova, ns.prot. 31331/18
- Non sono pervenute osservazioni da parte del pubblico
- È pervenuto da Parco del Mincio parere favorevole con valutazione positiva relativamente alla procedura semplificata di Valutazione di Incidenza relativa alla Variante al Piano Attuativo Mondadori in variante al PGT. (ns prot 31325/2018)

In data 12.04.2018 ns prot. 23368 la società Ardea Real Estate s.r.l. ha presentato in forma volontaria un'integrazione documentale a chiarimento della sezione del Rapporto Preliminare relativa alla componente salute pubblica.

In data 21.05.2018 ns Prot. 32922 la società Ardea Real Estate s.r.l. ha presentato in forma volontaria una nota esplicativa delle metodologie utilizzate all'interno dello studio di impatto viabilistico della verifica di assoggettabilità a VIA, ulteriormente approfondita con nota del 24.05.2018 ns Prot. 33291, relativamente alla quale il Settore Ambiente si è espresso con nota del 25.05.2018 (ns Prot. 33375).

- Inquadramento territoriale e programmatico

L'area oggetto d'intervento si colloca nel territorio comunale di Mantova, in prossimità del centro storico e coinvolge le aree collocate tra viale Piave e via Conciliazione, in corrispondenza della porzione più settentrionale degli assi. L'area interessa gli spazi posti in adiacenza dell'area verde di viale Piave, e dell'area di sosta del servizio pubblico di autobus. È qui ricompresa quindi l'area di Piazzale Mondadori, e parcheggio interrato ricavato al di sotto dell'ambito del piano attuativo.

PTR – Piano Territoriale Regionale della Regione Lombardia e PTPR – Piano Territoriale Paesistico della Regione Lombardia

La proposta pianificatoria oggetto di VAS ed il progetto oggetto della presente Verifica di VIA risultano coerenti con l'obiettivo di PTR n. 5, "Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso:

- la promozione della qualità architettonica degli interventi
- la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici
- il recupero delle aree degradate
- la riqualificazione dei quartieri di ERP
- l'integrazione funzionale
- il riequilibrio tra aree marginali e centrali
- la promozione di processi partecipativi".

Rispetto al Piano Paesaggistico Regionale il contesto territoriale di Mantova, e in particolare del centro urbano e spazi limitrofi, è indicato come di particolare interesse per la presenza di elementi legati al sistema naturale e alla stratificazione storica e culturale del sistema urbano.

Obiettivo del PPR è la salvaguardia dei valori naturalistici ed ecologici degli specchi lacuali e delle relative sponde, connessa alla valorizzazione delle relazioni visuali, alla ricostruzione di elementi verdi di relazione con il contesto più ampio, anche tramite la riqualificazione delle aree degradate all'intorno, ricomprendendo spazi costruiti e non.

Le azioni di tutela e valorizzazioni all'interno degli spazi di maggior pregio, quale il sito UNESCO, devono essere sviluppati in cooperazione tra gli enti competenti territorialmente, in riferimento ai contenuti dell'art. 23 del PPR.

La trasformazione prevista risulta coerente inoltre con l'art. 28 della normativa di Piano, Riqualificazione paesaggistica di aree ed ambiti degradati o compromessi e contenimento dei processi di degrado, che prevede che *“il recupero delle aree dismesse in contesto urbano o periurbano deve essere orientato non solo al recupero funzionale e urbanistico delle stesse ma anche, previa riqualificazione delle matrici ambientali, alla riqualificazione e qualificazione paesaggistica dell'area e del suo intorno, con specifica attenzione alla valorizzazione della dimensione pedonale e ciclopedonale della città, alla ricomposizione delle relazioni fisiche e percettive con il paesaggio urbano e rurale circostante, alla valorizzazione degli elementi architettonici e materici di connotazione locale, al potenziamento della rete verde comunale e provinciale.”*

PTCP - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Mantova

Il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale declina le scelte di sviluppo e gestione del territorio nell'ottica di contenere le pressioni antropiche, con particolare riferimento al consumo di suolo e riduzione dei consumi delle risorse naturali ed energetiche. Per quanto riguarda il tema dello sviluppo delle componenti naturali e della qualità naturalistica il PTCP indica il sistema del Mincio come elemento principale del sistema eco-relazionale. In corrispondenza dell'abitato di Mantova il contesto assume valore anche per la componente paesaggistica, integrando gli elementi ambientali con le realtà di valore storico-culturale.

All'interno di questo quadro il centro storico di Mantova risulta tutelato per le valenze testimoniali e la qualità percettiva degli spazi e delle strutture edilizie, fino alla “cintura” definita dall'asse di via Risorgimento e via Piave.

L'area in oggetto si trova così all'interno degli spazi che concorrono alla qualità urbana, quale ambito funzionale allo sviluppo di realtà con funzione collettiva, in relazione a elementi o strutture di carattere urbano di servizio alla popolazione.

All'interno delle aree verdi limitrofe il piano indica la presenza di alberi monumentali, capaci quindi di dare identità ai parchi urbani prossimi a via Nuvolari.

Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Mincio

Con LR 47 del 08.09.1984 è stato istituito il Parco del Mincio; la gestione del territorio di competenza è stata definita tramite apposito Piano Territoriale di Coordinamento approvato con DGR 7/193 del 28.06.2000, successivamente adeguato con approvazione formalizzata dalla DGR 1000 del 03.08.2000.

L'ambito oggetto di analisi non ricade all'interno del perimetro del Parco, pur collocandosi in prossimità del sistema lacustre.

L'ente parco risulta tuttavia coinvolto all'interno del procedimento in relazione agli aspetti potenzialmente indiretti sulla Rete Natura 2000. L'analisi del contesto già urbanizzato porta ad escludere interferenze dirette con i siti della Rete Natura 2000; nelle successive fasi autorizzative saranno verificati gli effetti indiretti.

Sull'area oggetto di intervento non si rilevano tipi forestali e/o formazioni vegetazionali di pregio.

PGT – Piano di Governo Territoriale del Comune di Mantova

Il Documento di Piano (PGT), in riferimento alle strategie di piano, indica la presenza di alcuni elementi significativi per la qualità urbana e fruizione del territorio. In particolare lo strumento individua la presenza di aree verdi urbane che costituiscono un elemento di valore per la collettività, si tratta degli spazi a verde pubblico situati lungo la tratta nord via Piave e in prossimità di via Nuvolari. Questi sono connessi al sistema della mobilità

ciclopedonale di interesse urbano che corrono parallelamente alla linea ferroviaria e quindi lungo via Piave.

Significativo per il sistema della mobilità è anche la presenza del parcheggio interrato, che crea un punto di interscambio in prossimità dell'accesso al centro storico di Mantova.

L'area in oggetto non è comunque soggetta a particolari indicazioni di tutela o intervento; l'area si colloca a ridosso di spazi di maggiore interesse, riportando come via Conciliazione definisca il limite dell'area tutelata come sito UNESCO.

Lo spazio d'intervento ricade all'interno dell'ambito di paesaggio A5 "Valletta Paiolo, Valletta Valsecchi e Viale Risorgimento". In prossimità dell'area gli elementi di maggior interesse indicati dal piano riguardano i filari alberati che accompagnano i viali urbani, in particolare via Piave, viale Risorgimento e gli assi connessi ad essi.

Il piano indica la presenza di alberi monumentali all'interno degli spazi verdi limitrofi, in coerenza con il piano provinciale. Analizzando in dettaglio il quadro vincolistico gravante sull'area emerge come il sito rientra all'interno degli spazi soggetti a interesse archeologico, e tutelato dal punto di vista paesaggistico in riferimento al DM 13.10.1977.

La porzione settentrionale dell'area, ricomprendente la fascia in cui si trova l'ex biglietteria, ricade all'interno dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico riferito alla fascia contermina ai laghi (art. 142, comma 1 lett. b) del D.Lgs. 42/2004).

Il Piano dei Servizi riguarda gli aspetti della componente pubblica e di interesse collettivo, gestendo la dotazione delle aree per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico, nonché le eventuali aree per l'edilizia residenziale pubblica, la dotazione a verde e le opere infrastrutturali di competenza comunale.

Oltre a questi temi il Piano dei Servizi dettaglia gli aspetti concernenti i corridoi ecologici e il sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato, quali elementi di garantiscono una migliore qualità ambientale e urbana.

La tavola dei servizi indica, oltre alla presenza delle aree verdi precedentemente rilevate, come siano presenti nel contesto più elementi che concorrono alla qualità della vita e alle funzioni urbane. Emerge così come l'area in oggetto si colloca all'interno di un contesto dove sono presenti diversi elementi e funzioni urbane. Il piano in particolare riporta la presenza dell'area di sosta tra via Piave e via Rea, nonché la previsione di fermata della linea di trasporto pubblico sovracomunale, già realizzata.

Il Piano delle Regole dettaglia i contenuti di trasformazione e sviluppo del tessuto edificato, normando gli aspetti di carattere edilizio-urbanistico per gli aspetti di consolidamento e riorganizzazione del tessuto insediativo ed elementi di completamento, individuando anche gli ambiti non edificati da tutelare.

Per quanto riguarda l'ambito in oggetto, il piano prevede che gli interventi siano realizzati mediante la preventiva pianificazione attuativa.

Nello specifico sull'area vige il "Piano Attuativo di interesse sovracomunale Mondadori" approvato con D.C.C. n. 83 del 13.09.2004, come modificato dal "Collegio di Vigilanza per l'attuazione del piano attuativo di interesse sovracomunale Mondadori" riunitosi il 27.11.2008 con successivo inserimento grafico del perimetro "Area archeologica". Il piano è stato convenzionato in data 14.11.2005 registrato a Mantova il 24.11.2005 al N. 874.

La validità decennale del piano fa sì che la Convenzione decadesse il 14.11.2015, tuttavia la stessa è stata automaticamente prorogata di tre anni dal disposto dell'art. 30 comma 3-bis della Legge n. 98 del 09.08.2013 (Decreto del Fare), pertanto la nuova scadenza è fissata per il 14.11.2018; in ragione di questo lo strumento attuativo è da ritenersi vigente a tutti gli effetti.

- Sintesi progettuale

L'intervento oggetto della presente verifica, attuata in forma coordinata con la procedura di VAS, è uno degli elementi che andrà a dare attuazione alla proposta di variante al Piano Attuativo "Mondadori", così come proposto in variante al vigente strumento attuativo.

Le aree a parcheggio, oggetto della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA, sono costituite in parte da spazi di sosta già realizzati ed in parte da nuove aree di sosta, necessarie per garantire la funzionalità del nuovo assetto locale ed urbano.

La realizzazione delle nuove strutture destinate a parcheggio è connessa allo scenario più ampio dato dalla proposta di nuovo piano attuativo, in particolare per quanto riguarda la collocazione della media Struttura di Vendita all'interno del comparto. Si rende infatti necessario realizzare spazi di sosta connessi al nuovo carico attratto dalla realtà commerciale di progetto. La proposta progettuale prevede di sfruttare l'attuale stato dei luoghi per permettere la collocazione delle superfici all'interno del perimetro del piano attuativo, sfruttando gli scavi già effettuati, destinati ad ospitare le strutture interrato, per localizzare spazi destinati alla sosta in interrato, con conseguente modifica di destinazione d'uso di spazi esterni.

Allo stato attuale è già presente un parcheggio interrato, su due livelli, destinato ad uso pubblico, avente una superficie complessiva di 11.700 mq, con una dotazione totale di 366 posti auto.

I nuovi spazi a parcheggio avranno una superficie di 4.136 mq, per l'area di sosta su scoperto, e 14.000 mq destinati al parcheggio interrato. La dotazione di posti auto sarà rispettivamente di 138 e 380 posti auto, per complessivi 518 posti.

Gli spazi a parcheggio sono stati dimensionati in relazione alle quantità previste per la nuova struttura commerciale, prevedendo la quota di spazi connessi alla struttura commerciale al di sotto del sedime del nuovo edificio, ed una porzione connessa al nuovo carico urbanistico in diretta connessione con la viabilità interna al lotto.

Gli spazi esistenti destinati ad uso pubblico sono quelli già esistenti del parcheggio a rotazione, sulla base del vigente strumento attuativo. Il parcheggio interrato privato, di nuova realizzazione, interesserà l'area orientale del sito. Si prevede la realizzazione di una struttura su due piani, in continuità con il parcheggio limitrofo già esistente. Si sfrutterà pertanto lo scavo già realizzato durante la fase attuativa del vigente PA. Il nuovo parcheggio non sarà comunicante con il parcheggio pubblico adiacente.

Lo spazio di sosta da realizzarsi allo scoperto sarà collocato in parte al di sopra dell'area attualmente occupata dal piazzale esistente e in parte in corrispondenza degli spazi parzialmente edificati, e in stato di abbandono.

Lo schema distributivo dell'area mantiene una geometria rigida in grado di ottimizzare le superfici e di rispettare i "vincoli" dati dalle strutture preesistenti, in particolari nell'interrato. La superficie verrà mantenuta impermeabile, confermando l'attuale stato dei luoghi e non alterando quindi la struttura di copertura del parcheggio pubblico sottostante.

L'accesso al parcheggio interrato di nuova realizzazione avverrà unicamente dalla viabilità interna al comparto commerciale, in corrispondenza del margine più settentrionale, mentre l'ingresso è collocato in corrispondenza dello spazio più a sud.

L'area è connessa alla viabilità esterna in entrata esclusivamente da viale Piave, tramite la rotatoria di progetto connessa all'intervento più generale del nuovo Piano Attuativo. L'uscita potrà avvenire sempre tramite questo punto, o lungo via Fancelli.

È previsto di collocare, a separazione delle file di posteggio, una serie di alberature poste all'interno di vasche opportunamente dimensionate, al fine di garantire l'attecchimento degli esemplari, permettendo così la collocazione di verde, utile in particolare per l'ombreggiamento e riduzione dell'effetto di isola di calore. Tale soluzione si rende necessaria dal momento che non è possibile ricavare spazi per la piantumazione su suolo.

Le specie che potranno essere qui collocate dovranno avere un apparato radicale che non necessita di suoli profondi, nel rispetto comunque della coerenza ambientale. Gli esemplari dovranno pertanto essere quelli previsti dall'elenco dal piano di gestione della ZPS IT20B009 "Valli del Mincio", evitando alberi da frutto o essenze sensibili a polveri o gas emessi dai mezzi.

Lungo il margine ovest, in corrispondenza del lato di separazione con l'area della stazione delle autocorriere, verrà realizzata una siepe che, oltre a confinare con l'area di sosta, riduce la visibilità degli spazi dall'esterno. Anche in questo caso le specie vegetali saranno selezionate tra quelle autoctone, indicate all'interno dell'elenco floristico del Piano di Gestione della ZPS IT20B009 "Valli del Mincio".

Per quanto riguarda il parcheggio interrato ad uso pubblico, la proposta in esame non prevede modifiche rispetto all'attuale assetto.

- Principali impatti attesi sulle matrici ambientali

Lo studio ambientale preliminare relaziona come segue rispetto ai principali impatti generati dalla realizzazione dell'ampliamento in progetto.

Clima e atmosfera

Rispetto all'andamento climatico non si prevedono effetti di particolare rilievo. Le emissioni di sostanze climalteranti non avranno infatti una significatività e continuità tale da incidere rispetto alle caratteristiche e dinamiche climatiche locali o più ampie.

Gli aspetti connessi alla qualità dell'aria sono stati indagati attraverso un apposito studio finalizzato a verificare l'incidenza dell'assetto conseguente all'entrata in esercizio dell'intervento rispetto all'attuale stato dei luoghi.

Lo studio condotto ha verificato gli effetti connessi all'incremento del traffico veicolare, quale fonte di potenziale disturbo connessa all'intervento. La struttura commerciale che prevede impianti di nuova generazione, materiali e strutture ad alta efficienza, comporterà emissioni in atmosfera ridotte. L'effetto più significativo, è legato all'incremento dei mezzi attratti proprio dalla struttura, e quindi gli effetti indiretti e indotti.

Sulla base delle analisi dello stato attuale è emerso come il contesto sia caratterizzato da situazioni di criticità connesse alle concentrazioni di PM10, che si riscontrano in modo rilevante durante i periodi freddi.

La simulazione ha calcolato le emissioni e dispersioni delle sostanze all'interno dell'area prossima all'intervento e assi viari limitrofi, tenendo conto della movimentazione di mezzi all'interno dell'area d'intervento e sulla rete di adduzione locale (viale Piave, via Rea, via Nuvolari e via Cremona).

Dalle simulazioni emerge come gli spazi maggiormente interessati dagli incrementi si localizzano in corrispondenza del nuovo accesso all'area.

Dal punto di vista quantitativo lo studio ha rilevato come il carico emissivo indotto dall'incremento di traffico generato dall'intervento in parola è risultato pressoché trascurabile.

L'analisi ha concluso che il contributo, in termini di concentrazioni di inquinanti, generato dal traffico veicolare indotto dalle opere urbanistiche e stradali in progetto è risultato significativo per il solo PM10 che risulta, per il periodo indagato (mesi invernali), nello scenario stato di fatto, già oltre i limiti di legge.

Per i restanti inquinanti presi in esame lo studio prodotto non evidenzia superamenti dei limiti di legge.

Rispetto alle concentrazioni di PM 2,5 dallo studio emerge la non significatività degli incrementi di concentrazioni riferibili al traffico indotto all'interno del contesto.

Al fine di non aggravare in modo significativo la situazione attuale il documento propone l'utilizzo di un manto stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico), nell'area di sosta in progetto e lungo la viabilità di accesso.

Oltre a questo aspetto il proponente ha coinvolto l'Ente Parco del Mincio nella prospettiva di attivare un progetto di valorizzazione della componente vegetale del sistema, agendo quindi come opera compensativa per i potenziali effetti sopra descritti.

Ambiente idrico – Idrografia superficiale

Allo stato attuale non si rilevano situazioni critiche della componente, sia per quanto riguarda gli aspetti qualitativi che quantitativi.

Gli interventi oggetto di valutazione, riguardando la realizzazione ed entrata in esercizio del sistema di sosta privata, che si somma a quello già esistente pubblico, non comportano interferenze dirette con la rete idrica locale.

Trattandosi di un sistema completamente artificiale, e gestito direttamente all'interno dell'area, è possibile individuare in modo diretto e immediato la presenza di eventuali spandimenti accidentali, dovuti ai mezzi, con conseguente blocco dell'immissione nella rete esterna. In tal senso si riducono i

possibili rischi sulla componente qualitativa in caso di situazioni accidentali.

In fase di progettazione di dettaglio le portate e modalità di rilascio all'interno della rete saranno definite sulla base delle indicazioni del gestore, al fine di non aggravare la funzionalità del sistema locale o creare situazioni di aggravio del deflusso.

Ambiente idrico – Idrografia sotterranea

Sulla base dei dati analizzati non sono emerse situazioni di rischio o criticità ambientali riferiti alla componente specifica.

Tutto il sistema di sosta, così come le strutture edilizie, saranno collegate alla rete di raccolta e gestione delle acque, evitando quindi l'immissione di potenziali inquinanti nel sottosuolo, e quindi nel sistema idrico sotterraneo.

Sarà necessario porre particolare attenzione in fase realizzativa della struttura interrata, al fine di evitare alterazioni dovute a eventuali spandimenti dei mezzi e macchinari impiegati.

In tal senso le attività di cantiere dovranno essere eseguite con particolare attenzione alle lavorazioni e agli spazi di stoccaggio dei materiali e rifiuti.

In fase attuativa dovranno essere verificate, e nel caso concordate con gli enti competenti, le modalità di esecuzione delle opere per assicurare la migliore gestione delle acque, evitando così effetti sulla componente, nel rispetto della normativa vigente in materia, con particolare riferimento alla recente normativa regionale in materia di invarianza idraulica.

Suolo e sottosuolo

Le opere in progetto si conformano all'attuale stato dei luoghi, attuando modifiche delle aree già urbanizzate. Non si modificano pertanto elementi geologici o geomorfologici. I caratteri geotecnici del contesto non presentano situazioni che limitino la realizzazione delle opere o vincolino le strutture, tenendo conto di come siano già presenti nell'area strutture simili a quelle che si prevede di realizzare.

In fase di realizzazione della nuova struttura da destinare alla sosta in interrato, saranno verificati gli aspetti relativi alla stabilità degli scavi già effettuati, predisponendo nel caso opere atte a garantire la sicurezza delle strutture, evitando rischi di stabilità per le aree ed edifici limitrofi.

Le opere, inoltre, saranno realizzate all'interno dell'area già urbanizzata, senza comportare quindi incrementi di superfici impermeabilizzate o sottrazione di spazi utili al drenaggio delle acque.

Biodiversità

Le aree di sosta non interessano ambiti attualmente interessati da valenze ambientali, collocandosi all'interno degli spazi già trasformati. I disturbi stimabili possono quindi essere riferiti a fattori indiretti, dovuti all'incremento di traffico.

Allo stato attuale le aree che possono essere considerate di interesse per il sistema ecologico e per lo sviluppo della biodiversità sono i parchi situati lungo viale Piave ed il parco Nuvolari.

La valorizzazione e manutenzione del sistema verde a margine dell'area nord, con possibili piantumazioni di alberi e siepi, può contribuire a ridurre le pressioni indotte in corrispondenza delle aree più interne di parco Nuvolari.

Inquinamento luminoso

Gli effetti sulla componente sono dovuti agli impianti di illuminazione che saranno localizzati all'interno dell'area di sosta.

Sulla base dell'ipotesi progettuale riferita allo spazio di sosta in superficie è stata stimata la variazione della luminosità dell'area, e quindi l'inquinamento luminoso.

La simulazione ha verificato, sulla base delle scelte progettuali, in riferimento a collocazione e tipologia dei punti luce, come gli spazi con maggior luminosità saranno collocati nelle aree interne e centrali dell'area di sosta.

Rumore

Gli effetti per la componente acustica sono riconducibili al traffico complessivo nell'area di interesse.

Le simulazioni condotte hanno individuato i recettori limitrofi all'area d'intervento che possono risentire degli effetti indotti dal nuovo assetto. È stato definito l'attuale clima acustico e rispetto a questo sono stati definiti gli incrementi, tenendo conto delle fonti emissive e dello stato dei luoghi *post operam*.

Le simulazioni hanno riguardato i periodi diurni, dal momento che l'attività commerciale attrae traffico durante gli orari di apertura, e pertanto durante il giorno.

I risultati ottenuti hanno evidenziato un incremento dei livelli acustici sia degli spazi interni all'ambito che delle aree limitrofe. In particolare per i recettori considerati si stimano incrementi variabili in funzione della loro collocazione.

Gli incrementi sono mediamente contenuti, pari a circa 1 dB, tuttavia si riscontra un incremento più significativo per le abitazioni poste in prossimità dell'intervento in corrispondenza del margine sud-est, con un aumento di circa 6 dB.

Va tuttavia evidenziato come i valori calcolati non superino le soglie definite dal Piano di Classificazione Acustica comunale, che indica come limite massimo 65 dB.

Salute e benessere dell'uomo - Valutazione della componente salute pubblica. Applicazione delle linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali (d.g.r. 8 febbraio 2016 - n. x/4792).

Nel proprio parere, citato in premessa ATS ritiene "opportuno considerare complessivamente la procedura coordinata VAS e Verifica di Assoggettabilità alla VIA, nonché le tematiche attinenti i diversi livelli di pianificazione e progettazione e le relative valutazioni ambientali/sanitarie".

Nel proprio parere ATS, formulato per la procedura coordinata, indica che "la realizzazione del nuovo centro commerciale e l'incremento di posti auto, in loco, comporterà un aumento del traffico veicolare e conseguentemente delle emissioni inquinanti da traffico veicolare."

ATS chiede ad ARPA "Considerato il traffico autoveicolare previsto, si chiede che ARPA confermi, in relazione all'incremento di traffico ipotizzato, sia il raggio di diffusione degli inquinanti che le concentrazioni attese"

Inoltre "Al fine di contenere il più possibile gli incrementi di inquinanti nell'area, si ritiene necessario/utile prevedere:

- l'utilizzo di un asfaltato fotochimico;
- la captazione e il convogliamento degli inquinanti proveniente dai posti auto interrati in un camino per una emissione degli stessi in altezza. Nel caso la concentrazione degli inquinanti dovesse risultare significativa occorrerà progettare il sistema in modo da consentire l'installazione di un impianto di abbattimento fumi/PM10;

- particolare attenzione dovrà essere posta in merito alla regolamentazione dell'utilizzo dei posti auto ad uso pubblico. L'installazione di un sistema luminoso che conteggi il numero di posti auto liberi, dovrà disincentivare/vietare (A posti auto esauriti) l'ingresso di auto in zona per cercare un parcheggio se non più disponibile. La possibilità di consentire l'uso del parcheggio pubblico a cittadini che devono utilizzare i servizi propri del centro città per brevi/medi periodi, potrebbe essere un sistema per ridurre l'uso del mezzo privato in centro dove è maggiore la densità abitativa e ancor più difficile (strade strette e palazzi elevati) la dispersione degli inquinanti da traffico".

Con nota del 16/05/2018 ARPA, in atti, esclude l'esame di "procedimenti di Verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19, in quanto, generalmente, risultano di minore impatto"

Paesaggio, beni culturali, storici e architettonici

L'ambito all'interno del quale si interviene è caratterizzato dalla presenza di un contesto di particolare valore, interessando le aree connesse con il sistema urbano storico di Mantova, che ora si presenta caratterizzato da un forte degrado.

L'attuale livello di progettazione non definisce una soluzione architettonica dell'edificio commerciale; tuttavia trattandosi di spazi soggetti a tutela paesaggistica, e rientranti nell'area buffer del sito UNESCO, la soluzione progettuale dovrà essere guidata da particolare attenzione. Si ricorda inoltre, come il progetto di dettaglio sarà sottoposto al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del secondo quanto previsto dal D. Lgs 42/2004.

Il parcheggio scoperto prevede la posa di alberature e la creazione lungo i margini dell'area di sosta di aiuole. Queste ultime riducono la vista diretta verso il parcheggio, e riducono quindi la vista delle auto in sosta.

Si tratta di elementi, che pur mantenendo la funzionalità del parcheggio, permettono di meglio integrare lo spazio con le aree limitrofe, in particolare con il sistema verde di parco Nuvolari a nord.

Il progetto prevede inoltre, la creazione di un elemento lineare da collocare lungo via della Conciliazione, che separa e maschera visivamente gli spazi riferiti al nuovo intervento, proponendo una struttura muraria accompagnata da vegetazione. La soluzione di dettaglio sarà concordata con gli Enti competenti, assicurandone il corretto inserimento.

Lo sviluppo dell'area verde del parco archeologico è finalizzata a mascherare l'inter-visibilità tra le aree del parco e lo spazio di sosta.

Viabilità e traffico.

La documentazione prodotta per la verifica di assoggettabilità alla VIA è accompagnata da uno studio specialistico finalizzato a verificare in dettaglio gli effetti sulla mobilità a seguito dell'entrata in funzione dell'intero Piano Attuativo, e pertanto della realizzazione degli spazi di sosta e attività commerciali.

Questo consente di valutare in modo completo gli effetti del futuro assetto locale sulla base degli elementi che possono avere maggiore incidenza, pur non essendo specifico oggetto della procedura di valutazione.

L'analisi condotta ha determinato, sulla base delle superfici di vendita e tipologia delle attività, una stima del potenziale incremento di traffico. È stato così valutato un incremento di mezzi registrabili per il sabato e la domenica, quali giorni di maggior carico in relazione alle tipologie delle attività insediabili.

Sulla base dei caratteri del contesto territoriale e degli assi viari, è stata definita una probabile redistribuzione dei flussi, sia in entrata che in uscita.

Lo studio stima come i mezzi si distribuiranno all'interno degli assi viari principali sulla base delle dinamiche in essere e dei caratteri infrastrutturali e demografici del contesto.

Lo studio ha quindi determinato i carichi aggiuntivi all'interno degli archi e dei nodi coinvolti, procedendo alla verifica dei livelli di servizio prevedibili. Questo permette un diretto confronto con lo stato attuale.

Sulla base dei dati stimati si ipotizza, per le ore di punta, un incremento che si attesta mediamente sul

5% per la direttrice di via Cremona-via Nuvolari, elemento attualmente più critico.

Più significativo risulta l'incremento lungo viale Piave, dal momento che tutti i mezzi diretti all'area commerciale dovranno transitare lungo tale asse per accedere all'area.

La proposta di realizzare una rotatoria in corrispondenza del punto di accesso è finalizzata a ridurre la possibile incidenza di questo incremento rispetto alla funzionalità, e sicurezza, di viale Piave.

Lo studio ha verificato la funzionalità dei nodi esistenti e il nuovo nodo di progetto, da realizzarsi in corrispondenza dell'accesso all'area d'intervento, lungo viale Piave.

Le maggiori criticità già attualmente rilevabili si concentrano sull'asse via Cremona-via Nuvolari. A seguito della realizzazione dell'intervento tale criticità permarrà, i nuovi flussi indotti comporteranno effetti contenuti in termini di mezzi assoluti, tuttavia si potranno avere riduzioni della funzionalità dei nodi. Si tratta di riduzioni contenute, che si potranno registrare durante le ore di punta di alcuni giorni (venerdì e sabato) che tuttavia vanno ad agire all'interno di un sistema già critico.

Allo stesso modo si rilevano possibili riduzioni della funzionalità in corrispondenza dell'intersezione tra viale della Repubblica e viale Piave, con particolare riferimento a quest'ultima direttrice. Anche in questo caso gli effetti sono riconducibili a situazioni temporali ridotte e ben precise.

È stato valutato come l'asse che risentirà dell'aumento più rilevante di traffico sarà proprio viale Piave, che manterrà comunque un livello di servizio simile a quello esistente. La nuova rotonda di progetto è funzionale ad assicurare la migliore e più sicura manovra in entrata e uscita dei mezzi dall'area, e redistribuzione dei flussi senza gravare ulteriormente i nodi limitrofi.

Le valutazioni effettuate riguardano i momenti e le situazioni di massimo disturbo, considerando le ore di punta dei giorni interessati dal maggior carico; durante l'arco della giornata tali effetti saranno ridotti, pertanto si stimano comunque effetti negativi, ma che in relazione a tempi di osservazione più ampi avranno un peso ridotto.

Interventi di mitigazione/compensazione

Il proponente nell'ambito del Rapporto Preliminare ambientale propone azioni qualificanti il futuro progetto che conferiscono qualità alla progettazione anche ai fini di incrementarne la sostenibilità ambientale complessiva.

Tra questi si richiama:

- l'utilizzo di un manto stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico), nell'area di sosta in progetto e lungo la viabilità di accesso.
- al fine di ridurre il conflitto fra l'area di carico e scarico del punto vendita e l'abitato di via della Conciliazione la proposta assicura la separazione dei flussi veicolari, evitando accessi diretti su via della Conciliazione. Si prevede inoltre la realizzazione di un elemento separatore costituito da una cortina muraria sagomata, mitigata dalla messa a dimora di inserti vegetali, in particolare rampicanti, posti in vasche, per migliorare l'inserimento percettivo e paesaggistico. Tale soluzione sarà sviluppata tramite confronti con gli Enti locali e competenti per gli aspetti paesaggistici e per l'interesse storico-testimoniale;
- al fine di attenuare l'impatto visivo dell'area destinata ai parcheggi pertinenziali di superficie, si prevede la realizzazione di una schermatura visiva, costituita da elementi vegetali, lungo il margine ovest, verso la stazione delle autocorriere.

All'interno dell'area di sosta il progetto prevede la collocazione di alberi posti all'interno di contenitori a vaso o vasca in acciaio. La scelta specifica degli elementi e specie sarà concordata con gli enti competenti, utilizzando in particolare le specie vegetali più idonee tenendo conto delle indicazioni del piano di gestione riferito al sito del Mincio;

- è prevista la realizzazione di un sistema di illuminazione che utilizza impianti con altezza contenuta, utilizzando sistemi a led con emissioni contenute. Questi accorgimenti riducono la propagazione dell'inquinamento luminoso verso l'esterno dell'area. Non è prevista la collocazione di torri faro o punti luce collocati a grandi altezze.

Valutazioni istruttorie - Conclusioni

Il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. prevede all'allegato V alla parte II che la verifica di assoggettabilità a VIA venga espletata considerando: le caratteristiche dei progetti, la localizzazione dei progetti in funzione della sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.

Per quanto illustrato nei paragrafi precedenti si ritiene che lo studio ambientale presentato, così come integrato in data 12/04/2018, abbia esposto compiutamente le caratteristiche del progetto e la sua localizzazione in funzione della sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire degli impatti indotti. Gli impatti potenziali sono stati valutati da parte dell'Autorità Competente per la Verifica di VIA con il supporto degli uffici comunali e dagli Enti competenti interessati, tenendo conto della loro tipologia e caratteristiche e definendo azioni mitigative finalizzate alla riduzione ed al controllo degli stessi.

Considerato quanto sopra esposto e visti i pareri espressi, si ritiene, di escludere il progetto "P.A. Mondadori, realizzazione di parcheggio" dalla procedura di VIA.

D E C R E T A

1. di escludere dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., il progetto di realizzazione di un parcheggio con capacità superiore a 500 posti auto in Comune di Mantova (codice SILVIA: VER11-COM) fermo restando il rispetto degli impegni assunti dal Committente nel Rapporto Preliminare ambientale con particolare riferimento alle mitigazioni previste;
2. di trasmettere il presente decreto all'Autorità Competente per la VAS. A tal proposito, considerata la procedura Coordinata con la VAS, si suggerisce che i contenuti del presente decreto, con particolare riferimento alle azioni migliorative e mitigative descritte dal proponente, richiamate nel precedente paragrafo "Interventi di mitigazione/compensazione", siano recepiti interamente nell'ambito del Parere Motivato dell'Autorità Competente per la VAS
3. di trasmettere il presente decreto al proponente Soc. Ardea Real Estate s.r.l., ATS Mantova, ARPA e Parco del Mincio;
4. di provvedere alla pubblicazione su sito web del Comune nonché su sito regionale SILVIA www.silvia.regione.lombardia.it

5. di rendere noto che contro il presente decreto è proponibile ricorso giurisdizionale presso il T.A.R. della Lombardia, secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010, n. 104, entro 60 dalla data di pubblicazione sul sito regionale SILVIA del presente decreto; è altresì ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla medesima data di pubblicazione;
6. di disporre la trasmissione di copia informatica del presente atto all'albo pretorio comunale, per la sua pubblicazione.

Mantova, 25 maggio 2018

L'Autorità Competente
Avv. Paolo Perantoni