

# PORTO DI VALDARO PIANO ATTUATIVO "VALDARO 3"



Comune di Mantova

Provincia di Mantova

Regione Lombardia

Progettista



direttore tecnico

**Architetto Roberto Vagni**

via Gaber 2b - 46100 Mantova Tel 0376-380564 Fax 0376-265126  
progetti@archilabosrl.it

Committenti

**VALLAN INFRASTRUTTURE s.p.a.**

Strada Marengo, 76 - Goito (MN)

**IMMOBILIARE G.T. s.r.l.**

Via Malpensa, 1 - 46040 Rodigo (MN)

**CAVE G.T. s.r.l.**

Via Malpensa, 1 - 46040 Rodigo (MN)

Tavola oggetto

**Documento di Scoping**

Tavola n°

Fase

Data

30/10/2013

Scala

-

**Comune di Mantova**

**Soggetti attuatori : Immobiliare G.T. srl – Soc. Cave G.T. srl - Vallan Infrastrutture spa**

## **PIANO ATTUATIVO ATTREZZATURE PORTUALI “VALDARO 3”**

**in Loc. Valdaro-Formigosa**

**in Variante al PGT vigente ai sensi dell’art. 14 della Legge Regionale n. 12/2005 e s.m.i.**

# **Documento di Scoping**

---

# 1 Premessa

Il **Piano attuativo Valdaro 3** in Variante al PGT costituisce Variante al Documento di Piano del PGT e come tale da assoggettare a procedimento di VAS.

Il **Documento di Piano** è l'atto dei tre che compongono il P.G.T. a dover essere sottoposto, ai sensi della L.R. 12/2005 s.m.i. e del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., ad un'analisi finalizzata all'individuazione degli effetti della pianificazione sulle componenti ambientali che caratterizzano il territorio; la sua stesura deve accompagnarsi, inoltre, al coinvolgimento attivo di enti e soggetti territorialmente interessati.

Tali azioni ricadono nell'ambito della **Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)**, processo che prevede l'elaborazione di documenti e relazioni **il cui scopo è quello di garantire la scelta di azioni che permettano lo sviluppo sostenibile** nel pieno rispetto dell'ambiente, **l'informazione degli attori e del pubblico presenti sul territorio**, così da rendere trasparente il processo in corso e avviare un iter consultivo finalizzato alla raccolta di osservazioni e pareri inerenti le decisioni prese dall'Amministrazione Comunale.

Il **Documento di Scoping**, come previsto al punto 6.4 dell'allegato 1a alla D.G.R. 761/2010, rappresenta il primo degli elaborati che vengono predisposti nel corso del procedimento di V.A.S., con lo scopo di:

1. descrivere l'approccio metodologico scelto e le tappe procedurali fondamentali del percorso valutativo;
2. definire l'ambito d'influenza della Variante al Documento di Piano del PGT;
3. identificare la tipologia e il grado di approfondimento delle informazioni che saranno indagate nel corso dell'analisi ambientale, che sarà condotta nella fase successiva del procedimento di V.A.S.

Il presente Documento contiene ampi riferimenti a parti di testo ed immagini tratte dal "Rapporto Ambientale preliminare comprensivo dello Studio di incidenza" redatto dalla Provincia di Mantova nel settembre 2013 per il Piano Regolatore portuale di Mantova Valdaro.

Sono ripresi inoltre alcuni contenuti del Rapporto ambientale e dello Studio per la Valutazione di incidenza del PGT del Comune di Mantova datati novembre 2012.

## 2 Inquadramento territoriale

### 2.1 Il contesto territoriale e urbanistico della zona portuale di Mantova Valdaro

Il Porto di Mantova – Valdaro è il più importante centro intermodale della Lombardia orientale; costituisce infatti il terminal dell'idrovia Mantova – Adriatico ( Canale Fissero – Tartaro – CanalBianco lungo km. 137).

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:

- l'autostrada A22 Brennero-Modena, utilizzando il casello di Mantova Nord distante circa 5 km;
- 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;
- la linea ferroviaria Cremona-Mantova-Monselice a cui è collegato direttamente il raccordo ferroviario interno al porto.

La posizione strategica del porto di Valdaro, grazie ai collegamenti infrastrutturali, lo pone a complemento dei traffici diretti sul Quadrante Europa di Verona. Nell'ambito di questo sistema il porto di Valdaro, 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.

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 Valdaro 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 prossimità dell'area produttiva a prevalente vocazione chimica.

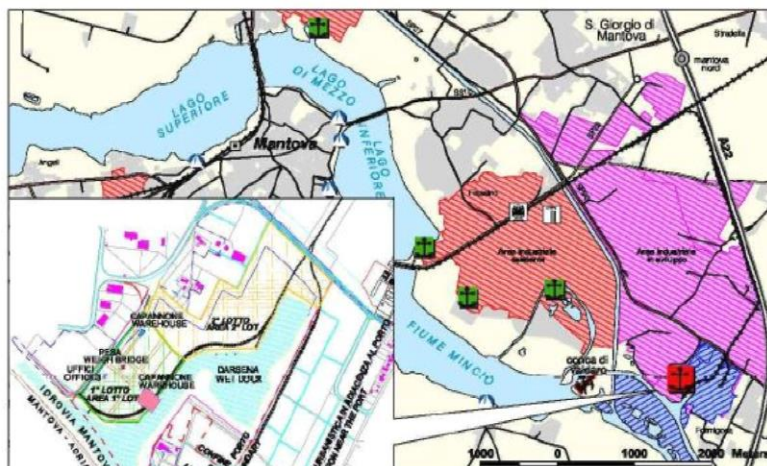
Sul retroporto sono disponibili aree (mq. 3.000.000) per insediamenti produttivi di tipo artigianale e industriale.

A nord dell'area portuale è presente un centro intermodale (polo logistico Valdaro Spa) ed un 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 est del porto è presente il centro abitato di Formigosa mentre a sud e ad ovest scorre il fiume Mincio, dando luogo al Parco Regionale del Mincio e al Sito d'Interesse Comunitario Vallazza. Nelle immediate vicinanze delle strutture portuali, sono presenti banchine di insediamenti privati (Polimeri Europa, Belleli Energy) che organizzano e ricevono autonomamente i propri traffici con particolare riferimento a prodotti chimici, oli combustibili e grandi manufatti industriali (carichi eccezionali).



# Mantova Valdaro . . .



### Porto di Mantova Valdaro

È il più importante centro intermodale della Lombardia orientale. Valdaro costituisce, infatti, il terminal naturale dell'entrovia Mantova-Adriatico (136 km). Le banchine del porto di Valdaro (1.465 m) sono raccordate alla ferrovia. Il porto dispone di capannoni con carri ponte per il carico e scarico di merci che temono l'umidità. I piazzali del porto (199.300 mq) sono coordinati a terminali di servizi portuali attrezzati per il movimento di granaglie, colti, contenitori e rifiuti. La posizione strategica del porto di Valdaro, interessato dall'autostrada A22 del Brennero, lo pone a complemento degli stessi traffici diretti sul Quadrante Europa di Verona. Nell'ambito di questo sistema il porto di Valdaro, attrezzato con raccordo ferroviario che si innesta sulla linea nazionale, si eleva a piattaforma intermodale di rango internazionale. Sono disponibili sul retroporto area (2.850.000 mq) per insediamenti produttivi di tipo artigianale e industriale.

### Mantova Valdaro Port

As the natural terminal of the Mantova - Adriatic waterway (136 km), Valdaro is the most important intermodal centre of east Lombardy. Valdaro port docks (1,465 m long) are linked to the railway, the port has warehouses with bridge cranes for loading and unloading goods in dry condition. The port yard (199,300 sq m) are co-ordinated with port service operators equipped for moving cereals, colts, containers and bulk materials. The strategic position of Valdaro port, crossed by the A22 Brennero motorway, means it perfectly complements traffic directed towards the European Quadrant at Verona. In fact, Valdaro port can be considered as an internationally important intermodal junction within the above system, with railway connections to the national network, 2,850,000 square metres are available for artisan and industrial production type building nearby.

### FASE DI REALIZZAZIONE

1° e 2° lotto completato - 3° lotto in progetto

### CARATTERISTICHE TECNICHE

Banchina: 1.465 m  
 Area portuale: 199.300 mq  
 (313.000 mq di futura espansione)  
 Area Industriale: 2.850.000 mq  
 Portata banchina: 5 ton/mq  
 Livello acqua costante tutto l'anno  
 Fronte banchina per carichi eccezionali

### ATTREZZATURE PORTUALI

Capannoni (2.500 + 3.120 mq)  
 Corriposte (portata massima 15 ton)  
 Pesa - Gru - Cantieri navali

### COLLEGAMENTI

Raccordo FF.SS. Mantova - Monselice - Verona  
 A22 Brennero - Modena  
 Mantova nord (km 5)  
 ex ss. 482 Alto Polesana state road



### REALISATION STAGE

1° and 2° lot active - 3° lot in planning stage

### TECHNICAL FEATURES

Dock: 1,465 m long  
 Port area: 199,300 sq m  
 (313,000 sq m for future development)  
 Industrial area: 2,850,000 sq m  
 Dock capacity: 5 ton/mq  
 Constant water level throughout the year  
 Dock front equipped for exceptional loads

### PORT FACILITIES

Warehouses (2,500 + 3,120 sq m)  
 Bridge crane (maximum capacity 15 ton)  
 Weigh bridge - Crane - Shipyards

### INFRASTRUCTURAL CONNECTIONS

Mantova - Monselice - Verona railway junction  
 A22 Brennero - Modena motorway  
 Mantova nord (km 5)  
 ex ss. 482 Alto Polesana state road

Distanze (km) dal porto di Mantova Valdaro		
Distanze (km) dalle principali città del Nord-Est		
Provincia (Destinazione)	Distanza (km)	Tempo di percorrenza (min)
MILANO	170	2,21 - 3,1
VERONA	45	2,22 - 3,4
BRESCIA (Stazione S. Vito)	75	2,22 - 3,4
CREMONA	75	2,22 - 3,4
PARMA (Stazione S. Felice)	145	2,22 - 3,4
BERGAMO (Stazione S. Vito)	145	2,22 - 3,4
MODENA	75	2,22 - 3,4
FERRARA	85	2,22 - 3,4

Distanze ferroviarie da Mantova Valdaro		
Distanze (km) dalle principali città del Nord-Est		
Destinazione (Destinazione)	Distanza (km)	Tempo di percorrenza (min)
MILANO	170	2,21 - 3,1
VERONA	45	2,22 - 3,4
BRESCIA	75	2,22 - 3,4
CREMONA	75	2,22 - 3,4
PARMA	145	2,22 - 3,4
BERGAMO	145	2,22 - 3,4
MODENA	75	2,22 - 3,4
FERRARA	85	2,22 - 3,4

## 2.2 Le recenti attività istituzionali, i progetti e le opere

Il Porto è stato formalmente istituito dalla Regione Lombardia con L.R. n. 1/1983 quale terminal intermodale acqua/ferro/gomma 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.

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

In questi anni sono stati realizzati i seguenti interventi :

- La viabilità di accesso al porto lato ovest
- Le opere di sbancamento del 1° e 2° lotto per portare le aree alla quota prevista del porto (+ 14,00 slm)
- Il bacino della darsena portuale per l'ormeggio ed il rimessaggio delle imbarcazioni nella sua configurazione definitiva
- Un tratto della banchina di attracco lungo la sponda ovest del bacino
- Un capannone con carro ponte per le operazioni di carico-scarico

- f) Un capannone per lo stoccaggio di materiali
- g) Un raccordo ferroviario adiacente alla banchina di attracco
- h) Parte dei piazzali e delle opere di urbanizzazione per il 1° e 2° lotto.

Con la L.R. n. 30 del 27/12/2006 Regione Lombardia ha soppresso l'azienda Porti e attribuito a partire dal 2007 alla Provincia le funzioni e le competenze per la gestione del Porto :

- Adozione, previa intesa con il comune o con i comuni interessati e in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, del PRP, 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 e 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.

Con il trasferimento delle competenze e funzioni la Provincia ha ereditato sia le attività gestionali che i progetti in corso ed è in questo contesto che si inseriscono i più recenti interventi progettuali e realizzativi :

1. Le opere di urbanizzazione a completamento per il 1° e 2° lotto
2. Due capannoni per lo stoccaggio di materiali
3. Il progetto per lo sviluppo del 3° lotto ( banchina di attracco sul lato est della darsena e sul canale navigabile a sud)
4. Un raccordo ferroviario alla banchina sul canale navigabile a sud.
5. Il Piano regolatore portuale , comprensivo dei lotti di nuova individuazione funzionali allo sviluppo ed alla mitigazione delle attività portuali.

Il progetto definitivo per il "Completamento delle opere di urbanizzazione primaria 1° e 2° lotto e altre infrastrutture logistiche a servizio del Porto di Valdaro" ,quale aggiornamento ed adeguamento dei precedenti progetti dell'Azienda Porti, è stato approvato con DGP n. 97 del 02/07/2009 dopo aver ottenuto tutti i pareri e gli atti di assenso necessari (ASL, ARPA, Parco del Mincio, Soprintendenza) sia per le opere in quanto tali sia per gli interventi di compensazione ambientale.

In relazione al progetto è stato inoltre predisposto lo Studio di Incidenza ed ottenuta la valutazione di incidenza positiva del Parco del Mincio – Ente gestore del SIC – ZPS Vallazza.

I lavori sono in corso di realizzazione.

Nel quadro di tali opere è stata ricompresa nel progetto completato nell'ottobre 2007 quale intervento di compensazione ambientale la trasformazione del bosco nell'area in fregio al Canale a sud del Porto all'esterno del perimetro portuale ricompresa nel SIC Vallazza.

Per quanto riguarda il 3° lotto - di proprietà privata - va rilevato che:

- a) l'area delle banchine rimarrà di proprietà pubblica per la banchina di attracco, il raccordo ferroviario e la movimentazione delle merci;

- b) il comparto sud-ovest , di proprietà pubblica è stato affidato in concessione da Azienda Porti alla società SOGEMI, che ha ottenuto permesso di costruire per la realizzazione di un'area destinata a cantieristica navale ( ad oggi i lavori sono sospesi e le opere sono state realizzate solo in minima parte);
- c) Gran parte dell'area di retrobanchina era stata individuata come ambito estrattivo ATE – PG2 nel Piano Cave per l'abbassamento delle aree alla quota del Porto;
- d) A partire dal 2008 i privati proprietari hanno attivato contatti con Provincia e Comune per la pianificazione che comprenda : la banchina pubblica, la connessione con la viabilità principale, i comparti interni al porto e quelli contigui con l'abitato di Formigosa.

Il Comune di Mantova ( DCC n. 60 del 21/11/2012 vigente dal 02/01/2013) ha approvato il Piano di Governo del Territorio, disciplinando le aree del Porto esistente e le aree ad est di proprietà privata da sottoporre a pianificazione attuativa ( art. D26 delle NTA del Piano delle Regole).

Nell'ambito della procedura di approvazione del PGT Regione Lombardia ha definito il perimetro dell'Ambito portuale (DGRL IX/4154 del 10/10/2012) con le seguenti motivazioni :

“Con riferimento agli aspetti riguardanti l'ambito portuale occorre che l'ente individuato dalla normativa regionale come estensore del Piano Regolatore Portuale (la Provincia di Mantova) sia messo in condizione di redigere tale documento nel rispetto di quanto indicato nell'Allegato B - L.R. 30/2006 (*'Adozione, previa intesa con il comune o con i comuni interessati, ed in conformità agli strumenti urbanistici vigenti, del Piano Regolatore Portuale [..]*“).

Poiché come ambito portuale è da considerare non solo l'area portuale in senso strettamente giuridico (banchine, piazzali e specchio d'acqua del porto) ma anche l'insieme delle aree ad essa collegate e delle infrastrutture di accesso al porto (le aree del raccordo ferroviario, della piattaforma intermodale gestita dalla Società Valdaro S.p.A. e del Canale Fissero fino alla Conca di Valdaro), si ritiene necessario che il P.G.T. riporti espressamente l'indicazione del perimetro dell'ambito che sarà soggetto alla pianificazione di dettaglio della Provincia e che l'attuale strumento urbanistico adottato non riporti.

Nello schema **Allegato 1** al presente parere è rappresentata la perimetrazione dell'ambito secondo le caratteristiche sopra menzionate, che dovrà essere recepita nel Piano in attuazione di quanto disposto dalla normativa regionale citata”.

Provincia e Comune di Mantova (rispettivamente con D.G.P. n. 21 del 28/03/2012 e D.G.C. n. 60 del 23/04/2013) hanno approvato l'Intesa prevista dall'art. 8 della L:R: 30/2006, propedeutica alla redazione del Piano regolatore portuale di competenza della Provincia, la cui approvazione spetta alla Regione.

A fine giugno 2013 la Giunta provinciale di Mantova ha approvato i progetti delle nuove banchine del Porto di Mantova, cofinanziati dalla Comunità europea e dalla Regione. E' stato dato il via alla progettazione definitiva dell'adeguamento delle attuali banchine e all'avvio di quelle del 3° lotto del porto, per 3,4 milioni. A questo progetto ne è associato un altro che si integra col precedente, del valore di un milione di euro. I lavori consentiranno l'espansione dell'operatività dei piazzali portuali a nuove aree pubbliche e private, permetteranno di creare accosti e alloggiamenti funzionali delle chiatte e miglioreranno le possibilità operative delle imprese.

Nel settembre 2013 la Provincia ha attivato le procedure ambientali e di pianificazione per giungere all'adozione del Piano Regolatore Portuale.

Il 20 settembre 2013 è stato pubblicato il Rapporto Ambientale Preliminare comprensivo dello studio di incidenza del Piano Regolatore Portuale di Mantova – Valdaro, unitamente agli elaborati del Piano Regolatore Portuale.

Il PRP sarà adottato dalla Provincia e poi inviato alla Regione alla quale compete l'approvazione definitiva.

## 3 Procedure ambientali

### 3.1 La VAS del PGT

Il PGT del Comune di Mantova – Documento di Piano - è stato assoggettato a procedura di VAS ai sensi della L.R. 12/2005.

Gli elaborati sono stati poi approvati con D.C.C. n. 60 del 21.11.2012

Si riportano di seguito estratti – con riferimento all’ambito di interesse del Piano Attuativo - degli elaborati grafici allegati al Rapporto Ambientale:

- RA 1 : Carta delle criticità
- RA 2 : Carta delle sensibilità
- Vulnerabilità degli acquiferi

Nella “Carta delle criticità” non risultano particolari elementi di rilievo che condizionino il Piano Attuativo; anzi la presenza su gran parte dell’ambito di cave cessate consente di dire che il Piano attuativo insiste per gran parte su aree già degradate ed anzi la sua attuazione del Piano contribuirà al recupero di ampie parti di territorio oggi obsolete.

Nella “Carta delle sensibilità” nell’ambito interessato dall’intervento sono evidenziati:

1. “Siepi, filari e altre formazioni lineari” , che sono stati in gran parte eliminati dall’attività estrattiva
2. La macchia di vegetazione spontanea formatasi intorno allo specchio d’acqua della cava cessata presente nella parte sud dell’ambito
3. Aree di protezione dell’Osservatorio di Gorgo di san Benedetto
4. Il perimetro del Parco del Mincio e conseguente assoggettamento dell’ambito sia alle norme del PTC che alle norme del Codice in materia di autorizzazione paesaggistica degli interventi
5. Le aree boscate a sud lungo il Canale navigabile e la prospiciente Riserva Naturale della Vallazza

Per quanto riguarda gli elementi di cui ai punti 1 e 2 , trovandosi entro l’ambito portuale, dovranno inevitabilmente essere rimossi e pertanto il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguati interventi compensativi.

In riferimento al punto 3 , dovrà essere considerato l’inquinamento luminoso conseguente agli interventi.

Le norme conseguenti ai vincoli di cui al punto 4 comporteranno particolare attenzione nella progettazione sia dei fabbricati che delle aree scoperte.

Infine la presenza a sud di aree di particolare interesse ambientale dovrà comportare un’attenta valutazione delle opere di mitigazione da introdurre nel Piano attuativo.

Nella “Carta di vulnerabilità degli acquiferi” l’ambito territoriale oggetto del Piano attuativo è classificato di “Media sensibilità”
















**Comune di Mantova – PGT – Rapporto ambientale : Carta delle criticità**



## CRITICITA' AMBIENTALI E TERRITORIALI

### Acqua





-  Fascia A del PAI
-  Fascia B del PAI
-  Fascia C del PAI
-  Limite di progetto della Fascia fluviale B
-  Aree assoggettate a tutela idrogeologica dal PTC del Parco del Mincio
-  Aree a rischio idraulico segnalate dal PTCP
-  Corsi d'acqua con criticità ambientali segnalati dal PTCP
-  Scarichi in corpo idrico superficiale

### Suolo

-  Sito di interesse nazionale - Laghi di Mantova e Polo chimico
-  Sito contaminato ex DM 471/1999
-  Sito bonificato o con procedimento concluso a seguito di Analisi di Rischio

-  Ambiti territoriali estrattivi
-  Cave cessate









### Elettromagnetismo






-  Antenne radiotelevisive
-  Antenne di telefonia mobile
-  Elettrodotti
-  Fasce di rispetto degli elettrodotti




### Rumore





-  Aree in classe V
-  Aree in classe VI

### Antropico

-  Aziende RIR
-  Aziende AIA
-  Industrie insalubri di I classe
-  Depuratori
-  Distributori di carburante
-  Impianti di trattamento rifiuti
-  Impianti di Produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili
-  Aree dismesse








-  Strade con consistenti volumi di traffico
-  Ferrovie
-  Strade interessate dal trasporto di merci pericolose
-  Ferrovie interessate dal trasporto di merci pericolose
-  Canali navigabili interessati dal trasporto di merci pericolose


-  Metanodotto
-  Pipeline (Polimeri)
-  Fascia di rispetto del metanodotto

-  Margini urbani a bassa permeabilità
-  Margini di salvaguardia dei valori ambientali
-  Ambiti di ricomposizione insediativa
-  Nuclei urbani caratterizzati da processi di conurbazione arteriale








### Rispetti igienico-sanitari

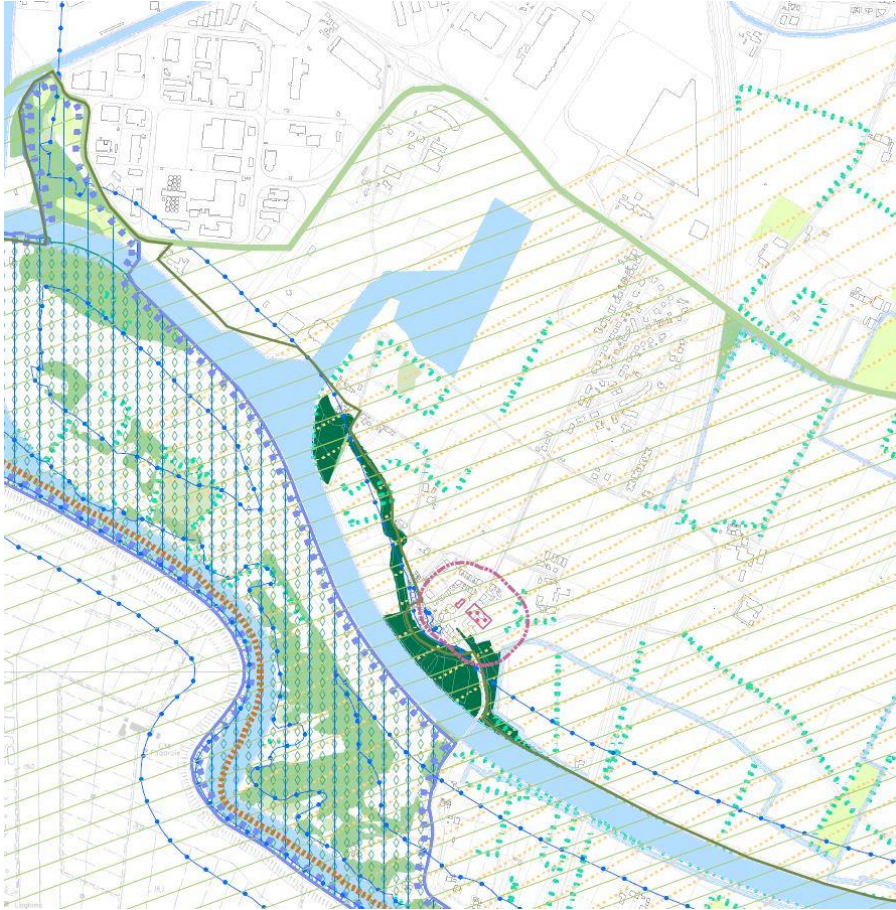
#### Allevamenti

-  Bovini
-  Suini e cinghiali
-  Avicunicoli
-  Equini
-  Equini e caprini
-  Allevamenti familiari
-  Fasce di rispetto degli allevamenti

-  Fascia di rispetto del depuratore
-  Fascia di rispetto del cimitero

#### Indicazioni dei comuni contermini da PGT

-  Antenne di telefonia mobile
-  Antenne radiotelefoniche
-  Fascia di rispetto del depuratore
-  Fascia di rispetto del cimitero
-  Fasce di rispetto degli allevamenti
-  Distanza teorica dai centri abitati ove non prevedere insediamenti zootecnici
-  Attività chimica







**Comune di Mantova – PGT – Rapporto ambientale : Carta delle sensibilità**



## SENSIBILITA' AMBIENTALI E TERRITORIALI

### Acque

#### Reticolo idrico superficiale

-  Minore
-  Principale
-  Fascia di tutela del reticolo idrico
-  Fascia di salvaguardia del reticolo idrico

#### Acque per il consumo umano

-  Fascia di tutela assoluta dei pozzi
-  Seconda fascia di tutela dei pozzi


### Elettromagnetismo

-  Strutture sensibili
-  Aree di particolare tutela per l'installazione di antenne ex DCC n.17/11


### Rumore

-  Aree in classe II








### Inquinamento luminoso

-  Area di protezione dell'osservatorio di Gorgo San Benedetto Po






### Antropico

-  Ambiti interessati da programmi negoziati

### Elementi vegetazionali

-  Alberi monumentali
-  Alberi di importanza paesaggistica
-  Siepi, filari e altre formazioni lineari
-  Boschi da PIF Provincia di Mantova e altri da parere Provincia di Mantova
-  Boschi da rilievo comunale (gennaio 2011)
-  Vegetazione idrofita e prati umidi
-  Formazioni artificiali e antropogene

### Aree naturali





-  Zone di protezione speciale
-  Siti di interesse comunitario
-  Riserve naturali
-  Parco naturale adottato del Parco del Mincio
-  Parco regionale del Mincio

### Patrimonio culturale



#### Beni culturali

-  Art. 10 comma 1 D.Lgs 42/2004 (ex art. 1 L. 1089/39) - Tutela diretta
-  Art. 12 D.Lgs 42/2004 (ex art. 4 L. 1089/39) - Verifica di interesse culturale
-  Art. 45 D.Lgs 42/2004 (ex art. 21 L. 1089/39) - Tutela indiretta
-  Sistema dei laghi di Mantova, del canale Rio, dei ponti dei Mulini e di San Giorgio
-  Tutela indiretta del Sistema dei laghi di Mantova e del Palazzo Ducale e castello di San Giorgio
-  Siti archeologici
-  Siti archeologici - comuni contermini



#### Beni paesaggistici

-  DM 03.04.65 (fiume Mincio)
-  DM 26.05.70 (Lago Mezzo ed Inferiore)
-  DM 13.10.77 (Mantova e Cittadella)
-  DM 13.02.65 (Rio)


#### Aree tutelate per legge

-  Territori contermini ai laghi (art. 142 comma 1 lettera b D. Lgs. 42/2004)
-  Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici e relative sponde (art. 142 comma 1 lettera b D. Lgs. 42/2004)

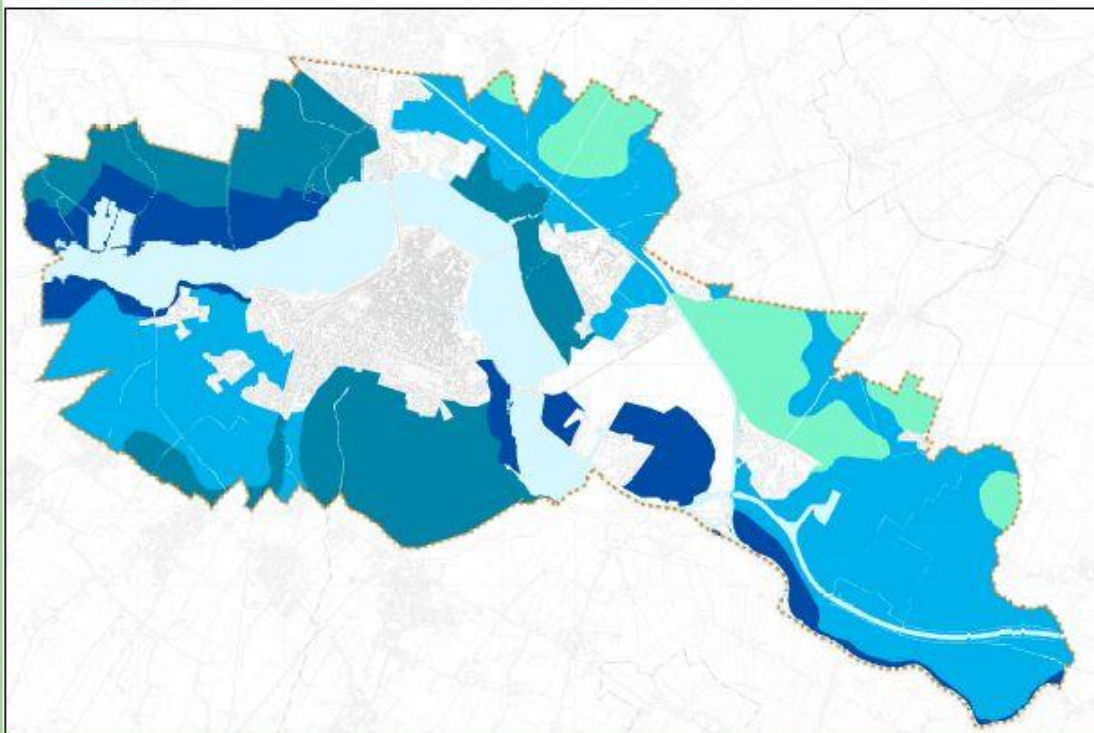
### Unesco

-  Zona di tutela Unesco
-  Buffer zone Unesco

### PTR

-  Ambito di salvaguardia e riqualificazione dei laghi di Mantova (PTR art. 19 comma 2)

## VULNERABILITA' DEGLI ACQUIFERI



### 3.2 LA VIC del PGT

Lo Studio per la Valutazione di Incidenza allegato al PGT è stato redatto sulla base delle Normative europee contenute nella Direttiva Habitat 92/43/CEE del 21 maggio 1992 e Direttiva “Uccelli” 797409/CEE nonché delle prescrizioni dell’art. 6 del DPR 120/2003 c. 1.

L’elaborato è stato oggetto di parere favorevole della Provincia di Mantova con atto dirigenziale n. 86/1 del 04/10/2012 e approvato con D.C.C. n. 60 del 21/11/2012.

Il documento interessa l’ambito del Piano Attuativo per la presenza in prossimità del confine sud della Riserva Naturale della Vallazza – ricompresa nella Rete Natura 2000 del Comune di Mantova.

Essa è stata istituita da Regione Lombardia nel 1991 ed è Sito di importanza comunitaria (SIC).

Gli aspetti naturalistici rivestono grande importanza soprattutto per la presenza di :

- Associazioni tipiche degli ambienti palustri di ripa;
- Zone umide perialveali
- Elevato numero di specie di uccelli, con la presenza di specie rare
- Presenza di specie anfibe rare

Si riportano di seguito i contenuti che riguardano il sito Vallazza ed estratto della Tavola allegata.

### 3.2.1 I siti della rete natura 2000: sic e zps: Il sito della Vallazza (SIC IT20B0010 Vallazza)

Sito di grande interesse, caratterizzato da elevata naturalità degli habitat presenti. Grande varietà di habitat idroigrofilo e presenza di formazioni vegetali tipiche degli ambienti umidi planiziali. Componente floristica caratterizzata da numerose specie e soprattutto da specie rare o rarissime, alcune delle quali inserite nella Lista Rossa. Componente faunistica estremamente ricca e ben differenziata, con presenza, in particolare per l'avifauna, di numerose specie di interesse comunitario, sia come nidificanti che come migratrici. Importante luogo di sosta nel periodo di doppio passo autunnale e primaverile, nonché luogo di svernamento per numerose specie. Significativa anche l'ittiofauna.

#### 3.2.1.1 Principali caratteri del sito

La Riserva naturale "Vallazza" è stata istituita dalla Regione Lombardia con delibera del Consiglio Regionale del 24 gennaio 1991 n. V/102, classificata come Riserva naturale orientata e la gestione affidata al Parco del Mincio. La Riserva è istituita nei territori dei comuni di Virgilio e Mantova con le finalità di *"garantire la conservazione e la ricostituzione dell'originario ambiente naturale di una vasta zona umida"* e di *"disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici"* (art. II, DCR n. V/102 del 24 gennaio 1991).

Con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 3 aprile 2000 la Vallazza venne designata come Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE (c.d. Direttiva Uccelli) e come proposto Sito di Importanza Comunitaria (SIC) ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (c.d. Direttiva Habitat), identificata con il codice IT20B0010.

La Regione Lombardia con D.G.R. n. 14106 dell'8 agosto 2003, approvava l'elenco dei SIC regionali affidando la gestione del SIC Vallazza al Parco del Mincio. La stessa Regione Lombardia con D.G.R. n. 18453 del 30 luglio 2004, designava inoltre il Parco del Mincio come ente gestore della ZPS Vallazza. Con Decisione della Commissione Europea 2004/798/CE del 7 dicembre 2004, avente a oggetto l'elenco dei siti di importanza comunitaria della regione biogeografia continentale, la Vallazza ottenne il riconoscimento di Sito di Importanza Comunitaria (SIC).

L'elenco dei SIC e delle ZPS per la regione biogeografica continentale in Italia è stato pubblicato con decreto del Ministero dell'Ambiente 25 marzo 2005.

Modifiche alla perimetrazione del SIC e della ZPS sono state successivamente apportate con D.G.R. n. 1876 dell'8 febbraio 2006 "Rete Natura 2000 in Lombardia: trasmissione al Ministero dell'Ambiente della proposta di aggiornamento della banca dati, istituzione di nuovi siti e modificazione del perimetro di siti esistenti", con D.G.R. n. 3798 del 13 dicembre 2006 "Rete Natura 2000: modifiche e integrazioni alle DD.GG.RR. n. 14106/03, n. 19018/04 e n. 1791/06, aggiornamento della banca dati Natura 2000 e individuazione degli enti gestori dei nuovi SIC proposti", con D.G.R. n. 3624 del 28 novembre 2006 e D.G.R. n. 4197 del 28 febbraio 2007 (che istituiscono nuove ZPS o ampliano ZPS esistenti), e infine con D.G.R. n. 5119 del 18 luglio 2007 "Rete Natura 2000: determinazioni relative all'avvenuta classificazione come ZPS delle aree individuate con dd.gg.rr. 3624/06 e 4197/07 e individuazione dei relativi enti gestori".

#### 3.2.1.2 Localizzazione

Il SIC/ZPS "Vallazza" si sviluppa per circa 6 km, su una superficie di circa 521 ettari, nei comuni di Mantova e Virgilio, a sud-est della città di Mantova, dove il Mincio, appena abbandonato il Lago Inferiore, si espande in una vasta zona umida. La Riserva Naturale "Vallazza" si estende su una superficie di circa 496 ettari. I limiti dei due istituti di tutela coincidono per buona parte del perimetro: a partire da Diga Masetti si attestano lungo la SP 28 e poi seguono l'argine in destra Mincio fino al ponte dell'Autostrada A22 del Brennero; da qui il limite coincide nuovamente con l'argine in sinistra Mincio per poi distaccarsene all'altezza di Casette Malcantone e proseguire lungo la Strada Riviera Mincio e lungo l'argine destro del Canale Fissero-Tartaro fino a Valdaro.

In questo punto il limite del sito Natura 2000 comprende anche alcune aree coperte da vegetazione naturale e seminaturale incuneate tra Canale Fissero-Tartaro, Canale Diversivo

Mincio, Canale Acque Basse e zona industriale, mentre il limite della Riserva prosegue lungo l'argine destro del Fissero-Tartaro.

Successivamente il limite del sito Natura 2000 si attesta lungo la sonda destra del Canale Sisma e poi lungo quella sinistra del canale di sollevamento della Polimeri Europa a comprendere l'ampia zona valliva di proprietà della stessa azienda, mentre il limite della Riserva ne esclude una parte.

In seguito i due limiti tornano a coincidere e si attestano lungo il bordo della zona industriale fino a raggiungere nuovamente la SP 28.

### *3.2.1.3 Fattori di pressione e minacce (da piano di gestione del sito)*

Ecosistema dal delicato equilibrio ecologico, minacciato da diversi fattori tra cui: progressivo interrimento degli ambienti umidi (per cause naturali); evoluzione trofica delle acque in costante peggioramento per gli apporti inquinanti di origine civile, industriale e zootecnica che interessano sia il corso superiore del fiume che direttamente il bacino della Vallazza; presenza di contaminanti nei sedimenti a causa di apporti inquinanti delle industrie; danni alla vegetazione stagnale provocati dalla presenza di una consistente colonia di nutrie (*Miocastor coypus*).

Nei territori limitrofi alla riserva, esistono attività antropiche piuttosto importanti tra le quali il polo industriale della città ed i centri abitati di notevoli dimensioni come quelli di Mantova e di Cerese. All'interno della riserva, inoltre, esiste un rilevante traffico fluviale.

Il polo chimico costituisce la principale criticità pregressa per i rischi dovuti all'inquinamento idrico e dei suoli, alla presenza di un sito contaminato, e alla presenza di attività a rischio di incidente rilevante.

#### Aspetti critici legati ad habitat acquatici

La Vallazza è un'area a bassa profondità e ridotto idrodinamismo che presenta peculiarità tipiche di zone umide di pianura. È caratterizzata da consistenti tassi di produzione primaria macrofita sommersa ed emergente, sedimenti soffici a elevato carico organico, intensi processi batterici di mineralizzazione a cui è associato un forte rischio di ipossia nella colonna d'acqua.

#### Alterazioni del regime idrologico

Le componenti del regime idrologico, fondamentali per la regolazione dei processi ecologici negli ecosistemi dei corsi d'acqua, sono cinque: 1. la portata complessiva; 2. la frequenza di una certa condizione di deflusso; 3. la durata di una certa condizione di deflusso; 4. il periodo dell'anno in cui una certa condizione di deflusso si presenta; 5. la rapidità di variazione da una condizione di deflusso ad un'altra.

#### Inquinamento ed eutrofizzazione delle acque superficiali

In generale diversi tipi di sostanze inquinanti possono avere diversi impatti sulle acque superficiali:

- l'eutrofizzazione,
- la riduzione della quantità di ossigeno disciolto,
- l'eccessiva concentrazione di sostanze pericolose.

La torbidità e l'aumento della temperatura dell'acqua costituiscono esempi di alterazione delle caratteristiche fisiche dei corpi idrici che possono danneggiare le comunità acquatiche vegetali e animali, e che sono causate rispettivamente dalla presenza di un eccesso di sedimenti o di sostanza organica in sospensione, e dallo scarico di acque di trattamento o raffreddamento più calde di quelle del corpo idrico recettore.

A livello locale le concause principali sono le seguenti:

- presenza del Polo Chimico di Mantova e del SIN;
- carico trofico e batterico apportato dal depuratore di Mantova;
- accumulo di biomassa nelle biocenosi acquatiche e igrofile dovuto alla mancata utilizzazione della canna di palude;

- accumulo di sedimenti soffici ad elevato carico organico in grado di restituire per anni nutrienti al sistema.

Il depuratore di Mantova apporta il proprio carico trofico e batterico, anche se inferiori ai limiti di legge, direttamente in Vallazza, senza alcuna possibilità di ulteriore abbattimento.

#### Invasione di specie vegetali alloctone

La presenza della rizofita alloctona *Nelumbo nucifera* che fu introdotta nel 1921 nei laghi di Mantova costituisce una seria minaccia per la conservazione delle comunità di pleustofite e rizofite autoctone (*Nymphaea alba*, *Trapa natans* ecc.), oltre a determinare condizioni ambientali inidonee all'attività trofica e riproduttiva di molte specie. Laddove le isole di fior di loto vengono in contatto con il canneto, la rizofita invade completamente i margini degli specchi d'acqua, determinando la scomparsa dell'ecotone canneto-acqua libera, uno dei più importanti habitat trofici e riproduttivi per l'avifauna.

#### Invasione di specie vegetali autoctone

Lo sviluppo eccessivo della castagna d'acqua in Vallazza rappresenta un indice dell'aumento dell'eutrofizzazione delle acque: può compromettere le funzionalità ecologiche dei chiari d'acqua a causa dell'eccessivo ombreggiamento dei fondali, della riduzione degli interscambi all'interfaccia acqua/atmosfera, dell'ostacolo fisico ai movimenti dell'acqua o dell'elevato tasso di sedimentazione e accumulo.

#### Invasione di specie animali alloctone

Tra le minacce per le biocenosi originarie del fiume Mincio vi è la diffusione di molte specie alloctone, quali il gambero americano *Procambarus clarkii*, i molluschi bivalvi asiatici o centro est europei (*Anodonta woodiana*, *Corbicula fluminea*, *Dreissena polymorpha*, le numerose specie ittiche, la Testuggine a guance rosse (*Trachemys scripta*), la nutria.

### *3.2.1.4 Fattori di disturbo antropico*

#### Navigazione

La presenza di natanti si ripercuote comunque negativamente sulle specie ornitiche, in qualunque momento del loro ciclo biologico (riproduzione, sosta migratoria, svernamento). Nel sito, oltre alla navigazione turistica e a quella da diporto, esiste anche una navigazione commerciale da cui dipende l'attività del polo industriale in riva sinistra, che deve essere salvaguardata ma regolata.

#### Pesca

La pesca nelle forme consentite, sia da terra che da acqua, non è di per sé negativa per gli Uccelli ma l'attività comporta molto spesso la permanenza del pescatore per lungo tempo in zone critiche, portando agli stessi problemi delle altre attività ricreative.

#### Fruizione turistico-ricreativa

Un problema importante del sito è il forte disturbo antropico, rilevante in qualunque periodo dell'anno in determinate aree.

#### Disturbo acustico

La presenza di un campo da cross ai confini del sito, immediatamente a sud del depuratore di Mantova.

#### Discariche abusive

Uno dei problemi ancora irrisolti del sito è fonte di potenziale ulteriore inquinamento di falda e suolo e la presenza di numerose discariche abusive, sia in destra, sia in sinistra idraulica.

#### Barriere ecologiche

Linee elettriche con rischio di elettrocuzione e/o collisione in volo con i conduttori. Nello specifico, l'area in oggetto è potenzialmente suscettibile di rischio "elettrico" per l'avifauna, soprattutto in ragione del fatto che il sito è attraversato da un elettrodotto



### Opere idrauliche

La conca di Diga Masetti separa il Lago Inferiore dalla Vallazza e presenta un'apertura che permetterebbe il libero passaggio della fauna ittica qualora fosse lasciata una portata d'acqua sufficiente.

### Pioppicoltura

Banalizzazione del paesaggio, riduzione della biodiversità, causa di problemi idraulici, fonte di inquinamento ambientale, sono solo alcuni dei principali capi d'accusa che sono imputati alla pioppicoltura.

#### *3.2.1.5 Obiettivi di conservazione*

Gli obiettivi gestionali della Riserva Naturale "Vallazza" consistono nel perseguimento delle finalità istitutive dell'area protetta che, in accordo con quanto riportato dall'art. II, DCR n.V/102 del 24 gennaio 1991, sono:

1. garantire la conservazione e la ricostituzione dell'originario ambiente naturale di una vasta zona umida;
2. disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici.

Il perseguimento delle finalità istitutive della Riserva e la tutela degli habitat e delle specie di importanza comunitaria e possibile contrastando le minacce gravanti sull'ecosistema, attraverso una serie di azioni organizzate nell'ambito dei seguenti ulteriori obiettivi generali:

1. Conservazione degli habitat:
  - gestione delle dinamiche successionali della vegetazione;
  - gestione degli habitat in relazione al miglioramento/mantenimento di condizioni ambientali favorevoli alle specie rare o minacciate, non solo avicole, e alla massimizzazione della diversità biologica del sistema.
2. Gestione dei deflussi e della qualità delle acque:
  - - regolazione dei livelli idrici compatibile con le esigenze ecologiche di habitat e specie;
  - - miglioramento qualitativo delle acque e del sedimento;
  - - contenimento del carico trofico del sistema;
  - - contrasto dei fenomeni di interrimento;
3. Regolamentazione delle attività antropiche:
  - - contrasto ai disturbi arrecati dalle attività antropiche;
  - - organizzazione delle attività di fruizione didattico-ricreativa secondo modalità compatibili con le esigenze di conservazione attiva degli habitat e delle specie.

#### *3.2.1.6 Obiettivi di dettaglio*

### Habitat

Conservazione degli habitat di interesse comunitario esistenti Habitat acquatici (3150, 3170, 3260 e 3270).

La conservazione degli habitat acquatici è strettamente connessa con la corretta gestione dei deflussi e della qualità delle acque per quanto in precedenza evidenziato.

### Habitat forestali (\*91E0 e 92A0)

Lo stato di conservazione di questi habitat è fortemente condizionato dall'idrologia stagionale.

Per un buono stato conservativo è necessario il mantenimento di livelli idrici elevati, tenendo in considerazione il fatto che allagamenti troppo frequenti o costanti con permanenza duratura di acqua affiorante non sono propriamente favorevoli agli habitat. Allo stato attuale la capacità di rinnovazione del salice bianco non garantisce il consolidamento o l'espansione dell'attuale esigua

superficie occupata dall'habitat. Questi habitat, oltre all'elevato valore naturalistico, svolgono un'importante funzione nella regimazione delle acque e di fascia tampone fra coltivi e ambiti fluviali per i prodotti ammendanti e anticrittogamici usati in agricoltura. La funzione naturalistica si esplica, oltre che nel costituire luogo di rifugio ed alimentazione per la fauna selvatica, anche di collegamento fra i diversi siti o nuclei boscati ancora presenti nell'area.

Come obiettivi generali sono da ricordare:

- La rigenerazione o più in generale la gestione attiva per i popolamenti invecchiati di salice bianco con morie e presenza di specie alloctone.
- Il mantenimento di un'adeguata quantità di necromassa in piedi e a terra.

#### Incremento della superficie degli habitat

Per il sito in esame questo obiettivo può essere perseguito per gli habitat per i quali è in atto una fase regressiva manifesta per carenza di rinnovazione e/o per espansione di vegetazione invasiva (3150, \*91E0) o per habitat caratterizzati da superficie esigua (3260). L'obiettivo è inoltre conseguito attraverso tutte quelle azioni indirette che preservano le condizioni di base per uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat strettamente legati alle condizioni idrologiche:

- evitare alterazioni del bilancio idrico;
- evitare l'eutrofizzazione e l'inquinamento delle acque;
- evitare l'eccessiva antropizzazione dell'ambiente ripario.

#### Altri obiettivi

1. Diversificazione strutturale di habitat forestali strutturalmente troppo omogenei (nuovi impianti forestali).
2. Eradicazione (*Nelumbo lucifera* e *Ludwigia hexapetala*) e/o contenimento (specie forestali) delle specie vegetali invasive alloctone.

Si rimanda al Piano di Gestione per la declinazione degli obiettivi in specifiche azioni.

### **3.2.2 Coerenza tra obiettivi di pgt e piani di gestione: Vallazza**

Nel presente capitolo viene verificata attraverso specifiche matrici la coerenza tra gli obiettivi del Documento di Piano e gli obiettivi di conservazione dei Piani di gestione dei singoli siti, la coerenza tra le azioni del Piano delle Regole e gli obiettivi di conservazione dei Piani di gestione dei singoli siti, la coerenza tra gli obiettivi del Piano dei Servizi e gli obiettivi di conservazione dei Piani di gestione dei singoli siti.

#### *3.2.2.1 Documento di piano*

Di seguito si propone la matrice di coerenza tra gli obiettivi del Documento di Piano e le strategie del Piano di Gestione del Sito Vallazza. In verde è riportata la piena coerenza, in azzurro la parziale coerenza e in rosso l'incoerenza tra gli obiettivi dei due strumenti.

- Legenda:**
- piena coerenza, quando si riscontra una sostanziale coerenza tra obiettivi / strategie di riferimento e obiettivi di piano
  - coerenza potenziale, incerta e/o parziale, quando si riscontra una coerenza solo parziale oppure, per quanto potenziale, non definibile a priori
  - incoerenza, quando si riscontra non coerenza
  - non pertinente, quando un certo obiettivo o strategia si ritiene non possa considerarsi pertinente e/o nello spazio di azione dei contenuti del DdP del PGT o tematicamente non attinente

OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO	VALLAZZA			
	disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici	Conservazione degli habitat	Gestione dei deflussi e della qualità delle acque	Regolamentazione delle attività antropiche
Contenere il consumo di suolo				
Contribuire alla tutela , al consolidamento ed alla valorizzazione delle aree naturali				
Conservare gli spazi agricoli e riconoscerne le differenti vocazioni				
Tutelare e valorizzare il patrimonio storico e culturale				
Favorire gli interventi di riqualificazione e riuso del patrimonio edilizio				
Garantire l'efficienza delle trasformazioni territoriali				
Migliorare l'efficienza e l'accessibilità dei servizi				
Garantire la qualità degli spazi pubblici esistenti e di progetto				
Promuovere progetti di riqualificazione dei principali spazi aperti esistenti				
Completare il sistema delle connessioni infrastrutturali su gomma, ferro e acqua				
Migliorare l'accessibilità del centro storico armonizzando le esigenze di cittadini e fruitori della città				
Sviluppare la rete ciclabile sia in ambito urbano che per la fruizione del territorio agricolo e naturale				
Potenziare il polo logistico di Valdaro in accordo con la Provincia di Mantova				
Valorizzare il sistema commerciale delle "botteghe del centro"				
Riconoscere le diverse vocazioni dei poli produttivi esistenti in accordo con il PTCP della Provincia di Mantova				

OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO	VALLAZZA			
	disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici	Conservazione degli habitat	Gestione dei deflussi e della qualità delle acque	Regolamentazione delle attività antropiche
Proseguire nel confronto con gli altri soggetti istituzionali per la condivisione delle scelte territoriali nell'ottica della sostenibilità complessiva				
Garantire attraverso un atto condiviso di pianificazione il coordinamento di tutti gli aspetti della gestione della città				

Come si evince dalla matrice sopra riportata i principali elementi di coerenza sono riconducibili agli obiettivi di conservazione, tutela e valorizzazione delle aree naturali e agricole.

I restanti obiettivi, pur promuovendo una complessiva sostenibilità territoriale, non interferiscono direttamente con gli obiettivi perseguiti dal Piano di Gestione, fatta eccezione per l'area produttiva di Valdaro, il cui potenziamento non è coerente con l'obiettivo di regolamentazione delle attività antropiche ai fini della conservazione del sito.

### 3.2.2.2 Piano delle regole

Nella matrice successiva si riporta la coerenza tra le azioni del Piano delle Regole e gli obiettivi di conservazione del Piano di Gestione del sito Vallazza.

AZIONI DEL PIANO DELLE REGOLE	VALLAZZA			
	disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici	Conservazione degli habitat	Gestione dei deflussi e della qualità delle acque	Regolamentazione delle attività antropiche
<b>Per il sistema ambientale e rurale</b>				
Il riconoscimento degli habitat già individuati quali habitat da conservare entro i Siti natura 2000 quali aree di non trasformazione;				
Tutela delle aree verdi esistenti verde attorno alla città attraverso il completamento del Parco Periurbano e la valorizzazione delle rive dei laghi, per la formazione di un sistema ambientale del verde territoriale;				
L'individuazione e la tutela delle emergenze vegetazionali, nonché degli elementi della percezione;				
Il contenimento, ove possibile, delle possibilità di edificazione lungo i corsi d'acqua per tutelare, in una logica vasta e di interrelazioni, il sistema complessivo delle acque;				
L'articolazione delle aree agricole in aree agricole di valenza paesaggistica, ovvero ambiti caratterizzati da particolare sensibilità paesaggistica ed ecologica in accordo con gli strumenti di pianificazione sovraordinata e in particolare con la RER; aree agricole produttive; e aree agricole di interazione finalizzate al mantenimento di spazi filtro tra ambito urbano ed ambito extraurbano;				
La definizione di criteri e regole per gli interventi nel territorio rurale in ragione della sensibilità dell'ambito territoriale				
Incremento dell'equipaggiamento vegetazionale e miglioramento della dotazione di verde attrezzato dentro e fuori la città				
<b>Per il sistema insediativo</b>				
Censimento dei valori storico-artistico-monumentali ed ambientali, tipologici e documentari del patrimonio edilizio e identificazione di criteri di intervento e di tutela				
Contenimento delle possibilità di nuova edificazione all'interno del centro storico a tutela dei rapporti percettivi e morfologici esistenti;				
Introduzione nella normativa del Piano delle Regole di criteri di progettazione architettonica compatibile con i caratteri distintivi della città storica				
Introduzione di criteri e regole per la qualità degli interventi nel tessuto urbano consolidato in ragione della sensibilità dell'ambito territoriale;				
Individuazione degli ambiti interni al TUC da assoggettare a pianificazione attuativa, ovvero dei piani attuativi per il recupero e la conversione di ambiti produttivi dismessi o degradati e dei piani attuativi di completamento dei vuoti urbani;				
Incentivazione al recupero e alla ristrutturazione edilizia rispetto alla nuova edificazione				
Introduzione di maggiori flessibilità d'uso per il recupero degli edifici dismessi;				
Introduzione del rapporto di permeabilità per le trasformazioni urbanistiche ed edilizie;				
Approfondimento dei vincoli paesaggistici e in particolare verifica dell'elenco dei beni culturali e delle aree a rischio archeologico;				
Coordinamento con le disposizioni previste dal Piano Energetico Comunale (PEC).				
<b>Sistema infrastrutturale</b>				
Completamento delle infrastrutture portuali; previsione di una piattaforma di scambio merci per interconnettere traffico pesante.				
Esplicitazione nella disciplina dell'area produttiva di Valdaro della tematica infrastrutturale.				
<b>Sistema economico</b>				
Articolazione della disciplina per le aree per attività economiche in ragione del contesto territoriale in cui si inseriscono e della sensibilità paesaggistica.				
Governo e organizzazione delle strutture commerciali nel territorio (stop alle grandi strutture, coordinamento per le medie, recupero dei contenitori dismessi).				

Come è possibile osservare nella matrice si riscontra la piena coerenza tra le azioni del Piano delle Regole facenti parte del Sistema Ambientale e Rurale e gli obiettivi di conservazione del Piano di Gestione. Relativamente al Sistema infrastrutturale si evidenzia che le azioni del Piano che non sono coerenti con gli obiettivi del Piano di Gestione della Vallazza riguardano il completamento delle infrastrutture portuali e della piattaforma intermodale ferro-acqua – gomma. Si specifica che tali azioni sono di natura sovralocale e non in capo direttamente al Comune di Mantova.

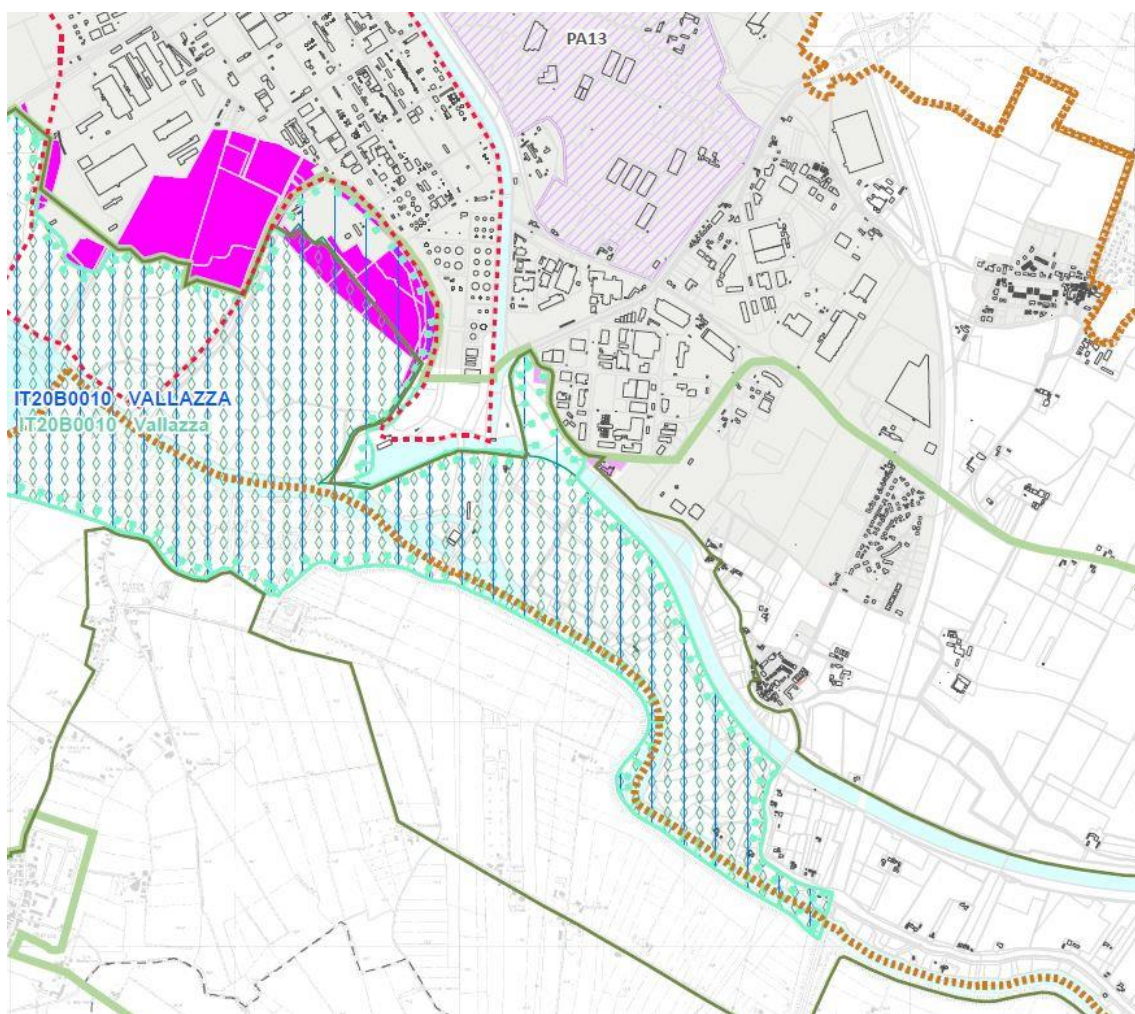
Inoltre si fa presente che il Piano Regolatore del Porto di Valdaro è sottoposto a specifico studio per la Valutazione di incidenza, pertanto si rinvia alla relativa procedura.

Le altre azioni del Piano delle Regole non interferiscono direttamente con gli obiettivi perseguiti dal Piano di Gestione in oggetto.

### 3.2.2.3 Piano dei servizi

Il piano servizi non contiene nuove previsioni di aree destinate a servizi di interesse pubblico o generale che possano interferire con il sito Vallazza, mentre la Rete Ecologica Comunale individuata all'interno del PS, concorre al raggiungimento degli obiettivi previsti dallo specifico piano di gestione:

1. garantire la conservazione e la ricostituzione dell'originario ambiente naturale di una vasta zona umida;
2. disciplinare e controllare la fruizione del territorio ai fini scientifici e didattici;
3. Conservazione degli habitat;
4. Gestione dei deflussi e della qualità delle acque;
5. Regolamentazione delle attività antropiche.



Comune di Mantova – PGT – VIC : Rete Siti Natura 2000

TUTELE AMBIENTALI	
<i>Siti Rete Natura 2000</i>	
	Zone di protezione speciale
	Siti di interesse comunitario
<i>Parchi e riserve</i>	
	Riserve naturali
	Parco naturale adottato del Parco del Mincio
	Parco regionale del Mincio
<i>Unesco</i>	
	Zona di tutela Unesco
	Buffer zone Unesco
<i>PTR</i>	
	Ambito di salvaguardia e riqualificazione dei laghi di Mantova PTR art. 19 comma 2
PREVISIONI DEL PGT	
	Tessuto urbano consolidato
<i>Trasformazioni del tessuto consolidato</i>	
	Piani di recupero o completamento in ambito urbano
	Ambiti dismessi o degradati da assoggettare a recupero e riqualificazione
	Piano a destinazione produttiva prevalente
<i>Ambiti di trasformazione</i>	
	Ambiti di trasformazione
PREVISIONI DI TRASFORMAZIONE DEL PRG NON CONFERMATE NEL PGT	
	Zona B2: zona saturata o di completamento caratterizzata da edilizia semintensiva
	Zona C: Zona di espansione a destinazione principale residenziale
	Zona D1: zona per attività economiche
	Zona D2: zona a destinazione esclusiva per attività economiche secondarie di grandi dimensioni
	Zona F1: aree ed attrezzature pubbliche o di interesse pubblico o generale di proprietà pubblica
	Zona F2: Aree ed attrezzature per servizi privati di interesse pubblico o generale

### 3.3 VAS e VIC del Piano Regolatore Portuale

#### 3.3.1 Premessa

Le procedure amministrative di approvazione del PRP sono fissate dalla la LR n.30/2006, che indica un percorso coerente a quello indicato nella Legge nazionale per i porti n.84/1994: conformità urbanistica, intesa con i Comuni interessati (Mantova - l'ambito interessa quasi esclusivamente il suo territorio - e San Giorgio di Mantova) adozione da parte dell'Autorità portuale (la Provincia), senza però esplicitare né i procedimenti di valutazione ambientale, né l'ente preposto all'approvazione.

In merito, a seguito di confronti e verifiche tra Provincia o Regione svolte nel corso del 2012, la Regione Lombardia ha chiarito che il Piano, dopo l'adozione provinciale, sarà sottoposto ad approvazione da parte della Regione; ha inoltre dichiarato che lo stesso deve essere sottoposto alle procedure di VAS (o verifica di assoggettabilità) e VIC, entrambe di competenza provinciale, mentre la VIA viene demandata ai progetti delle singole opere ( permessi di costruire delle opere di urbanizzazione , ecc).

Nello specifico il PRP di Mantova si configura come strumento che:

- aggiorna i piani precedenti, confermando sostanzialmente le previsioni pregresse dei principali lotti attuativi, in buona misura già realizzate e in corso di realizzazione, ed estendendo l'ambito da sottoporre a pianificazione con aree operativamente integrate e connesse alle attività portuali;
- incrementa gli ambiti destinati ad interventi di rinaturazione, conseguenti alla previsione di nuove misure mitigative e compensative degli effetti ambientali;
- adegua i contenuti e le analisi del Piano alle indicazioni disciplinari vigenti in materia di VIC e di VAS.

Nel corso del 2013 sono state sviluppate le attività finalizzate al raggiungimento dell'Intesa con i Comuni interessati preliminarmente all'adozione del Piano (come previsto dalla L.R. 80/96) che hanno

portato all'approvazione dell'intesa tra la Provincia di Mantova e il Comune di Mantova da parte di entrambi gli Enti (D.G.P. n. 21 del 28/03/2013).

Nel paragrafo seguente si sviluppa un dettagliato rapporto sugli atti di pianificazione e programmazione e dei procedimenti amministrativi, ai diversi livelli istituzionali, che hanno regolato i progetti e gli interventi realizzati o in corso di realizzazione per lo sviluppo del Porto di Mantova.

Tale rapporto è risultato propedeutico alla definizione del percorso intrapreso per definire i procedimenti di valutazione ambientale a cui sottoporre il Piano.

### 3.3.2 Il procedimento di valutazione

I Piani Regolatori Portuali (PRP), solo per i porti marittimi, sono stati istituiti e disciplinati dalla Legge 84/1994 quali strumenti per la *“programmazione e realizzazione delle opere”* (art. 5). La stessa legge all'art. 27 comma 3 specifica che *“i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento”*.

Tali riferimenti, applicati al PRP di Mantova, portano ad indicare che gli strumenti finalizzati alla programmazione e realizzazione delle opere portuali da assumere quali strumenti di pianificazione vigenti sono individuati:

- nel Progetto Generale del 1984, integrato con il PRGC del 1984 e i progetti esecutivi del 1° e 2° lotto del 1986 e del 1992,
- nel Piano Previsionale degli Insediamenti del 1994 integrato con il progetto del raccordo ferroviario del 2000-2004,
- nel Layout del Porto del 2004-2005 integrato con il PRGC del 2004 e con il progetto di completamento delle opere di urbanizzazione del 1° e 2° lotto del 2009.

Pertanto il PRP di Mantova – Valdaro 2013, da adottare ai sensi della LR 30/2006, viene proposto quale aggiornamento dei sopra indicati strumenti di pianificazione e programmazione vigenti, anche in adeguamento alla disciplina in materia di valutazione ambientale.

Il D.Lgs. 152/2006 specifica che sono sottoposti a VIA o a verifica di assoggettabilità i progetti di cui all'allegato IV, prescrizioni confermate nella LR 5/2010, allegato B.

Bisogna comunque assumere, in base alla cronologia sopra riportata, che:

- il primo progetto generale del Porto integrato con i progetti esecutivi del 1° e 2° lotto è stato sottoposto a procedura di esclusione VIA nel 1993;
- per il progetto di completamento delle opere di urbanizzazione del 1° e 2° lotto del 2009 è stata prodotta dalla Regione una attestazione sulla non necessità della procedura di VIA ed espressa dal Parco del Mincio Valutazione d'incidenza positiva;
- il progetto del raccordo ferroviario e il progetto dell'abbassamento morfologico del 3° lotto sono stati sottoposti a procedura di esclusione VIA nel 2000 e nel 2009.
- In ogni caso la Regione ha chiarito che la VIA o la verifica di assoggettabilità a VIA non è richiesta in questa fase di pianificazione ma viene eventualmente demandata ai singoli progetti, escludendo pertanto che il PRP di Mantova - Valdaro rientri nel caso previsto dall'articolo 6 comma 3-ter del D.Lgs. 152/2006 che prevede di integrare i procedimenti di VIA e di VAS qualora il Piano stesso abbia contenuti tali da essere sottoposto a valutazione di impatto ambientale nella sua interezza.

Per quanto riguarda la VAS, ai sensi del comma 2 dell'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:

- che sono elaborati per i settori della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli o dei trasporti e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione l'area di localizzazione e la realizzazione di progetti elencati negli allegati II, III e IV del decreto da sottoporre a VIA;

- per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 8/9/1997, n. 357, e s.m.i.

Ma ai sensi del successivo comma 3, per i piani e i programmi di cui al comma precedente che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le loro modifiche minori, la valutazione ambientale é necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni previste per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 12.

Anche la normativa regionale ed i criteri applicativi, recependo le disposizioni statali, confermano l'ambito di applicazione della verifica di esclusione dalla VAS.

Il resoconto su progetti, procedimenti e interventi realizzati evidenzia che il Piano regolatore portuale adegua i preventivi piani del porto in recepimento degli interventi ed opere già realizzate, introduce previsioni per interventi di mitigazione e compensazione ambientale non incluse nei precedenti strumenti di programmazione, esclude alcuni interventi in contrasto con il Piano del SIC/ZPS Vallazza, introduce regole di gestione che incrementano la sicurezza e la protezione ambientale, disegnando una strategia pianificatoria e gestionale che riduce, complessivamente, l'impatto sull'ambiente delle opere e delle attività esercitate.

In applicazione dell'art. 6 comma 3 del D.lgs. 152/2006 la Provincia ha quindi ritenuto sussistenti le condizioni per procedere alla verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 12 del suddetto codice dell'ambiente. Tale procedura viene integrata con quella di VIC.

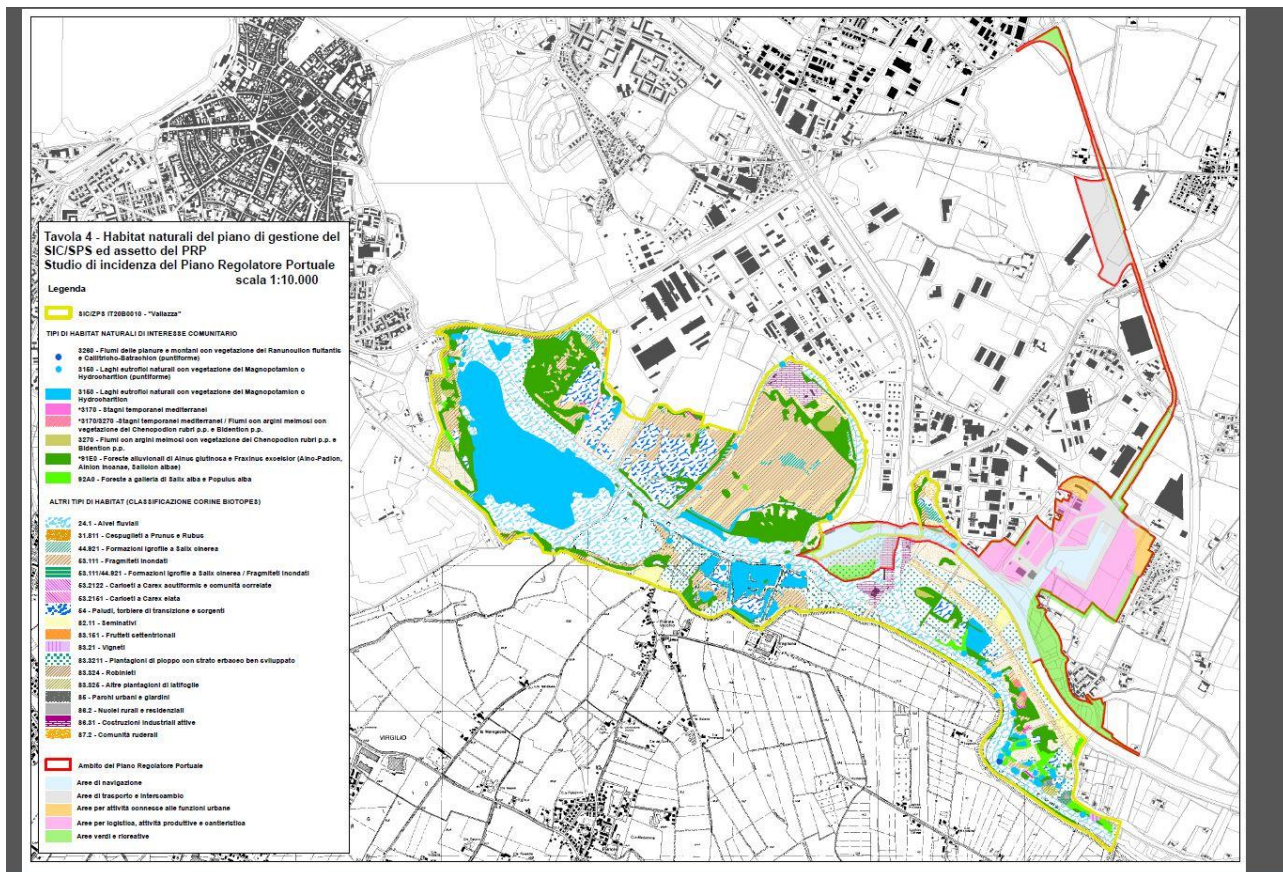
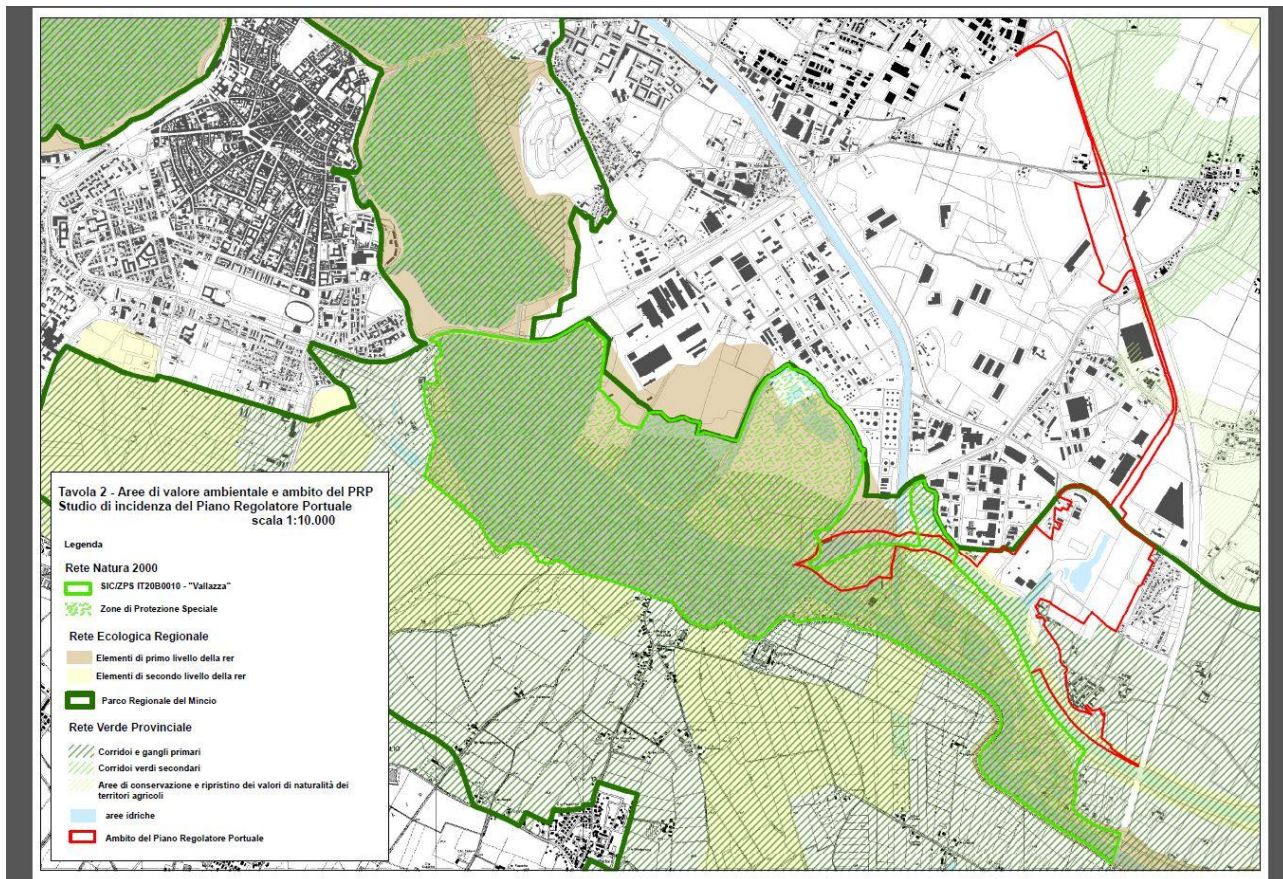
Tali procedimenti possono essere sviluppati in modo integrato e raccordato, ai sensi dell'art. 7 della DCR 351/2007 e della DGR 761/2010, sia per quanto riguarda le fasi di elaborazione che quelle di espressione di parere da parte dei soggetti interessati.

Anche il DLgs 152/2006 e s.m.i. prevede norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (art. 10) e in particolare l'art. 11 comma 4 ribadisce che la VAS viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell'esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni.

### **3.3.3 Contenuti e valutazioni finali del Rapporto**

Si riportano di seguito gli allegati grafici al Rapporto Ambientale e le Valutazioni degli effetti del Piano sulla Rete Natura 2000





### 3.3.4 Valutazione degli effetti del piano sulla rete natura 2000

#### 3.3.4.1 Effetti del Piano sugli obiettivi di conservazione del sito Natura 2000

L'area portuale è adiacente al SIC-ZPS e solo alcune porzioni del canale e la conca di Valdaro ricadono l'unità di intervento 6 (in parte destinata ad area di compensazione ambientale) ricade al suo interno.

Gli effetti del progetto sugli obiettivi di conservazione del sito sono strettamente connessi alla capacità durante i lavori di realizzazione delle infrastrutture, e soprattutto dopo, durante il normale esercizio delle attività portuali, di impedire il rilascio nell'ambiente di inquinanti che in ambienti umidi, attraversati da corsi d'acqua, possono diffondersi rapidamente e accumularsi al suolo, nelle piante e negli animali.

Per garantire la conservazione e la ricostituzione dell'originario ambiente naturale della vasta zona umida è infatti fondamentale impedire che si manifestino fenomeni cronici di inquinamento dovuti a dilavamento di piazzali, dispositivi di movimentazione delle merci, lavaggio dei natanti ecc. Ed a tal fine è necessario garantire la piena efficienza dei sistemi di scolo e depurazione delle acque reflue dei piazzali e delle aree di movimentazione delle merci in genere ed impedire con apposito regolamento il lavaggio dei natanti con il rilascio dei dilavamenti nelle acque del porto o dei canali di navigazione. Anche il miglioramento qualitativo delle acque e del sedimento ed il contenimento del carico trofico del sistema sono strettamente legate al controllo del rilascio di sostanze inquinanti.

Il Piano del Porto, che tra i suoi elaborati contiene anche il Regolamento " Procedure e condotte operative", specificamente volto a conseguire maggiore sicurezza ambientale nell'esercizio delle varie attività ( cantieri di costruzione e attività di carico, scarico, stoccaggio di materiali e merci...) non potrà che attutire l'effetto delle attività portuali sulle varie matrici ambientali.

#### 3.3.4.2 Impatti del Piano sulla struttura e sulle funzioni del sito Natura 2000

Il SIC-ZPS "Vallazza" viene istituito per la salvaguardia e la conservazione degli habitat di interesse comunitario. Gli habitat acquatici (3150, 3170\*, 3260, 3270), di cui uno prioritario, interessano una superficie notevole (leggermente inferiore a quella ricoperta da habitat forestali) e rivestono un'importanza fondamentale nella qualificazione dell'area. Il loro mantenimento è condizionato dalla gestione dei deflussi e della qualità delle acque; è quest'ultimo fattore quello che maggiormente è interessato dai rischi connessi ai cantieri e all'attività portuale.

Per quanto riguarda gli habitat forestali (91E0\* e 92A0) lo stato di conservazione di questi habitat è condizionato principalmente dall'idrologia stagionale ed in tal senso le attività connesse al PRP andranno ad influire nella misura in cui potranno interferire con la modificazione dei livelli idrici. La realizzazione della conca di navigazione di Valdaro, descritta ai paragrafi precedenti, garantisce la salvaguardia dei livelli idrometrici della Vallazza, evitando il rischio dell'abbassamento previsto dai precedenti programmi di sistemazione. La perdita di portata legata all'esercizio della conca è inoltre da considerarsi ininfluenza rispetto al regime idraulico del tratto di Mincio in questione.

Come previsto dalla Guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6 paragrafi 3 e 4 della Direttiva "Habitat" 92/43/CE, viene proposta la Matrice di sintesi dello Screening utile ad una verifica speditiva dell'intero lavoro di studio e valutazione.

Breve descrizione del piano sottoposto a valutazione	Il Piano Regolatore Portuale si configura come strumento urbanistico di tipo strutturale che definisce strategicamente l'assetto complessivo del porto e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree, l'ambito più autonomo ed operativo e l'ambito di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con la città e il territorio. E' strumento diretto di attuazione e gestione del PTCP (Indirizzi Normativi - art. 5.1).
Breve descrizione della rete Natura 2000	Nell'area oggetto del piano e nelle immediate vicinanze dell'ambito, è presente la Zona di Protezione Speciale e Sito di Importanza Comunitaria IT20B0010 "Vallazza".
Atti di inclusione dei siti nella rete Natura 2000	La D.G.R. n. 3798 del 13/12/2006 e la D.G.R. n. 8/4197 del 28/02/2007 propongono l'intera articolazione e i riferimenti normativi sul sito. Con Decreto del Ministro dell'Ambiente del 3 aprile 2000 la Vallazza venne designata come Zona di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE (c.d. Direttiva Uccelli) e proposta Sito di Importanza Comunitaria (pSIC) ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (c.d. Direttiva Habitat), identificati con il codice IT20B0010.
<b>CRITERI DI VALUTAZIONE</b>	
Elementi di piano che possono produrre un impatto sul sito Natura 2000	Gli elementi potenziali in grado di produrre impatti sul sistema Natura 2000 sono: - perdita diretta di ecosistemi; - frammentazione ed isolamento; - inquinamento atmosferico; - inquinamento acustico; - inquinamento idrico; - perdita di funzionalità ecologica.
Descrizione di eventuali impatti diretti, indiretti e secondari del piano sul sistema Natura 2000	Gli eventuali impatti diretti e indiretti sono riconducibili alle opere portuali interne al Sito, già assoggettate a Valutazione d'incidenza ed ai nuovi interventi, in aree esterne contigue, che saranno assoggettati a specifica VIC.
Descrizione dei cambiamenti che potrebbero verificarsi nel sistema Natura 2000	Secondo il modello di valutazione utilizzato, le azioni strategiche previste dal PRP non impattano su Habitat comunitari o di interesse.
Descrizione di ogni probabile impatto sul sito Natura 2000	Possono essere individuati in : - rilascio di sostanze inquinanti nella fase di esercizio e in caso di incidenti connessi ai cantieri ; - disturbo acustico e rilascio di polveri nell'ambito dell'attività di cava; - perdita diretta di ecosistemi nell'unità di intervento 3 - rischio di frammentazione degli habitat porzione Nord del sito unità di intervento 6
Indicatori di valutazione per la significatività dell'incidenza sul sistema Natura 2000	Possono essere individuati in: - diminuzione dei contingenti di avifauna nidificante; - semplificazione e diminuzione della biodiversità del sito. - alterazione degli habitat di interesse comunitario
Descrizione degli elementi del piano e loro sinergie per i	In base alle valutazioni effettuate è possibile concludere
quali gli impatti possono essere significativi, noti e/o prevedibili	che non si evidenziano azioni o attività connesse al piano, che in modo diretto o indiretto, possono far ritenere gli impatti descritti come significativi sull'area di interesse del sistema Natura 2000 locale. Tuttavia dovranno essere sottoposti a nuova valutazione di incidenza gli interventi in attuazione del Piano, come indicato nel PGT del Comune di Mantova, su espressa richiesta dell'ente gestore.

Tabella 31 - Matrice di sintesi dello screening

A seguito della conclusione della fase di screening, non avendo evidenziato un'incidenza significativa sul sistema di Rete Natura 2000, si propone, come previsto dalla Guida Metodologica prodotta dalla Commissione Europea, quale ultimo elemento di sintesi la matrice "Relazione sull'assenza di effetti significativi".

Denominazione dei Siti Natura 2000	Zone di Protezione Speciale e Sito di Importanza Comunitaria IT20B0010 "Vallazza".
Descrizione del Piano	Il Piano Regolatore Portuale si configura come strumento urbanistico di tipo strutturale che definisce strategicamente l'assetto complessivo del porto e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree, l'ambito più autonomo ed operativo e l'ambito di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con la città e il territorio. E' strumento diretto di attuazione e gestione del PTCP (Indirizzi Normativi - art. 5.1).
Il piano è direttamente connesso o è necessario ai fini della gestione dei siti?	Il Piano sottoposto a studio non risulta direttamente connesso con la gestione del sistema di rete Natura 2000.
Vi sono altri piani che possono influire sui siti?	Tutti gli altri piani presenti fanno riferimento ad aspetti sovraordinati, in particolare si richiamano: - PTCP della provincia di Mantova - PTC Parco del Mincio - PAI Piano per l'Assetto idrogeologico - PRG o PGT comuni interessati - Piano di gestione del SIC/ZPS
Descrizione dei cambiamenti che potrebbero verificarsi nel sistema Natura 2000	Gli elementi delle trasformazioni del piano che potrebbero produrre impatti sul sito Natura 2000 sono: - perdita diretta di habitat; - frammentazione ed isolamento; - inquinamento atmosferico; - inquinamento idrico; - inquinamento acustico; - perdita di funzionalità ecologica.
Descrizione di ogni probabile impatto sul sito Natura 2000	La valutazione effettuata consente di affermare che le azioni strategiche previste dal PRP non interessano direttamente gli Habitat comunitari, salvo nell'unità di intervento 6 (conca di Valdaro), le cui opere sono già state assoggettate a VIC e sono in corso di realizzazione e comprendono opere di compensazione. Per quanto riguarda l'unità di intervento 3 sono previste misure compensative e mitigative. Gli impatti indiretti dell'ambito portuale sono mitigati e compensati dalle opere di forestazione già effettuate, in completamento e previste. Gli impatti indiretti consistenti nell'inquinamento atmosferico ed idrico e acustico connessi con la fase di esercizio sono controllati attraverso lo strumento normativo di piano "Procedure e condotte operative".
<b>Valutazione della significatività dell'incidenza sul sistema di Rete Natura 2000</b>	

Descrivere come il Piano può produrre effetti sul sistema Natura 2000	Gli elementi delle trasformazioni del piano che potrebbero produrre impatti sul sito Natura 2000 sono: - perdita diretta di habitat; - frammentazione ed isolamento; - inquinamento atmosferico; - inquinamento idrico; - inquinamento acustico; - perdita di funzionalità ecologica. La valutazione prende in esame gli obiettivi di conservazione del Piano di gestione in rapporto alle previsioni del PRP.
Elenco delle agenzie consultate	-
Risposta alla consultazione	-
<b>Dati raccolti ai fini della valutazione</b>	
Chi svolge la Valutazione	Provincia di Mantova Parco del Mincio
Fonti dei dati	Piano di gestione del SIC/ZPS
Livello di valutazione compiuta	Screening
Dove è possibile avere accesso e visionare i risultati completi della valutazione	Sito web Provincia e SIVAS Regione
<b>Conclusioni</b>	
In base alle valutazioni effettuate, seguendo gli studi specialistici di settore più recenti, è possibile concludere che non si produrranno effetti significativi sul sistema Natura 2000 in quanto l'impatto generato dal PRP scomposto nelle sue singole componenti ed obiettivi, non si estenderà sino ad interessare aree di particolare interesse per la fauna, così pure non verranno generate forme di isolamento e/o frammentazione o ancora compromissione per gli habitat di interesse comunitario. Saranno comunque sottoposti a specifica Valutazione di Incidenza i Piani attuativi e progetti relativi all'ambito portuale di Valdaro oltre ad eventuali ulteriori specifiche prescrizioni che in fase di pianificazione saranno formulate dall'Ente gestore.	

Tabella 32 Matrice "Relazione sull'assenza di effetti pericolosi"

### 3.3.5 La conferenza di verifica del 24.10.2013

A seguito della pubblicazione di Avviso di deposito del Rapporto Ambientale Preliminare comprensivo dello Studio di Incidenza del Piano Regolatore Portuale in data 20 settembre 2013 i soggetti attuatori del Piano "Valdaro 3" hanno presentato un documento di "Suggerimenti e proposte" il cui contenuto è sintetizzato di seguito, dopo aver in precedenza richiesto alla stessa Provincia un parere preliminare sul progetto di Piano attuativo

*Dopo l'approvazione del Piano di Governo del Territorio del Comune di Mantova ( DCC n. 60 del 21/11/2012 -vigente dal 02/01/2013) sono stati definiti gli elementi fondamentali dell'intervento e le problematiche da affrontare e risolvere.*

*Essi sono :*

- a) la definizione della nuova viabilità di accesso dalla S.R. 482 Ostigliese al Porto da est e alla frazione di Formigosa;*
- b) la definizione dell'ambito portuale propriamente detto a quota + 14,00;*
- c) la definizione delle "aree di interazione" con l'abitato di Formigosa ad est e a sud;*
- d) la definizione degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale.*

*La proposta di Piano Attuativo è redatta in parziale variante al Piano di Governo del Territorio, tenendo conto del perimetro dell'Ambito portuale definito da Regione Lombardia nel parere espresso sugli atti del PGT e riportato nel Documento di Piano (DGRL IX/4154 del 10/10/2012).*

*Il PGT ha previsto di ridurre l'area portuale determinata dai precedenti strumenti di pianificazione e programmazione comunale, provinciale e regionale, destinando una porzione significativa a sud del 3° lotto del porto (circa 40.000 mq) ad "aree agricole di valenza paesaggistica", da mantenere in quota campagna attuale.*

*Tale previsione sembra rivolta a garantire una separazione significativa tra le aree in cui svolgere le attività logistiche-portuali ed il contesto territoriale posto a sud, caratterizzato dalla presenza di abitazioni e di ambiti ad elevata valenza naturale e paesaggistica quali la Riserva naturale della Vallazza.*

*Il PGT , in fase di approvazione finale ha comunque dovuto assumere nel Documento di Piano il perimetro dell'Ambito Portuale prescritto da Regione Lombardia, che allo stato attuale – evidente anomalia - include "aree agricole di valenza paesaggistica".*

*Il PRP della Provincia, dovendo essere conforme al PGT vigente dopo la sottoscrizione dell'Intesa con il Comune nell'aprile scorso, ne ha recepito la previsione , riducendo il perimetro dell'Ambito Portuale ed escludendo appunto la porzione di territorio destinata ad "aree agricole di valenza paesaggistica".*

*Come già evidenziato, il Piano Attuativo proposto assume il perimetro prescritto da Regione Lombardia, estendendo a sud l'ambito da sottoporre a PA e destinando tale estensione in parte ad area portuale ( mq. 19.241) e in parte per mitigazione ambientale.*

*Il PA proposto si estende ad est verso l'abitato di Formigosa, fino al confine fisico di Strada Formigosa, includendo una zona destinata dal PGT ad "aree per attività economiche" (mq. 11.759) e proponendone il trasferimento a sud del Porto, con trasformazione del sedime in "aree per mitigazione ambientale".*

*Di conseguenza, l'effettivo aumento di occupazione di suolo destinato ad attività produttive è limitato a mq. 7.482.*

*Gli effetti che il PA produrrebbe sul PRP e sul PGT sono:*

- modifiche al PRP con ampliamento dell'ambito portuale, anche in conformità al perimetro indicato da Regione Lombardia e conseguente estensione delle aree destinate alle attività del porto a sud;*

- modifiche al PGT con estensione a sud delle “aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa”, stralcio delle “aree agricole di valenza paesaggistica” poste a sud e stralcio delle “aree per attività economiche” poste a est.

Da segnalare anche che una porzione del PA oggetto di variante ricade in “zona destinata all’attività agricola” del PTC del Parco del Mincio. Nel merito il PA richiama l’art 37 delle NTA del PTC Infrastrutture e impianti tecnologici che al comma 1 così recita: “La localizzazione di nuove infrastrutture viarie, ferroviarie, relative alla navigazione e ai servizi pubblici sul territorio del parco é demandata al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova, e successivi provvedimenti attuativi”.

Il PTCP Provinciale include l’ambito allargato del Porto di Valdaro.

Sulla proposta di Piano Attuativo il Parco del Mincio ha espresso parere favorevole di compatibilità con il PTC ( prot. 2361 in data 25/06/2013).

Anche l’Asl ha espresso parere favorevole (prot. 49776 in data 26/07/2013) valutando positivamente lo spostamento dell’ area produttiva dal fronte Strada Formigosa a sud del porto, in quanto consentirà di meglio proteggere l’abitato di Formigosa ad est attraverso le aree di mitigazione previste.

A giudizio degli scriventi soggetti attuatori l’area di mitigazione a sud, che comunque il Piano attuativo proposto mantiene per una profondità di m. 25,00 in piano ed ulteriori 15,00 in scarpata, garantisce un’adeguata separazione tra le aree portuali e quelle agricole e naturali circostanti, realizzando una efficace barriera verde in sommità e sulle scarpate; quest’ultima, rispetto all’area agricola prevista dal PGT, ha minore ampiezza ma qualità e valenza paesaggistica e naturale superiore.

L’ampliamento proposto nella porzione a sud è da valutare positivamente anche quale compensazione alla riduzione delle aree logistiche e portuali che il PA comporta nella porzione a nord, dovuto alla necessità di mantenere in quota l’area su cui verranno realizzati l’infrastruttura viaria e gli insediamenti di servizi e terziario.

Va anche considerato che l’ampliamento dell’ambito portuale nella parte meridionale accresce la funzionalità della banchina mettendo a disposizione una più ampia area di retro-porto per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, nonché del raccordo ferroviario che potrà essere esteso fino a raggiungere una lunghezza di 600 m., utile ad ospitare convogli di tali dimensioni, che già possono stazionare sia presso lo scalo di Mantova Frassine, sia presso l’area del centro intermodale.

Analogamente è da valutare positivamente l’estensione del PA ad est, oltre il perimetro dell’ambito portuale, in quanto trasforma un’area classificata dal PGT per insediamenti produttivi in un’area di mitigazione ambientale, a garanzia di una più efficace separazione con l’abitato di Formigosa.

In sintesi, la pianificazione dell’ambito così come è stata proposta consente di prevedere in modo unitario e completo lo sviluppo di tutta l’area portuale orientale, sia per quanto riguarda le destinazioni funzionali alle attività portuali logistiche e di trasporto, sia per la puntuale individuazione degli interventi infrastrutturali e di mitigazione ambientale.

Inoltre permette di verificare il raccordo tra l’ambito portuale e le reti di trasporto esistenti e future.

In ultima analisi la proposta di PA appare compatibile con le finalità ed i progetti assunti nel PRP, in quanto prevede l’abbassamento delle aree d’interesse alla quota del porto per collegarle a quelle già utilizzate e la realizzazione delle seguenti opere necessarie allo sviluppo del porto, in carico ai proponenti:

- il corridoio infrastrutturale di accesso e di servizio al porto;
- la viabilità di accesso all’abitato di Formigosa;

- *la pista ciclabile di collegamento con quelle esistenti;*
- *le fasce mitigative rispetto all'abitato di Formigosa e all'area di valenza ambientale Riserva della Vallazza.*

*Alla luce di tutte le considerazioni svolte, i sottoscritti ritengono le proposte formulate meritevoli di considerazione positiva e pertanto chiedono che gli elaborati del PRP ne tengono conto, compatibilmente con gli atti di programmazione di altri enti e con le norme di legge.*

*In particolare, poiché il PRP deve essere conforme al PGT vigente del Comune di Mantova ed all'Intesa sottoscritta tra Provincia e Comune ed avendo il PRP natura strategica senza effetti diretti sul regime giuridico dei suoli, si chiede di recepire le proposte di modifica subordinandone l'attuazione alla conformità con le norme del PGT del Comune di Mantova il quale, se lo riterrà potrà modificarle approvando il Piano attuativo in Variante che verrà formalmente presentato nei prossimi giorni.*

In data 24 ottobre 2013 si è tenuta presso la sede della Provincia la Conferenza di Verifica con tutti gli Enti ed i soggetti interessati.

Sulla base dell'esito della conferenza la Provincia assumerà le decisioni per proseguire la procedura.

### **3.4 Schema procedurale raccordato per il Piano Attuativo "Valdaro 3" in Variante al PGT**

La previsione dell'ambito del Piano Attuativo del Porto di Valdaro è contenuta nel PGT del Comune di Mantova.

I soggetti attuatori intendono proporre il Piano attuativo in Variante alle previsioni del PGT.

#### **3.4.1 VAS - Valutazione Ambientale Strategica**

Sulla base delle previsioni dell'art. 12 del DPR 152/2006, la VAS relativa a modifiche di piani e/o strumenti attuativi di piani già sottoposti positivamente alla procedura si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti sovraordinati.

La Circolare "L'applicazione della Valutazione ambientale di Piani e Programmi – VAS nel contesto comunale" approvata con Atto del Dirigente della Struttura Strumenti per il Governo del Territorio di Regione Lombardia in data 14/12/2010 " – intervenuta a chiarimento della DGR n. 9/761 del 10/11/2010 – precisa al punto 2 che – in vigenza di PGT - i piani attuativi coerenti con il Documento di Piano non sono soggetti a VAS, mentre i piani attuativi in Variante al Documento di piano sono di norma soggetti a VAS allorchè ricadano nei punti a) e b) dell'art. 3 c. 2 della direttiva 2001/42/CE così come previsto dal D.LGS 152/2006 e s.m.i..

Ora il Porto rientra nel D.Lgs 152/2006 - Allegato IV (progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità a VIA) – 7. Progetti di infrastrutture lett. f) : porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti di pesca, vie navigabili.

Pertanto la suddetta Circolare esclude che la procedura si possa limitare a verifica di esclusione, ma debba essere eseguita la VAS.

Al punto 3 la Circolare precisa che "nei casi in cui lo strumento attuativo comporti variante al piano sovraordinato, la VAS è comunque limitata agli aspetti della variante che non sono stati oggetto di valutazione del piano sovraordinato; in ogni caso resta ferma la necessità di una valutazione complessiva degli effetti cumulati".

Il Piano attuativo Valdaro 3 in Variante al PGT dovrà essere assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica (VAS); poiché la procedura è già stata eseguita per il Documento di Piano del PGT ed ha riguardato l'ambito come definito nello strumento citato, la nuova procedura si dovrà concentrare sugli aspetti di Variante al PGT.

### **3.4.2 VIC – Valutazione di incidenza**

Per quanto riguarda la VIC – Valutazione di incidenza, l'art. D 26 delle NTA del Piano delle Regole del PGT prevede quanto segue :

Art. D26 - Aree per attrezzature portuali di Valdaro

26.6 I piani e gli interventi relativi all'area portuale di Valdaro dovranno essere sottoposti a procedura di valutazione d'incidenza nei confronti del SIC Vallazza IT20B0010.

Il Piano attuativo Valdaro 3 in Variante al PGT dovrà dunque essere assoggettato a Valutazione di Incidenza; anche in questo caso, poiché la stessa procedura è già stata eseguita per il Documento di Piano del PGT ed ha riguardato l'ambito come definito nello strumento citato, la nuova VIC si dovrà concentrare sugli aspetti di Variante al PGT.

### **3.4.3 Procedura raccordata VAS - VIC**

L'Allegato 2 della DGR n. 8/6420 del 27/12/2007, confermato con DGR n. 9/761 del 10/11/2010, prevede al punto 2.2 le procedure raccordate per VAS/VIC.



## 2.2 Rapporto tra VIC, Verifica di esclusione dalla VAS e VAS

### 2.2.1 Riferimento giuridico

---

Deliberazione di Consiglio Regionale n. VIII/0351 del 13 marzo 2007 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi - punto 7.2

### 2.2.2 Ambito di applicazione

---

P/P che interessano S.I.C., p.S.I.C. e Z.P.S., rientranti nella disciplina di cui alla direttiva 2001/42/CE

- soggetti a verifica di esclusione dalla VAS
- soggetti a VAS

### 2.2.3 Modalità operativa - P/P soggetti a verifica di esclusione dalla VAS

---

Al fine dell'applicazione del punto 7.2, lettera a) degli Ind\_gen si dispone quanto segue.  
L'autorità procedente

- comunica all'autorità competente in materia di SIC e ZPS che intende procedere alla predisposizione di un p/p rientrante nella Verifica di esclusione dalla VAS, e che intende procedere in assonanza con il disposto del punto 7.2, lettera a) degli Ind\_gen.
- individua l'autorità competente in materia di SIC e ZPS quale soggetto con competenza ambientale e lo rende partecipe del procedimento ;

In contraddittorio tra l'autorità procedente e l'autorità competente in materia di SIC e ZPS viene esaminata la proposta di p/p, definita la documentazione necessaria, stabiliti tempi e modalità al fine di consentire all'autorità competente di formulare le sue valutazioni nella conferenza di verifica.

L'autorità competente in materia di SIC e ZPS esprime il parere obbligatorio e vincolante circa la valutazione di incidenza nella Conferenza di verifica, o comunque prima del provvedimento di esclusione.

### 2.2.4 Modalità operativa - P/P soggetti a VAS

---

Al fine dell'applicazione del punto 7.2, lettera b) degli Ind\_gen si dispone quanto segue.  
L'autorità procedente

- comunica all'autorità competente in materia di SIC e ZPS che intende procedere alla predisposizione di un p/p rientrante nella Valutazione ambientale - VAS, e che intende procedere in assonanza con il disposto del punto 7.2, lettera b) degli Ind\_gen.
- individua l'autorità competente in materia di SIC e ZPS quale soggetto con competenza ambientale e lo rende partecipe del procedimento ;

In contraddittorio tra l'autorità procedente e l'autorità competente in materia di SIC e ZPS viene esaminata la proposta p/p, definita la documentazione necessaria, stabiliti tempi e modalità al fine di consentire all'autorità competente di formulare le sue valutazioni nella conferenza di valutazione,

L'autorità competente in materia di SIC e ZPS esprime il parere obbligatorio e vincolante circa la valutazione di incidenza nella Conferenza di valutazione, o comunque prima dell'espressione del parere motivato.

In entrambi i casi il rapporto ambientale è corredato della documentazione prevista per la valutazione di incidenza Allegato G del d.P.R. 8 settembre 1997 n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche) e Allegato D – sezione piani della D.G.R. 8 agosto 2003 n. VII/14106, concernente l'elenco dei proposti siti di importanza comunitaria, ai sensi della direttiva 92/42/CEE.

### 3.4.4 Schema procedurale raccordato

Per la VAS i soggetti proponenti sono : Immobiliare GT srl; Cave Gt srl; Vallan Infrastrutture spa.

L'autorità procedente è il Comune di Mantova – Settore Territorio.

L'Autorità competente è il Comune di Mantova – Settore Opere Pubbliche.

Per la VIC l'autorità competente è la Provincia di Mantova.

L'autorità procedente

- comunica all'autorità competente in materia di SIC e ZPS che intende procedere alla predisposizione di un p/p rientrante nella Valutazione ambientale - VAS, e che intende procedere in assonanza con il disposto del punto 7.2, lettera b) degli Ind\_gen.
- individua l'autorità competente in materia di SIC e ZPS quale soggetto con competenza ambientale e lo rende partecipe del procedimento ;

In contraddittorio tra l'autorità procedente e l'autorità competente in materia di SIC e ZPS viene esaminata la proposta p/p, definita la documentazione necessaria, stabiliti tempi e modalità al fine di consentire all'autorità competente di formulare le sue valutazioni nella conferenza di valutazione.

L'autorità competente in materia di SIC e ZPS esprime il parere obbligatorio e vincolante circa la valutazione di incidenza nella Conferenza di valutazione, o comunque prima dell'espressione del parere motivato.

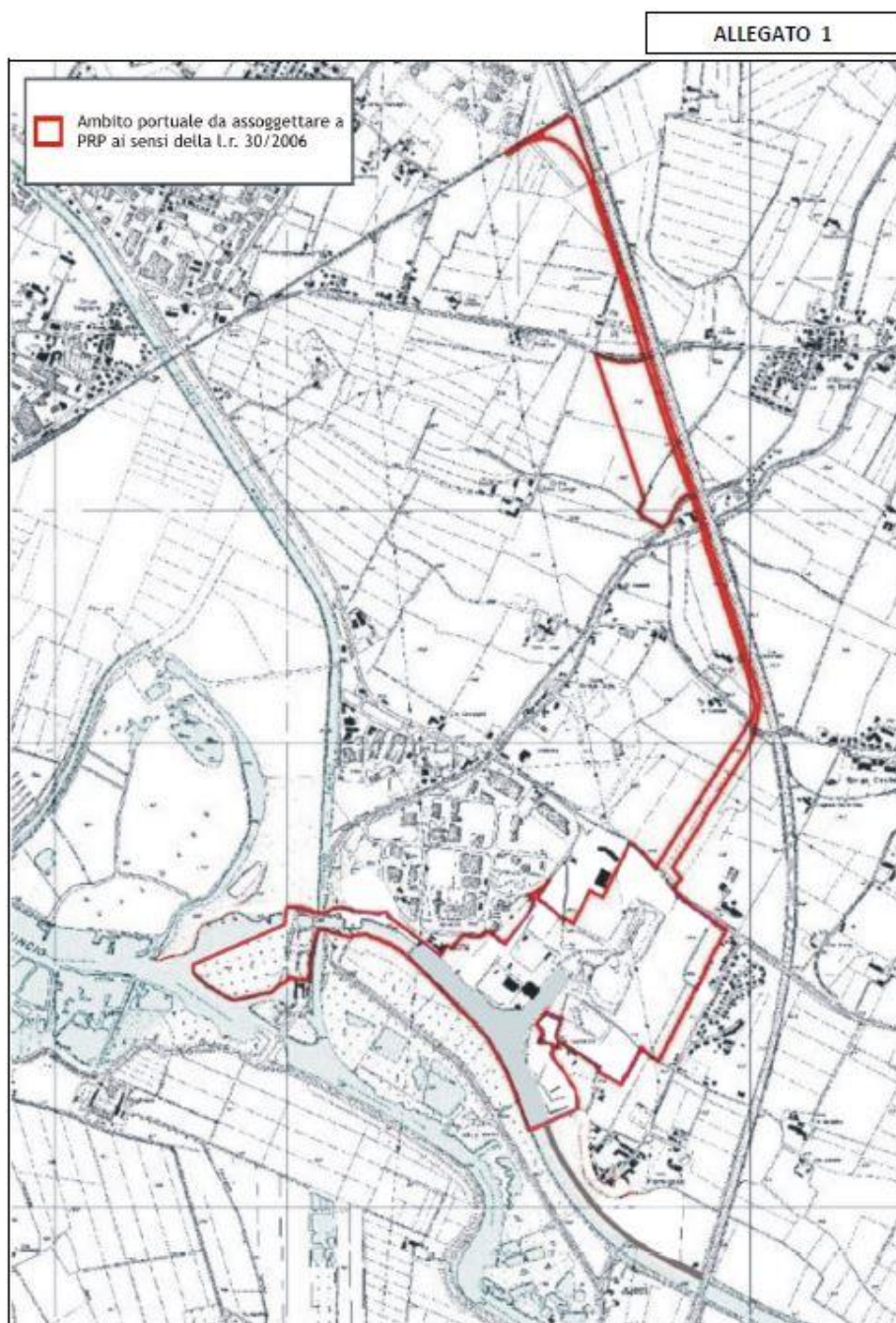
Il Decreto di Valutazione di Incidenza deve essere rilasciato dalla Provincia competente anteriormente all'adozione del Piano attuativo in Variante al PGT (art. 6 c. 1 lett. k) della L.R. 12/2011 che modifica l'art. 25-bis della L.R. 86/83).

PROCEDIMENTO COORDINATO VAS-VIC-VIA						
		piano		progetto		
Strumenti di valutazione/ Fasi	Processo di piano	VAS Valutazione Ambientale VAS direttiva 2001/42/CE	VIC Valutazione di incidenza direttiva 92/43/CEE	VIA Valutazione di impatto ambientale direttiva 337/85/CEE e successive modifiche		
<b>Fase 0 Preparazione</b>	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del p/p P0.3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	<b>Incarico per la redazione di:</b> Rapporto Ambientale, Studio di incidenza e Studio di impatto ambientale				
<b>Fase 1 Orientamento</b>	P1.1 Orientamenti iniziali del p/p	Integrazione della dimensione ambientale nel piano e avvio Rapporto ambientale	Avvio Studio di incidenza <b>Piano</b>	Avvio Studio di impatto ambientale		
	P1.2 Definizione schema operativo p/p	<b>Definizione dello schema metodologico integrato</b> P/P-Progetto - Rapporto Ambientale, Studio di Incidenza, Studio di impatto ambientale individuazione soggetti competenti in materia ambientale, enti territorialmente interessati e pubblico.				
	P1.3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'ente sul territorio e ambiente	<b>Definizione dell'ambito di influenza (scoping),</b> definizione della portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale Procedura assistita (se richiesta)				
		Elaborazione Rapporto ambientale (direttiva 2001/42/CE)	Elaborazione Studio per la valutazione di incidenza (direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE) <b>Piano</b>	Elaborazione Studio di impatto ambientale (direttiva 337/85/CEE) <b>Progetto</b>		
<b>Conferenze Conferenza di valutazione</b>						
<b>Fase 2 Elaborazione e redazione</b>	P2.1 Determinazione obiettivi generali	<b>Elaborazione integrata</b>				
	P2.2 Costruzione scenario di riferimento e di p/p					
	P2.3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo					
	P2.4 Proposta di p/p					
					Richiesta di compatibilità ambientale <b>Avvio istruttoria</b>	
					<b>Messa a disposizione del pubblico e deposito</b> P/P-Progetto - Rapporto Ambientale, Studio di Incidenza, Studio di impatto ambientale	
	<b>Presentazione</b> P/P-Progetto - Rapporto Ambientale, Studio di Incidenza, Studio di impatto ambientale					
		<b>Istruttoria integrata</b>				
		Istruttoria (sopralluogo, parere GL) Eventuale richiesta di integrazioni e conferenza di concertazione pareri finali				
<b>Conferenza di valutazione</b>						
	valutazione della proposta di p/p e del Rapporto Ambientale	VIC - Parere obbligatorio		Conferenza di concertazione dei pareri degli enti		
<b>PARERE MOTIVATO</b> comprensivo della Valutazione di incidenza						
<b>Fase 3 Adozione approvazione</b>	3.1 ADOZIONE	<b>Vas - PARERE MOTIVATO FINALE</b> comprensivo della Valutazione di incidenza <b>Via - GIUDIZIO DI COMPATIBILITA AMBIENTALE</b> comprensivo della Valutazione di incidenza del progetto				
	3.2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE					
	3.3 RACCOLTA OSSERVAZIONI					
	3.4 CONTRODEDUZIONI					
	3.5 APPROVAZIONE					
<b>Fase 4 Attuazione gestione</b>	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi					

## 4 Quadro di riferimento della pianificazione/programmazione

### 4.1 Atti di pianificazione/programmazione regionale

Con D.G.R. IX/4154 del 10/10/2012 la Regione Lombardia ha espresso il proprio parere sul Piano di Governo del Territorio 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.



## 4.2 Atti di pianificazione/programmazione provinciale

### 4.2.1 Generalità

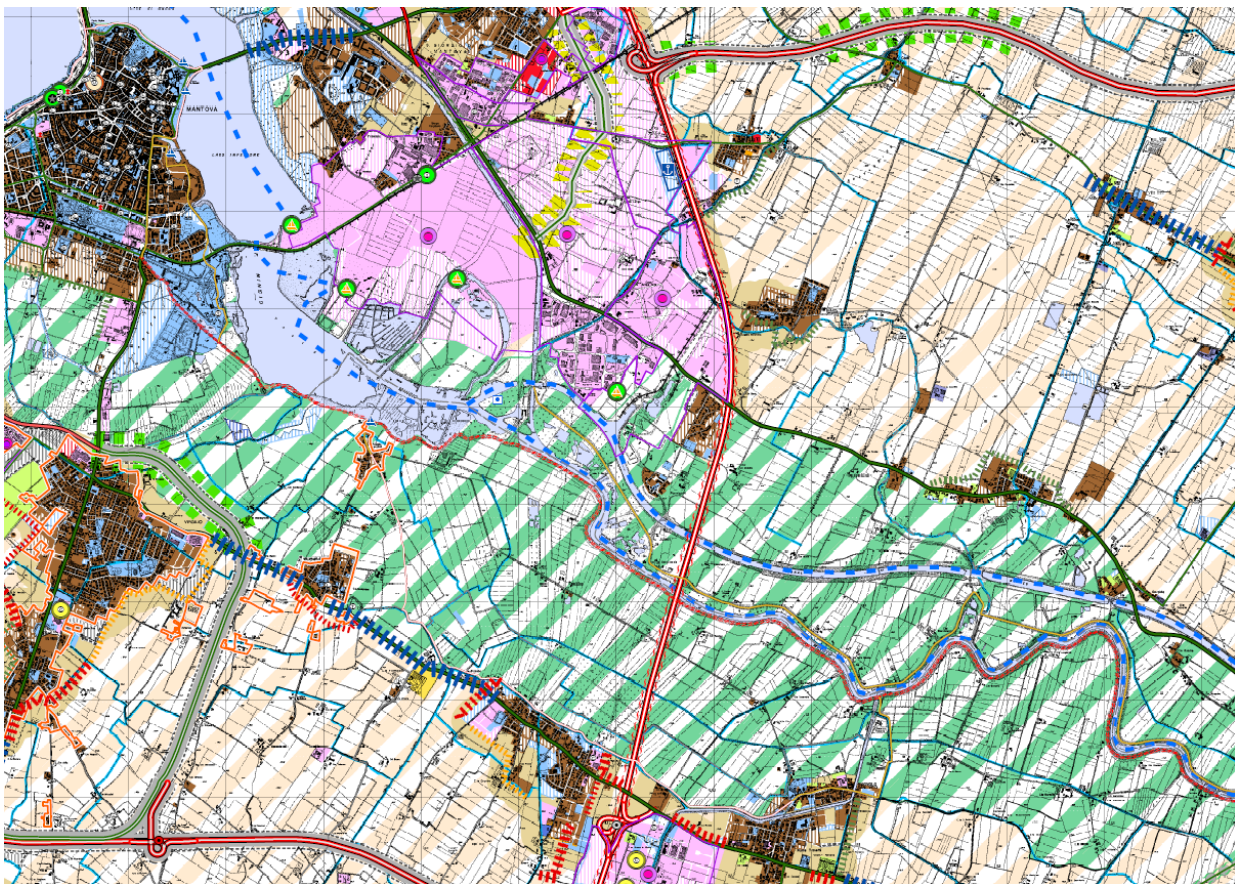
I progetti per il completamento e la riqualificazione delle opere e lo sviluppo di infrastrutture dell'idrovia, del porto e della conca di Valdaro sono compresi nell'Accordo Quadro di sviluppo Territoriale della Provincia di Mantova (2011).

Il completamento degli interventi di logistica per la navigazione commerciale sul nodo di Valdaro è previsto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Il piano è stato approvato nel 2003, secondo le direttive contenute nelle leggi regionali 18/1997 e 1/2000, ed adeguato successivamente, in base alla legge regionale n. 12/2005, per cui la Variante al piano del 2003, attualmente vigente, è stata approvata con Delibera del Consiglio Provinciale n. 3 l'8 febbraio 2010 e pubblicato sul BURL n. 14 del 7 aprile 2010.

Il PTCP costituisce il quadro di riferimento per le politiche territoriali sovralocali e si configura come strumento di:

- attuazione della programmazione regionale;
- assetto e tutela del territorio;
- valenza paesaggistico - ambientale;
- programmazione socioeconomica;
- indirizzo per la sostenibilità della pianificazione comunale.

Attraverso il Piano si valutano la compatibilità degli atti della Provincia e di quelli di altri enti quali i Piani di Governo del Territorio dei Comuni.



Estratto della tavola 2 PTCP Indicazioni insediative, infrastrutturali e agricole in scala 1.25.000 (con localizzazione dell'area del porto di Mantova-Valdaro).

### 4.3 Atti di pianificazione/programmazione comunale

La zona portuale di Valdaro è stata recepita negli strumenti di piano del Comune di Mantova a partire dal 1981, anno di adozione del Piano Regolatore Generale, poi approvato nel 1984 dalla Regione Lombardia (D.G. n° 42788) e confermata nelle successive varianti.

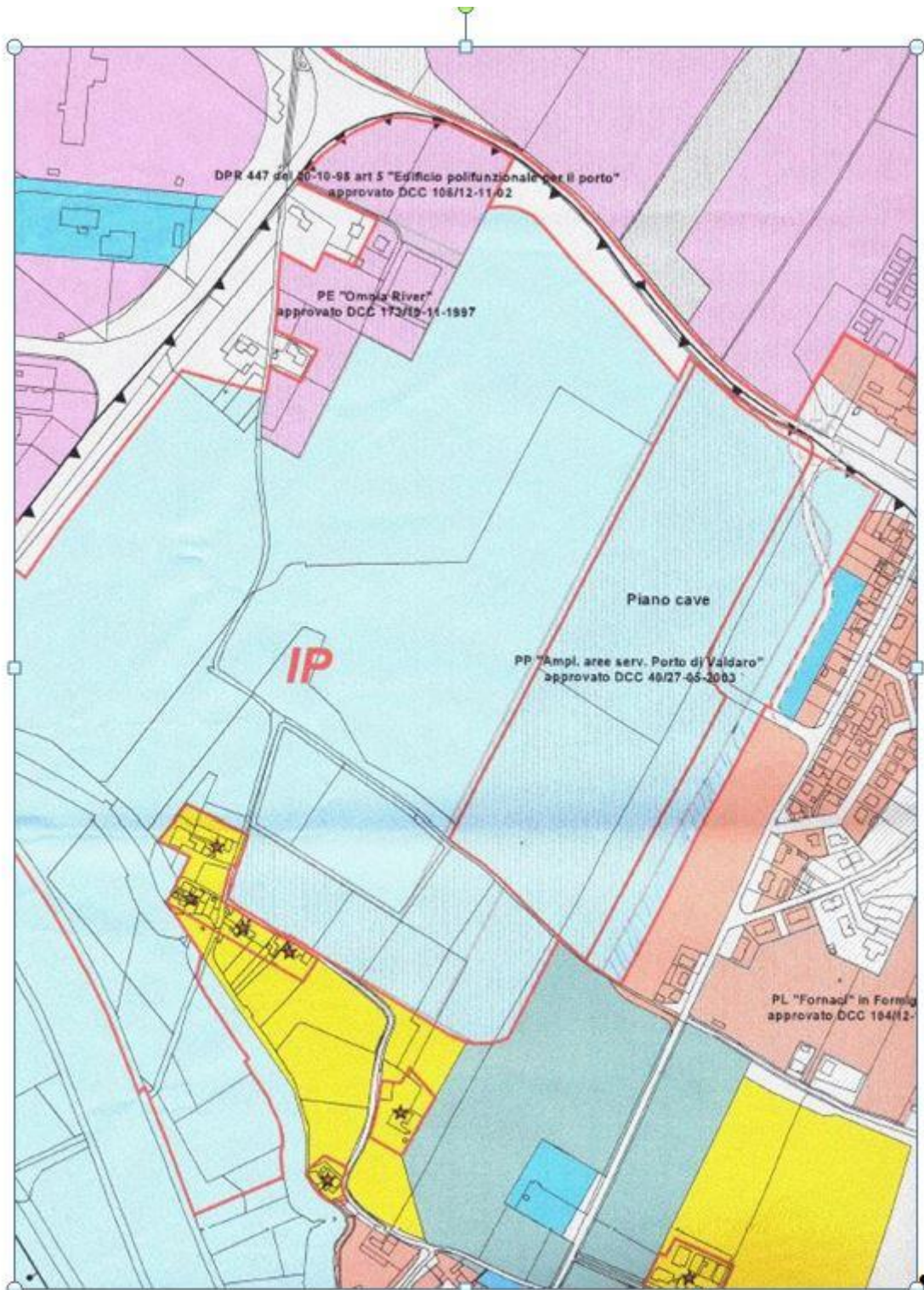
L'Art. 30 delle NTA di PRG "Aree da destinare alla protezione di infrastrutture idroviarie e idrauliche, di laghi e fiumi", al comma 3 prevedeva che "Sugli ambiti appositamente individuati sulla cartografia di PRG potranno essere realizzati unicamente impianti portuali e attrezzature al servizio della navigazione ed eventuali servizi accessori come uffici, ristoro ed ospitalità. Per gli interventi eccedenti la ristrutturazione edilizia è prescritta la preventiva pianificazione attuativa o, qualora ricorrano i presupposti di cui all'art. 13, il titolo edilizio convenzionato".


**COMUNE DI MANTOVA**

 APPROVAZIONE DEL P.R.G. IN FORMATO DIGITALE CON D.C.C. N. 82 DEL 07/09/2004  
 B.U.R.L. N. 40 DEL 29/09/2004

#### LEGENDA PRG

	COSTRUZIONI DI INTERESSE STORICO CON GRADO DI PROTEZIONE I (art. 6.1.14 NTA)
	COSTRUZIONI DI INTERESSE STORICO CON GRADO DI PROTEZIONE II (art. 6.1.14 NTA)
	COSTRUZIONI DI INTERESSE STORICO CON GRADO DI PROTEZIONE III (art. 6.1.14 NTA)
	ART. 16 - ZONA A (città medievale, addizione "giuliesca", Borgo Angeli)
	ART. 18 - ZONA B1: ZONA SATURA O DI COMPLETAMENTO CARATTERIZZATA DA EDILIZIA INTENSIVA
	ART. 19 - ZONA B2: ZONA SATURA O DI COMPLETAMENTO CARATTERIZZATA DA EDILIZIA SEMINTENSIVA
	ART. 20 - ZONA C: ZONA DI ESPANSIONE A DESTINAZIONE PRINCIPALE RESIDENZIALE
	ART. 21 - ZONA D1: ZONA PER ATTIVITA' ECONOMICHE
	ART. 22 - ZONA D2: ZONA A DESTINAZIONE ESCLUSIVA PER ATTIVITA' ECONOMICHE SECONDARIE DI GRANDI DIMENSIONI
	ART. 23.3 - CORTI RURALI
	ART. 23.3 - CORTI RURALI LOCALIZZATE NEL TRINCERONE
	ART. 24 - ZONA E1: ZONA AGRICOLA CARATTERIZZATA DA TERRENO LACUSTRE E/O VALLIVO E/O BOSCHIVO
	ART. 25 - ZONA E2: ZONA AGRICOLA PRODUTTIVA
	ART. 26 - ZONA F1: AREE ED ATTREZZATURE PUBBLICHE O DI INTERESSE PUBBLICO O GENERALE DI PROPRIETA' PUBBLICA E/O SOGGETTE A VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO
	ART. 27 - ZONA F2: AREE ED ATTREZZATURE PER SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE PUBBLICO O GENERALE
	PE - PIAZZOLA ECOLOGICA - IMPIANTO DI MACINAZIONE E STOCCAGGIO MATERIALE INERTE
	BV - AREA VERDE DESTINATA A BOSCO
	PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO REGIONALE DEL MINCIO
	TUTELA IDROGEOLOGICA DEL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DEL PARCO REGIONALE DEL MINCIO
	"PIANO CAVE DELLA PROVINCIA DI MANTOVA - CONCA DI NAVIGAZIONE MANTOVA" APPROVATO DAL CONSIGLIO REGIONALE CON DELIBERAZIONE N. VII/0947 DEL 17/12/03 (AI SENSI DELLA L.R. N. 14/98 ART.10)
	"ZONA DI RISPETTO DEI POZZI DESTINATI AL CONSUMO UMANO" EX DGR 6/15137/96 E D.Lgs 152/99
	CONTESTI TERRITORIALI
	FASCIA PAI A
	FASCIA PAI B
	FASCIA PAI C
	AREE SOTTOPOSTE A PIANI PARTICOLAREGGIATI O PIANI ESECUTIVI GIA' APPROVATI
	AREE SOTTOPOSTE A PIANI PARTICOLAREGGIATI O PIANI ESECUTIVI GIA' ADOTTATI
	SITI CONTAMINATI
	AREA INCLUSA AI SENSI DELLA L. 31.97.02 N° 179 E DEL D.M. 07.02.03 (G.U. N° 86 DEL 12.04.03) NELLA "PERIMETRAZIONE PRELIMINARE DEL SITO DI INTERESSE NAZIONALE LAGHI DI MANTOVA E POLO CHIMICO",
	ART. 29 - PROTEZIONI STRADALI
	ART. 29.4 - CORRIDOI DI VIABILITA' PREVISTA
	ART. 30 - PROTEZIONI DI INFRASTRUTTURE IDROVIARIE E IDRAULICHE, DI LAGHI E FIUMI
	ART. 30.3 - PORTO DI VALDARO
	ART. 31 - AREE DESTINATE A INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
	ART. 31 - AREE DESTINATE A INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
	ART. 31 - AREE DESTINATE A INFRASTRUTTURE FERROVIARIE
	ART. 32 - AREE DESTINATE AL RISPETTO DEGLI IMPIANTI TECNOLOGICI
	ART. 36 - AMBITI DI NUOVA EDIFICAZIONE E/O DI TRASFORMAZIONE URBANA DA SOTTOPORRE A PIANIFICAZIONE ATTUATIVA



**Estratto della zonizzazione del PRG del Comune di Mantova (Fonte: SIT Comune di Mantova)**

L'ambito portuale è stato recepito anche nel Piano di Governo del Territorio di Mantova approvato con Delibera Consiglio Comunale n. 60 del 21/11/2012. In proposito la Provincia di Mantova con atto n° 27 del 16/10/2012 avente ad oggetto "Valutazione di compatibilità del PGT del Comune di Mantova con il PTCP" ha richiamato il proprio interesse ed impegno per lo sviluppo e valorizzazione del porto di Valdaro ed ha verificato la sostanziale coerenza tra le destinazioni del Piano di Governo del Territorio e del redigendo Piano Regolatore Portuale, evidenziando la necessità di ottenere la piena conformità urbanistica tra i due Piani.







La Tavola delle previsioni del Documento di Piano individua l'ambito portuale e le aree destinate ad attività connesse e complementari.

Il Piano delle Regole norma all'art. D26 le aree per attrezzature portuali di Valdaro, che comprendono:


- aree logistiche e portuali a gestione pubblica;
- aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa;
- aree produttive private a servizio del porto;
- conca di navigazione.

Individua inoltre le destinazioni principali e le funzioni incompatibili, gli interventi ammessi e relative modalità, oltre all'ambito in cui è obbligatoria la pianificazione attuativa, che dovrà prevedere l'assetto planivolumetrico del comparto comprensivo delle aree scoperte e dell'eventuale nuova soluzione viabilistica indotta dall'intervento in accordo con Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, Parco del Mincio e Provincia di Mantova. Demanda infine i piani e gli interventi relativi all'area portuale di Valdaro alla procedura di valutazione d'incidenza nei confronti del SIC Vallazza IT20B0010.









#### Porto di Valdaro

-  Ambito portuale
-  Aree logistiche e portuali a gestione pubblica
-  Aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa
-  Conca di navigazione
-  Aree produttive private a servizio del porto
-  Centro intermodale di Valdaro




#### AMBITI DI TRASFORMAZIONE

-  Aree di trasformazione per la ricucitura dei margini urbani
  - ATR1 Te Brunetti
  - ATR2 Ghisiolo

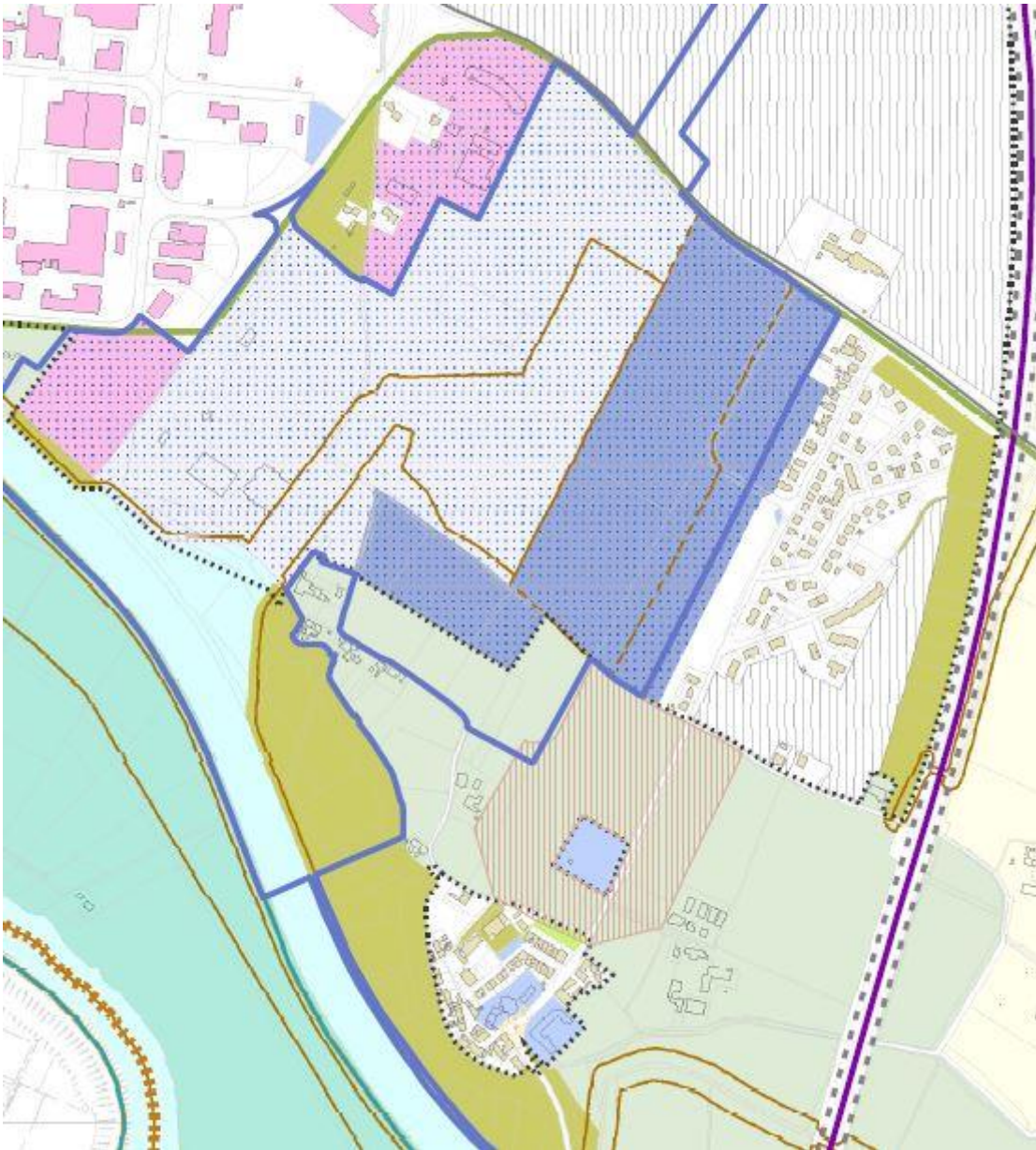
#### SISTEMA DEI SERVIZI E DEL VERDE DIFFUSO

-  Aree per attrezzature pubbliche di interesse pubblico o generale
-  Aree per attrezzature private di interesse pubblico o generale
-  Verde territoriale: Parco periurbano e verde dei laghi
-  Verde urbano
-  Verde di quartiere
-  Spazi verdi per lo sport
-  Piazze, percorsi e camminamenti storici
-  Verde di arredo stradale

#### TERRITORIO AGRICOLO

-  Aree agricole di valenza paesaggistica
-  Aree agricole produttive
-  Aree agricole di interazione





**Estratto della Tavola delle previsioni - Documento di Piano 6 - PGT del Comune di Mantova**

Con delibera di Giunta Provinciale n. 21 del 28/03/2013 è stata approvata l'intesa tra la Provincia di Mantova e il Comune di Mantova per l'approvazione del Piano Regolatore Portuale di Mantova-Valdaro.

La Provincia di Mantova sta procedendo con l'iter del Piano regolatore portuale, la cui approvazione spetta alla Regione; ad iter concluso il PGT dovrà recepire le determinazioni del P.R.P.

#### **4.4 Il PRP - Piano Regolatore portuale in itinere**

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Mantova Valdaro 2013 consiste in un aggiornamento degli strumenti di pianificazione e programmazione approvati dall'Azienda Porti negli anni di gestione regionale del porto. Il piano prevede una zonizzazione delle aree portuali che conferma in gran parte la programmazione effettuata dall'Azienda Porti e la sua impostazione in Unità di attuazione o di intervento.

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.

#### 4.4.1 Ambito interessato dal piano regolatore portuale di Mantova Valdaro

Nell'ambito portuale si individuano:

- a) un sotto ambito 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 contenute nell'ambito portuale;
- b) un sotto ambito di interazione città-porto (dove collocare 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 alle aree verdi), che 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.

#### 4.4.2 Indicazioni della Scheda degli indirizzi Normativi del piano per l'ambito oggetto del piano attuativo in variante

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'ambito interessato dall'Unità d'intervento 3 (e cioè le aree oggetto del Piano Attuativo Valdaro 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 nella relativa Scheda degli Indirizzi Normativi del piano – che si riporta di seguito -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'unità di intervento n. 3, coincidente con le aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa del PGT del Comune di Mantova, in fase attuativa, si prescrive la realizzazione della strada di accesso alla parte orientale del porto dalla ex SS 482 –Ostigliese e di raccordo al centro abitato di Formigosa, adeguata a supportare i flussi di traffico pesante in ingresso/uscita dell'ambito portuale e contestualmente a garantire i flussi di traffico leggero per/dal nucleo abitato (come da corridoio infrastrutturale rappresentato nella tavola 5 - *assetto del piano regolatore portuale*);

In relazione alla suddetta viabilità di accesso il **piano attuativo** dovrà prevedere in particolare le opere descritte di seguito.

##### 4.4.2.1 Rotatoria SS

Collocazione di una intersezione a raso del tipo a rotatoria per l'accessibilità a tutto il comparto del Porto, posta all'intersezione con la ex SS 482 *Alto Polesana*, dimensionata in conformità alle *Linee Guida regionali per le zone di intersezione* di cui al R.R. n. VII del 24/04/2006 con il metodo SETRA, applicabile agli ambiti extraurbani e con capacità sufficiente a smaltire un flusso totale entrante di veicoli > di 1.500 veic./h. (ora di punta); detta intersezione dovrà essere del tipo a "grande rotatoria", funzionale al tipo di strade intersecantesi, con diametro riferito al ciglio interno non inferiore a m. 57,00.

##### 4.4.2.2 Rotatoria intermedia

Realizzazione di rotatoria intermedia. Per esigenze legate alla sicurezza stradale, si prescrive che vi sia un'unica intersezione a rotatoria per l'accesso all'area a destinazione commerciale/direzionale posta a nord e per l'ingresso al comparto del Porto nella zona destinata ad attività connesse alle funzioni urbane. Detta rotatoria dovrà essere dimensionata in analogia a quanto citato al punto 1 e con capacità sufficiente a smaltire un flusso totale entrante di veicoli > di 1.000 veic./h. (ora di punta); detta intersezione potrà essere del tipo a "grande rotatoria", in funzione del tipo di strade intersecantesi, con cordolo dell'isola centrale insormontabile e diametro riferito al ciglio del suddetto cordolo non inferiore a m. 40,00.

#### 4.4.2.3 Viabilità interconnessione

La viabilità di interconnessione fra le due rotatorie e quella di raccordo al nucleo abitato di Formigosa dovrà essere almeno di categoria C1 di cui al Decreto 05.11.2001 (*Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade*), con larghezza delle corsie pari a m. 3,75 e banchine bitumate di m. 1,50; per la viabilità di accesso alla zona operativa del Porto, trattandosi di viabilità di nuova progettazione interessata al transito di mezzi pesanti, dovranno essere rispettate tutte le indicazioni della menzionata normativa vigente in materia di progettazione stradale per le strade extraurbane secondarie di cat. C1, relativamente a raggi minimi delle curve, alle differenze della velocità di progetto tra curve consecutive, alle clotoidi di transizione, ai raccordi altimetrici, alle distanze di visibilità, etc.; le banchine laterali dovranno avere larghezza min. m. 1,50.

#### 4.4.2.4 Viabilità interna

Il Piano Attuativo dovrà inoltre sviluppare nel dettaglio la viabilità interna della futura area portuale in particolare per quanto concerne la risoluzione dei punti maggiormente critici quali:

- l'indirizzamento dei veicoli al termine della rampa di discesa;
- l'attraversamento dei binari ferroviari;

Il Piano dovrà essere sufficientemente dettagliato a rappresentare dal punto di vista geometrico tutti gli elementi sopradescritti, includendo le relazioni tecniche e di calcolo degli eventuali manufatti;

#### 4.4.2.5 Acque meteoriche

Il Piano dovrà essere disciplinato il sistema di smaltimento delle acque meteoriche.

#### 4.4.2.6 Sottoservizi

Dovranno essere previsti cavedi o tubazioni sottopassanti la viabilità principale atti a garantire eventuali futuri attraversamenti di linee di sottoservizi; in fase attuativa dovrà essere valutata la possibilità di posizionare vasche di sicurezza idraulica per l'intercettazione di eventuali sversamenti accidentali di idrocarburi e sostanze potenzialmente inquinanti da automezzi in transito sulla viabilità all'interno dell'area portuale e di quella di collegamento con la viabilità provinciale, comprese le intersezioni a rotatoria.

#### 4.4.2.7 Continuità idraulica

Dovranno essere predisposti manufatti idonei a garantire la continuità idraulica esistente, consistenti in tombini e sifoni, in corrispondenza delle intersezioni, nonché dovrà essere ricostruito ove possibile il reticolo di fossi e canalette minori, per l'irrigazione degli appezzamenti circostanti, eventualmente intercettati dalla nuova infrastruttura;

#### 4.4.2.8 Contenimento particolato di cantiere

Per contenere la dispersione del materiale particolato sollevato durante la fase di cantiere deve essere prevista l'adozione di protezioni mobili per gli edifici più vicini alle piste di cantiere e la bagnatura periodica dei cumuli dei materiali a granulometria fine depositati presso le aree di stoccaggio.

#### 4.4.2.9 Interventi mitigativi

Si richiede

- la messa in opera degli interventi mitigativi tra l'ambito portuale operativo e il territorio circostante, ossia l'abitato di Formigosa, le aree a sud e le aree per attività connesse alle funzioni urbane, per una fascia di profondità variabile (minimo 15 metri) e ritenuta adeguata dalla Provincia di Mantova da realizzare lungo il perimetro dell'unità o nella parte che si abbassa alla quota del porto, comprensiva di una pista ciclabile da raccordare a quella esistente. L'asse viario di cui sopra e la scarpata di raccordo delle quote può costituire supporto per la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione; dette opere mitigative, quali ad es. barriere frangivento anche vegetali con essenze autoctone, dovranno risultare efficaci ai fini dell'abbattimento delle polveri originate dalle attività di cantiere e da quelle in esercizio del Porto ed in grado di contenere i livelli di pressione sonora sui recettori

sensibili più vicini entro i limiti consentiti dal Piano di Zonizzazione Acustica adottato dal PGT; di ciò si dovrà dare dimostrazione negli elaborati progettuali del Piano Attuativo in funzione delle destinazioni d'uso ivi previste; qualora dette misure mitigative vegetali non fossero sufficienti si dovranno adottare idonee barriere acustiche in grado di svolgere la suddetta funzione;

- la messa in opera di ulteriori interventi mitigativi tra le aree per attività connesse alle funzioni urbane e il nucleo abitato per una fascia di minimo 10 metri da realizzare lungo il lato est dell'unità;
- la messa in opera di ulteriori fasce di mitigazione esterne all'ambito portuale lungo il lato sud dell'unità;

#### *4.4.2.10 Schede di dettaglio*

La Provincia di Mantova può redigere anche in fasi successive specifiche schede di dettaglio per ogni unità di intervento, previa acquisizione di parere del Comune interessato.

### **4.4.3 Attuazione dell'ambito 3**

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 12/05 (Piano Integrato d'Intervento) e loro successive modifiche e integrazioni.

#### *4.4.3.1 Stato attuale*

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.

#### *4.4.3.2 Interventi previsti*

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).

IL PRP accenna alla progettazione del lotto 3 nel Layout di Azienda Porti quale proposta avanzata da privati nel 2011, che doveva essere oggetto di approfondimento e concertazione tra la Provincia, il Comune ed altri Enti interessati ( e che ora si concretizza nella proposta di Piano Attuativo).

La proposta progettuale prevede l'ipotesi di realizzazione della strada di connessione con la viabilità provinciale a nord e di accesso alla parte orientale del porto, con funzione di servizio

anche all'abitato di Formigosa verso est. In questa ipotesi l'asse viario fungerebbe anche da supporto agli interventi mitigativi/compensativi, che potrebbero prevedere la realizzazione di un percorso ciclabile.

Le opere mitigative sono previste lungo tutto il perimetro dell'ambito, esclusa naturalmente la parte ovest prospiciente la darsena, svolgendo in questo modo una funzione di mitigazione dell'impatto delle attività portuali nei confronti sia del nucleo abitato, e in generale delle eventuali aree per attività connesse alle funzioni urbane (terziario e servizi), che del bosco che si sta realizzando a sud del porto e quindi del canale posto ancora più a sud. Poiché questi ambiti sono localizzati ad una quota superiore a quella del porto, la barriera mitigativa posta anche sopra la scarpata che si verrebbe a creare svolge una funzione di inserimento paesistico di questa parte del porto nel contesto urbanistico/territoriale. La fascia ha profondità variabili.

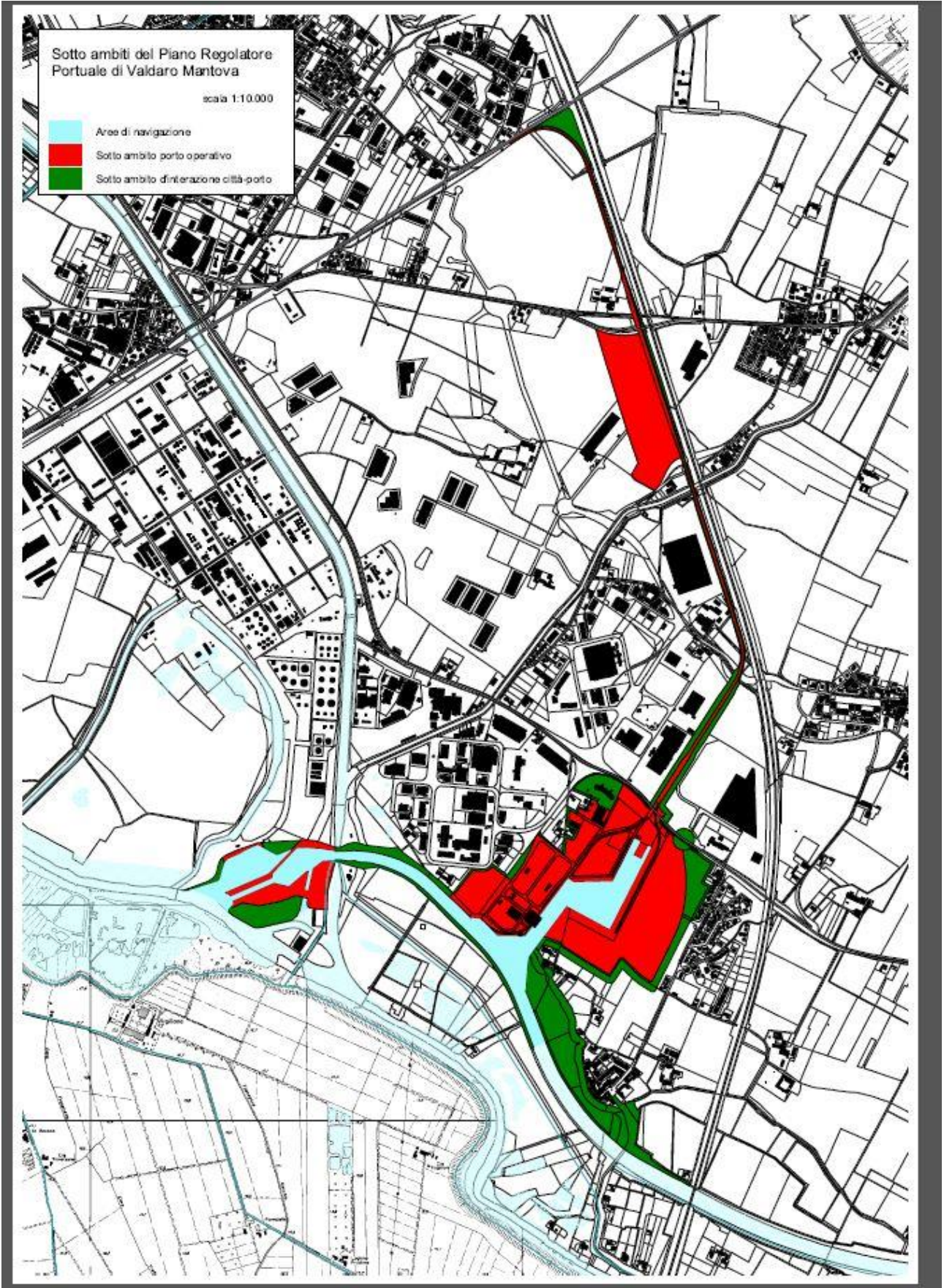
Nella parte a nord est , che in questa ipotesi viene interclusa dalla viabilità, sono individuate attività connesse alle funzioni urbane per cui potranno insediarsi attività direzionali, commerciali e servizi.

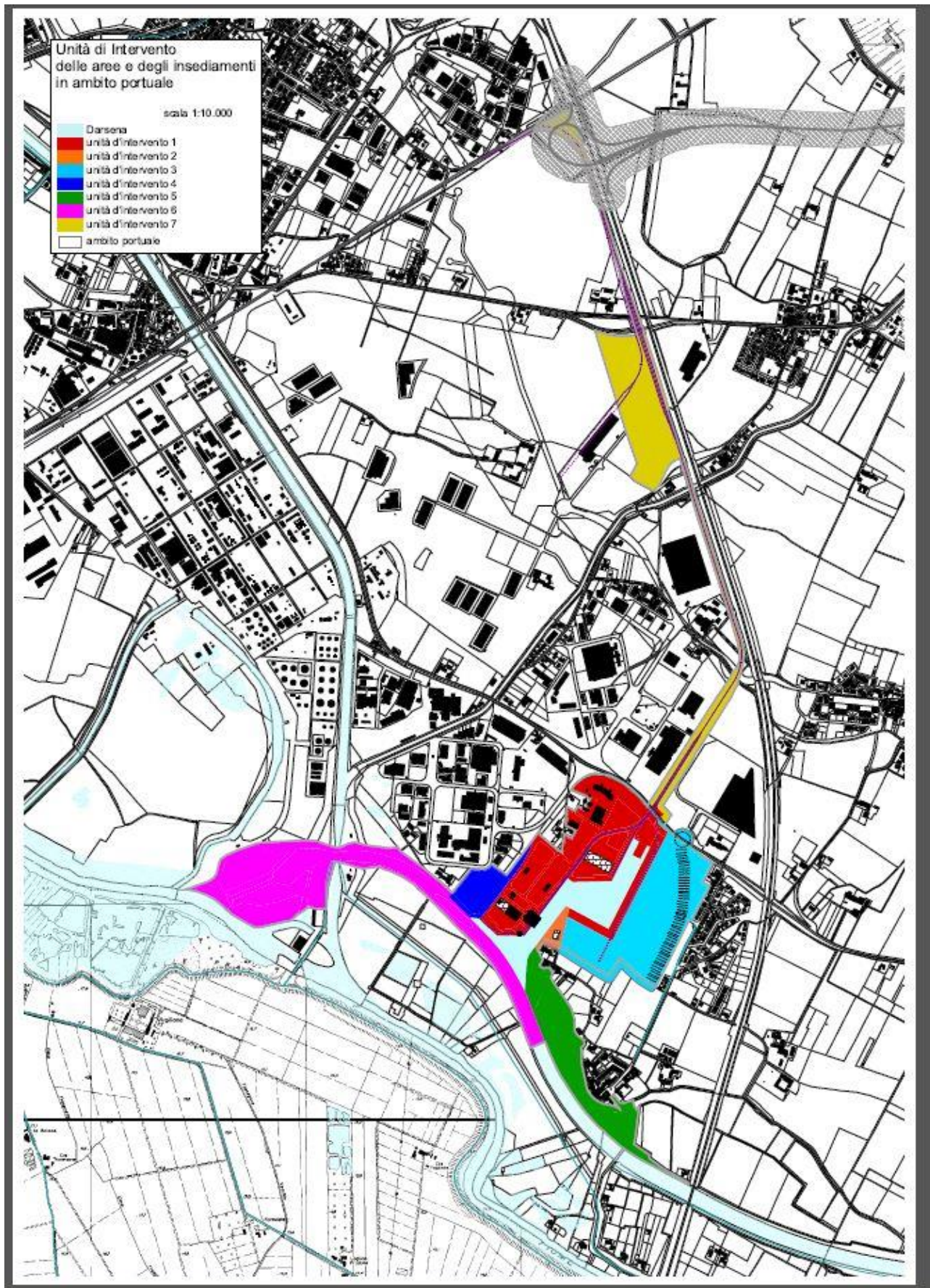
Le aree prettamente portuali per la logistica e il trasporto sarebbero individuate nella parte più ampia dell'ambito che si affaccia sull'area pubblica prevista per l'interscambio vero e proprio, posta a est e a sud della darsena. Intorno ad essa ruotano infatti le aree in cui è previsto l'insediamento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

Questa proposta presenta una sostanziale differenza rispetto all'ambito portuale del PRP in quanto l'area di Piano è più 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 riprende 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.





## 5 Il piano attuativo “Valdaro 3 “

### 5.1 Premessa

Il Piano Attuativo viene presentato dopo un lungo periodo di confronto con gli Enti interessati ( Provincia, Comune, Regione) iniziato nel 2008 dai soggetti attuatori privati Immobiliare GT srl, Cave GT srl e Vallan Infrastrutture spa.

Si premette che i proprietari delle aree interessate hanno acquisito le stesse tra il 2004 ed il 2008 ( come documentato dagli atti di compravendita) in periodo di vigenza del PRG ( oggi sostituito dal PGT) e facendo affidamento su quelle previsioni urbanistiche, con il preciso intendimento, esaurite le attività di escavazione previste nell’Ambito estrattivo individuato dalla Provincia, di sviluppare in partnership con operatori specializzati del settore lo sviluppo del 3° lotto del Porto di Valdaro.

Dopo l’approvazione del Piano di Governo del Territorio ( DCC n. 60 del 21/11/2012 vigente dal 02/01/2013) sono stati definiti i principi base dell’intervento e le problematiche da affrontare e risolvere anche per la redazione sulla stessa area del Piano Regolatore Portuale di competenza della Provincia, previa intesa con il Comune.

Gli elementi fondanti della proposta sono :

- a) la definizione della nuova viabilità di accesso dalla S.R. 482 Ostigliese al Porto da est e alla frazione di Formigosa
- b) la definizione dell’ambito portuale propriamente detto a quota + 14,00
- c) la definizione delle “aree di interazione” con l’abitato di Formigosa ad est e a sud
- d) la definizione degli interventi di mitigazione/compensazione ambientale.

La proposta di Piano Attuativo è presentata in parziale variante al Piano di Governo del Territorio ( Documento di Piano e Piano delle Regole ), come meglio descritto nei paragrafi che seguono ed è formulata nel rispetto del perimetro dell’Ambito portuale definito da Regione Lombardia con parere espresso sugli atti del PGT e riportato nel Documento di Piano (DGRL IX/4154 del 10/10/2012).

Prima della presentazione al Comune del Piano attuativo, sono stati acquisiti i pareri preliminari degli enti interessati e cioè:

- Provincia di Mantova prot. 39888 del 14/08/2013
- ASL di Mantova prot. 43557 del 24/07/2013
- Parco del Mincio prot. 2747 del 25/07/2013
- Soprintendenza BBAP di Brescia prot. 16606 del 14/10/2013.

Il Piano attuativo presentato pertanto tiene conto dei suddetti pareri.

### 5.2 Identificazione delle aree interessate dal P.A.

Le aree interessate dall’ intervento, distinte per proprietà, sono identificate in catasto come segue:

- Soc. Cave G.T. srl
  - Fg. 100 mapp. 1, 3, 28, 286, 287, 288, 289, 302, 304, 306 per una superficie complessiva di mq. 70.780;
- Soc. IMMOBILIARE G.T. srl
  - Fg. 98 mapp. 18, 51 per una superficie complessiva di mq. 99.750;
- Soc. VALLAN INFRASTRUTTURE spa
  - Fg. 98 mapp. 31, 138, 311 per una superficie complessiva di mq. 76529.



L'intervento inoltre interessa una porzione del sedime attuale della Via G. Gatti di proprietà comunale di mq. 5.319, che sarà dismesso in quanto sostituito dalla nuova viabilità prevista dal Piano Attuativo per il collegamento tra Strada Ostigliese, il nuovo accesso al Porto e Strada Formigosa; l'area pertanto sarà ceduta da parte del Comune ai soggetti attuatori in permuta della cessione da parte degli stessi delle aree di sedime della nuova strada di collegamento mq. 10.529) . Il Comune, con D.C.C. n. 89 del 28/09/2009 ha disposto la permuta e pertanto adotterà gli atti amministrativi conseguenti.

Infine è ricompresa nell'ambito soggetto a pianificazione attuativa una porzione a sud della Strada privata vicinale S. Martino, anch'essa da dismettere, di mq. 920.

Nel tratto interessato il sedime è di proprietà dei frontisti soggetti attuatori, ma di uso pubblico e la strada è classificata "F1 – Strada vicinale" nella planimetria allegata alla D.G.C. n. 162 del 04/09/2012. Il Comune pertanto adotterà i necessari atti amministrativi per la de- classificazione stradale.

La superficie territoriale complessiva dell'ambito soggetto a Piano Attuativo è di mq. 253.331.

### **5.3 Stato di fatto delle aree interessate dal P:A.**

Parte delle aree di proprietà Immobiliare G.T. srl e Vallan Infrastrutture spa è interessata dall'ambito estrattivo per opere pubbliche ATE Pg2 Valdaro approvato dalla Provincia con determina dirigenziale n. 2728 del 29/10/2004. Qui sono state autorizzate dalla Provincia di Mantova n. 4 cave : Valdaro 1 su area Vallan Infrastrutture spa; Valdaro 2, Valdaro 3 e Valdaro 4 bis su area Immobiliare G.T. srl). L'ambito è stato dichiarato esaurito dalla Provincia ( attualmente sono in corso di ultimazione le Cave Valdaro 2, 3 e 4bis ).

Le parti interessate dall'escavazione di proprietà Immobiliare GT srl sono attualmente oggetto di procedimenti giudiziari la cui definizione è autonoma e non interferisce con le procedure di Piano Attuativo.

La Cava Valdaro 1 di Vallan Infrastrutture spa è esaurita ( escavazione autorizzata mc. 46.440 – scadenza 24/11/2009).

Per la Cava Valdaro 2 di Immobiliare G.T. srl l'escavazione autorizzata è di mc. 30.000; la scadenza era 01/02/2011; è da completare con le relative procedure.

Per la Cava Valdaro 3 di Immobiliare G.T. srl l'escavazione autorizzata è di mc. 230.000; la scadenza era 06/11/2011; è da completare con le relative procedure.

Per la Cava Valdaro 4bis di Immobiliare G.T. srl l'escavazione autorizzata è di mc. 52.925; la scadenza era 03/03/2012; è da completare con le relative procedure.

La porzione di area di proprietà Vallan Infrastrutture spa ad est della Cava Valdaro 1 è stata oggetto di sbancamento in forza di titolo abilitativo " Provvedimento autorizzativo unico del 22/07/2005 p.g. 28195/2005 – Permesso di costruire n. 135/2004 del 08/08/2005" rilasciato per la realizzazione di un piazzale provvisorio alla quota + 16,00; il permesso di costruire è scaduto in data 10 ottobre 2008; le opere sono state realizzate parzialmente ed in particolare non è stato eseguito lo sbancamento in prossimità della Via G. Gatti.

La planimetria quotata dello stato attuale – con i relativi profili – riassume la situazione di tutta la zona e riporta :

- il perimetro del Porto come definito da Regione Lombardia e riportato nella cartografia di PGT Documento di Piano del Comune di Mantova;
- l'Ambito ATE Pg2 e le Cave Valdaro 1, Valdaro 2, Valdaro 3 e Valdaro 4 bis;
- l'area dove è stato realizzato il piazzale provvisorio da Vallan Infrastrutture spa;

- il sedime dell'attuale Via G. Gatti da cedere da parte del Comune di Mantova ai soggetti attuatori in permuta della cessione da parte delle sopraccitate ditte delle aree di sedime della nuova strada di collegamento tra la Strada Provinciale Ostigliese e Strada Formigosa
- l'assetto del progetto del cantiere SOGEMI in corso di realizzazione
- le aree demaniali esterne all'intervento comprese tra la proprietà dei soggetti attuatori ed il bacino d'acqua.

#### **5.4 Pianificazione territoriale sovra-ordinata**

Le aree del Piano Attuativo sono interamente ricomprese nell'Ambito portuale definito da Regione Lombardia nel parere espresso sugli atti del PGT e riportato nel Documento di Piano (DGRL IX/4154 del 10/10/2012).

Le aree ricadono entro il Parco del Mincio.

Esse sono per la quasi totalità classificate "Zona di iniziativa comunale orientata" dal Piano Territoriale di Coordinamento e normate dall'art. 24 delle Norme Tecniche di Attuazione, dove sostanzialmente si rimanda agli strumenti urbanistici comunali.

Una piccola porzione di area al confine sud-est dell'ambito di pianificazione ( Fg. 100 Mapp. 306) ricade in "Zona destinata all'attività agricola". Tuttavia, poiché tale porzione è ricompresa nell'ambito portuale definito da Regione Lombardia, si applicano le disposizioni dell'art. 37 c.1 delle NTA del PTC.

Il Parco del Mincio ha espresso nel merito il parere di compatibilità.

Come accennato, la quasi totalità delle aree ricomprese nel Piano attuativo ( con la sola esclusione della ridotta porzione ad est) ricade all'interno dell'Ambito Portuale da assoggettare a Piano Regolatore Portuale ai sensi della L.R. 30/2006 come definito da Regione Lombardia e recepito dal vigente PGT – Documento di piano.

La Regione Lombardia con l'art. 8 della legge regionale 27/12/2006 n. 30 ha assegnato alla Provincia la gestione di tutte le attività pertinenti il Porto di Valdaro, compresa la redazione del Piano Regolatore Portuale (allegato B della L.R.), riservandosi la competenza per l'approvazione del suddetto strumento di pianificazione.

La Provincia di Mantova sta procedendo all'elaborazione del suddetto Piano Regolatore Portuale e in merito agli elaborati del Piano attuativo ha espresso parere preliminare, anche ai sensi dell'art. 13 c.5 della LR 12/2005, per la compatibilità con il PTCP, in quanto trattasi di Piano attuativo in Variante al PGT.

#### **5.5 Destinazioni urbanistiche del P.G.T. vigente**

Le aree d'intervento sono ricomprese dal PGT – Documento di Piano integralmente entro il perimetro dell'Ambito portuale di Valdaro, secondo il perimetro prescritto da Regione Lombardia.

Le aree sono così individuate dal P.G.T. – Piano delle Regole:

- per la gran parte come "Aree per attrezzature portuali di Valdaro – Aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa " normate dall'art. D26 delle N.T.A.;
- per una ridotta parte ad est come "Aree per attività economiche" normate dall'art. D20 delle N.T.A.;
- -per una parte a sud come " Aree agricole di valenza paesaggistica" normate dall'art. D29 delle N.T.A..

Nel Piano dei Servizi la parte a sud è ricompresa nella Rete ecologica comunale come "Aree agricole di valenza paesaggistica" e nel Sistema dei Servizi come "Area rurale e naturale di valenza paesaggistica ed ecologica".

Per quanto riguarda i “*parametri e indici urbanistici*” si fa riferimento a definizioni, applicazioni ed effetti dell’Art. A5 delle NTA del Documento di Piano PGT vigente all’atto dell’approvazione del Piano attuativo.

Per quanto riguarda le “*destinazioni d’uso*” si fa riferimento alle definizioni dell’Art. A6 delle NTA del Documento di Piano PGT.

## 5.6 Motivazioni della proposta del Piano Attuativo in Variante

Come ricordato in premessa, i proprietari delle aree interessate hanno acquisito le stesse tra il 2004 ed il 2008 in periodo di vigenza del PRG ( oggi sostituito dal PGT) e facendo affidamento su quelle previsioni urbanistiche, con il preciso intendimento, esaurite le attività di escavazione previste nell’Ambito estrattivo individuato dalla Provincia, di sviluppare in partnership con operatori specializzati del settore lo sviluppo del 3° lotto del Porto di Valdaro.

A seguito delle modifiche alla pianificazione previgente introdotte in fase di approvazione del PGT si intendono proporre con il Piano Attuativo alcune varianti non sostanziali ritenute dai soggetti attuatori indispensabili per garantire le migliori condizioni per il concretizzarsi di un progetto strategico di grande respiro quali:

- a) disponibilità dei maggiore spazi possibile, considerata la collocazione dell’infrastruttura ed i vincoli esistenti ad est e a sud;
- b) viabilità di accesso adeguata sia per il Porto che per l’abitato di Formigosa e che consenta contestualmente collegamenti efficienti con il vasto comparto Valdaro spa verso nord;
- c) mix funzionale adeguato che consenta di valorizzare le potenzialità specifiche dell’infrastruttura e nel contempo di estenderne la polarità;
- d) definire il rapporto della grande infrastruttura con il contesto dell’abitato di Formigosa in modo integrato e non conflittuale , con le opportune opere di mitigazione.

Il Porto di Valdaro è definito obbiettivo strategico sia negli atti del PGT che negli atti di programmazione condivisa degli enti locali ed i soggetti attuatori intendono inserirsi nel modo più efficace con la loro iniziativa imprenditoriale per realizzare una infrastruttura adeguata e di ampio respiro adatta a sviluppare tutte le potenzialità.

Per raggiungere tale obbiettivo si è reso necessario individuare alcune modifiche agli atti del PGT approvato e di conseguenza proporre il Piano Attuativo in variante, come descritto nei capitoli successivi.

Riguardo al precedente punto a) il Piano estende la destinazione portuale a sud fino al limite dello Stradello Croce, come peraltro prevedeva il previgente PRG ed ha riconfermato la Regione: ridurre l’area a disposizione del Porto ne comprometterebbe decisamente la funzionalità impedendo di fatto di sfruttare adeguatamente la banchina sud del bacino.

La classificazione in “Aree agricole di valenza paesaggistica” di una così ampia porzione di territorio strategico non appare coerente con le prescrizioni della Regione e nemmeno rispondente alle caratteristiche fisiche dell’area in oggetto, costituita da terreni agricoli privi di vegetazione naturale.

Il Piano inoltre estende la destinazione portuale ad est fino a Strada Formigosa; qui il PGT vigente prevede la classificazione in “ Aree per attività economiche” e pertanto la variazione proposta interviene semplicemente a conferire omogeneità nella pianificazione dell’ambito.

Riguardo a punto b) , la nuova viabilità di Piano prevede la dismissione dell’esistente Via G. Gatti e comprende : la grande rotonda lungo Strada Ostigliese ( che consentirà un accesso finalmente adeguato anche al PIP Valdaro a nord); un tratto stradale di collegamento tra Strada Ostigliese e Strada Formigosa ad andamento sinuoso interrotto da una seconda rotonda dalla quale si stacca la strada di accesso al Porto che scende da quota + 20,60 a quota 14,00. L’articolazione del tratto stradale è stata condivisa con il comune e la provincia e, rispetto ad altre opzioni, è giustificata

dalla necessità di ridurre l'occupazione di aree prossime al bacino d'acqua e garantire adeguata distanza dalle aree residenziali di Formigosa in particolare del tratto in discesa al Porto.

Riguardo al punto c) , la nuova viabilità definisce un lotto di terreno a quota campagna attuale delimitato da Strada Ostigliese e dalla parte nord dell'abitato di Formigosa che acquisisce per la sua posizione un ruolo di cerniera e pertanto il Piano intende accentuarne la polarità inserendo funzioni direzionali e commerciali con medie strutture di vendita.

Infine, riguardo al punto d) il Piano prevede una fascia a verde di mitigazione lungo tutto il perimetro est del comparto, modulata secondo le esigenze :

- a nord una fascia di larghezza variabile su aree privata con funzione di filtro rispetto all'edificato residenziale adiacente;
- nella parte centrale una vasta parte di larghezza variabile e molto ampia, che sarà fittamente piantumata e destinata a parco pubblico con percorsi ciclo-pedonali;
- a sud da Strada San Martino a Stradello Croce una fascia fittamente piantumata in piano campagna attuale di larghezza m. 25,00 circa ed una scarpata piantumata di raccordo tra la quota campagna e la quota porto anch'essa piantumata di larghezza m. 12,50 aggiuntivi; quest'ultimo tratto consentirà un efficace filtro tra il porto e le aree di pregio paesaggistico tra lo stradello Croce ed il Canale, fino al Mincio; sempre in questa zona il percorso ciclopedonale previsto consentirà di rendere più accessibile e fruibile il Bosco Scarpata Formigosa recentemente allestito dalla Provincia quale opera compensativa del Porto (1° e 2° lotto).

Il PGT ha previsto di ridurre l'area portuale determinata dai precedenti strumenti di pianificazione e programmazione comunale, provinciale e regionale, destinando una porzione significativa a sud del 3° lotto del porto (circa 40.000 mq) ad "*aree agricole di valenza paesaggistica*", da mantenere in quota campagna attuale.

Tale previsione sembra rivolta a garantire una separazione significativa tra le aree in cui svolgere le attività logistiche-portuali ed il contesto territoriale posto a sud, caratterizzato dalla presenza di abitazioni e di ambiti ad elevata valenza naturale e paesaggistica quali la Riserva naturale della Vallazza.

Il PGT , in fase di approvazione finale ha comunque dovuto assumere nel Documento di Piano il perimetro dell'Ambito Portuale prescritto da Regione Lombardia, che allo stato attuale – evidente anomalia - include "*aree agricole di valenza paesaggistica*".

Il Piano Attuativo assume pertanto il perimetro prescritto da Regione Lombardia, estendendo a sud l'ambito da sottoporre a PA e destinando tale estensione in parte ad area portuale ( mq. 19.241) e in parte per mitigazione ambientale.

L'ambito di pianificazione inoltre si estende ad est verso l'abitato di Formigosa, fino al confine fisico di Strada Formigosa, includendo una zona destinata dal PGT ad "*aree per attività economiche*" (mq. 11.759) e proponendone il trasferimento a sud del Porto, con trasformazione del sedime in "*aree per mitigazione ambientale*".

Di conseguenza, l'effettivo aumento di occupazione di suolo destinato ad attività produttive è limitato a mq. 7.482.

Da segnalare anche che una porzione del PA oggetto di variante ricade in "*zona destinata all'attività agricola*" del PTC del Parco del Mincio. Nel merito il PA richiama l'art 37 delle NTA del PTC *Infrastrutture e impianti tecnologici* che al comma 1 così recita: "*La localizzazione di nuove infrastrutture viarie, ferroviarie, relative alla navigazione e ai servizi pubblici sul territorio del parco é demandata al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova, e successivi provvedimenti attuativi*".

Il PTCP Provinciale include l'ambito allargato del Porto di Valdaro.

Sulla proposta di Piano Attuativo la Provincia ha espresso parere favorevole (prot. 39888 del 14/08/2013).

Anche il Parco del Mincio ha espresso parere favorevole di compatibilità con il PTC ( prot. 2361 in data 25/06/2013).

L'Asl ha espresso parere favorevole (prot. 49776 in data 26/07/2013) valutando positivamente lo spostamento dell' area produttiva dal fronte Strada Formigosa a sud del porto, in quanto consentirà di meglio proteggere l'abitato di Formigosa ad est attraverso le aree di mitigazione previste.

L'area di mitigazione a sud, che comunque il Piano attuativo proposto mantiene per una profondità di m. 25,00 in piano ed ulteriori 15,00 in scarpata, garantisce un'adeguata separazione tra le aree portuali e quelle agricole e naturali circostanti, realizzando una efficace barriera verde in sommità e sulle scarpate; quest'ultima, rispetto all'area agricola prevista dal PGT, ha minore ampiezza ma qualità e valenza paesaggistica e naturale superiore.

L'ampliamento proposto nella porzione a sud è da valutare positivamente anche quale compensazione alla riduzione delle aree logistiche e portuali che il PA comporta nella porzione a nord, dovuto alla necessità di mantenere in quota l'area su cui verranno realizzati l'infrastruttura viaria e gli insediamenti di servizi e terziario.

Va anche considerato che l'ampliamento dell'ambito portuale nella parte meridionale accresce la funzionalità della banchina mettendo a disposizione una più ampia area di retro-porto per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, nonché del raccordo ferroviario che potrà essere esteso fino a raggiungere una lunghezza di 600 m., utile ad ospitare convogli di tali dimensioni, che già possono stazionare sia presso lo scalo di Mantova Frassine, sia presso l'area del centro intermodale.

Analogamente è da valutare positivamente l'estensione del PA ad est, oltre il perimetro dell'ambito portuale, in quanto trasforma un'area classificata dal PGT per insediamenti produttivi in un'area di mitigazione ambientale, a garanzia di una più efficace separazione con l'abitato di Formigosa.

In sintesi, la pianificazione dell'ambito così come è stata proposta consente di prevedere in modo unitario e completo lo sviluppo di tutta l'area portuale orientale, sia per quanto riguarda le destinazioni funzionali alle attività portuali logistiche e di trasporto, sia per la puntuale individuazione degli interventi infrastrutturali e di mitigazione ambientale.

## **5.7 Previsioni del Piano Attuativo in Variante al P.G.T.**

Il Piano ha per oggetto il completamento del Porto di Valdaro, di cui sono stati realizzati per iniziativa pubblica il Lotto 1 e 2 nella zona ovest del compendio e la definizione del rapporto tra l'infrastruttura e l'abitato esistente di Formigosa.

L'area d'intervento interessa un vasto ambito compreso tra:

- a nord la Strada Ostigliese
- a est il centro abitato di Formigosa
- a sud Stradello Croce ed altre proprietà circostanti il cimitero di Formigosa in zona agricola
- a sud-ovest il cantiere navale Sogemi
- a ovest il Porto di Valdaro (Lotto 1 e 2).

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso al Porto ed al centro abitato di Formigosa – in sostituzione dell'attuale Via G. Gatti - e la realizzazione del cd. 3° Lotto del Porto di Valdaro , che comprende tutte le nuove opere infrastrutturali ad est e sud del bacino d'acqua.

L'intervento prevede l'asportazione di materiale residuo rispetto all'attività di escavazione effettuata nell'Ambito estrattivo PG2 ( già individuato nella zona da parte della Provincia oggi dichiarato

esaurito ) e nelle aree limitrofe, al fine di portare la quota finale dei piazzali a + 14,00 m. fissata dagli strumenti di programmazione dell'attività portuale redatti dalla Provincia (quota pelo acqua + 12,50).

Nella zona sud dell'area d'intervento è presente un'area già interessata in passato da attività di escavazione avvenuta anche a quota inferiore rispetto alla falda, dove si è creato un laghetto; contestualmente allo sbancamento si procederà al riempimento ed alla colmataura dell'area fino alla quota idonea alla sistemazione finale utilizzando il materiale inerte prelevato in loco.

Le aree portuali a quota + 14,00 resteranno di proprietà privata, seppure assoggettate parzialmente ad uso pubblico per la destinazione portuale che le contraddistingue.

Il Piano attuativo interviene in Variante al PGT (Documento di Piano - Piano delle Regole) ai sensi dell'art. 14 della L.R. 12/2005 e s.m.i. a modificare parzialmente la destinazione d'uso delle aree e più precisamente ampliando la destinazione principale "Aree per attrezzature portuali di Valdarò – Aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa " normate dall'art. D26 delle N.T.A. del PdR ed estendendola alle ridotte parti ad est (peraltro con destinazione compatibile anche nel PGT vigente "Aree per attività economiche" normate dall'art. D20 delle N.T.A. del PdR) e a sud ("Aree agricole di valenza paesaggistica" normate dall'art. D29 delle N.T.A. del PdR) ricadenti per la gran parte nel perimetro dell'ambito portuale definito dalla Regione Lombardia, con una modesta estensione del suddetto perimetro verso est fino a Strada Formigosa.

In riferimento al Piano dei Servizi il Piano attuativo interviene per stralciare la parte di area a sud dalla Rete ecologica comunale - "Aree agricole di valenza paesaggistica" e dal Sistema dei Servizi - "Area rurale e naturale di valenza paesaggistica ed ecologica".

Per quanto riguarda "*parametri e indici urbanistici*" si fa riferimento a definizioni, applicazioni ed effetti dell'art. A5 delle NTA del Documento di Piano PGT vigente all'atto dell'approvazione del Piano attuativo.

Per quanto riguarda le "*destinazioni d'uso*" si fa riferimento alle definizioni dell'art. A6 delle NTA del Documento di Piano PGT.

La destinazione attribuita all'intero ambito assoggettato a Piano attuativo – in variante parziale al PGT vigente – è "*aree logistiche e portuali soggette a pianificazione attuativa*" normate dall'Art. D26 delle NTA del Piano delle Regole PGT "Aree per attrezzature portuali di Valdarò".

La destinazione principale sono le attività economiche AE (art. 6.4 delle NTA del Documento di Piano). Sono funzioni incompatibili : la Residenza (R) - salvo le eventuali unità strettamente necessarie per la custodia delle strutture ; le Attività agricole (AG). Le attività commerciali sono ammesse in via accessoria e per una superficie max complessiva di mq. 5000 di vendita all'interno del solo Lotto C; oltre agli esercizi di vicinato (fino a mq.251), le medio-piccole strutture di vendita ( tra 251 mq. e 600 mq), le medio- grandi strutture di vendita (tra 601 mq. e 2.500 mq.)

Le funzioni Servizi (S) sono ammesse in via accessoria nel solo Lotto C.

I parametri edilizi applicabili al comparto soggetto a Piano attuativo sono definiti dall'Art. 26.5 delle NTA del Piano delle Regole e più precisamente:

- $I_t = 0,6 \text{ mq/mq}$
- $H_{\text{max}} = 15 \text{ m.}$
- $R_c \text{ max} = 50\%$
- $R_o \text{ max} = 50\%$

La Superficie territoriale è di mq. 253.331 e pertanto la S.I. max realizzabile è di mq.  $253.331 \times 0,6 = \text{mq. } 151.998.$

Il Piano attuativo individua n. 3 Lotti d'intervento ai quali sono assegnati i seguenti indici e parametri urbanistici, nel rispetto dei limiti massimi complessivi definiti nel comma precedente :

#### Lotto A

Superficie Fondiaria	mq	99.611	
Superficie Lorda	mq	62.000	(If = 0,62 mq/mq)
Superficie Coperta	mq	51.570	(Rc = 51,77%)
Superficie occupata nel sottosuolo	mq	0	(Ro = 0 )
Altezza massima degli edifici	mt	13,50	(m. 6,00 nelle aree indicate nel progetto planivolumetrico)
Destinazioni ammesse			AE con esclusione delle attività commerciali eccedenti gli esercizi commerciali di vicinato e ricettive

#### Lotto B

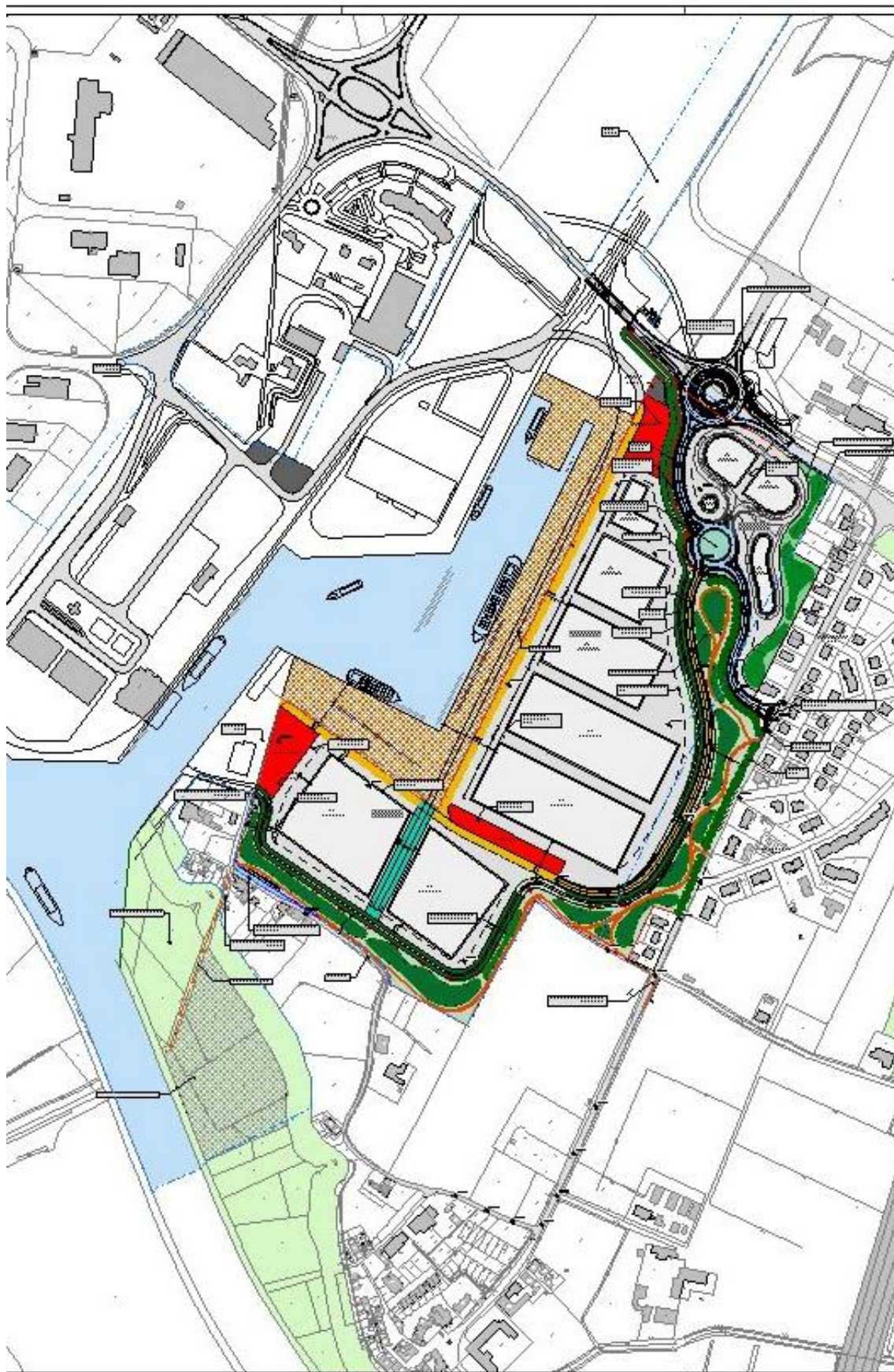
Superficie Fondiaria	mq	48.808	
Superficie Lorda	mq	34.000	(If = 0,70 mq/mq)
Superficie Coperta	mq	28.000	(Rc= 57,37%)
Superficie occupata nel sottosuolo	mq	0	(Ro = 0 )
Altezza massima degli edifici	mt	13,50	
Destinazioni ammesse			AE con esclusione delle attività commerciali eccedenti gli esercizi commerciali di vicinato e ricettive

#### Lotto C

Superficie Fondiaria	mq	28.722	
Superficie Lorda	mq	12.000	(If = 0,42 mq/mq)
Superficie Coperta	mq	9.000	(Rc = 31,28%)
Superficie occupata nel sottosuolo	mq	10.000	(Ro = 34,82 %)
Altezza massima degli edifici	mt	7,50	( m. 15,00 nelle aree indicate nel progetto planivolumetrico)
Destinazioni ammesse			AE comprese le attività commerciali esercizi di vicinato e strutture medio-piccole e medio-grandi
La Superficie fondiaria complessiva è di mq. 177.141.			
La Superficie lorda complessiva è di mq. 108.000,00 (< mq. 151.998 – It = 0,43 mq/mq).			
La Superficie coperta complessiva è di mq. 88.570 ( Rc = 50%)			
La Superficie occupata nel sottosuolo complessiva è di mq. 10.000 ( Ro = 5,64%)			

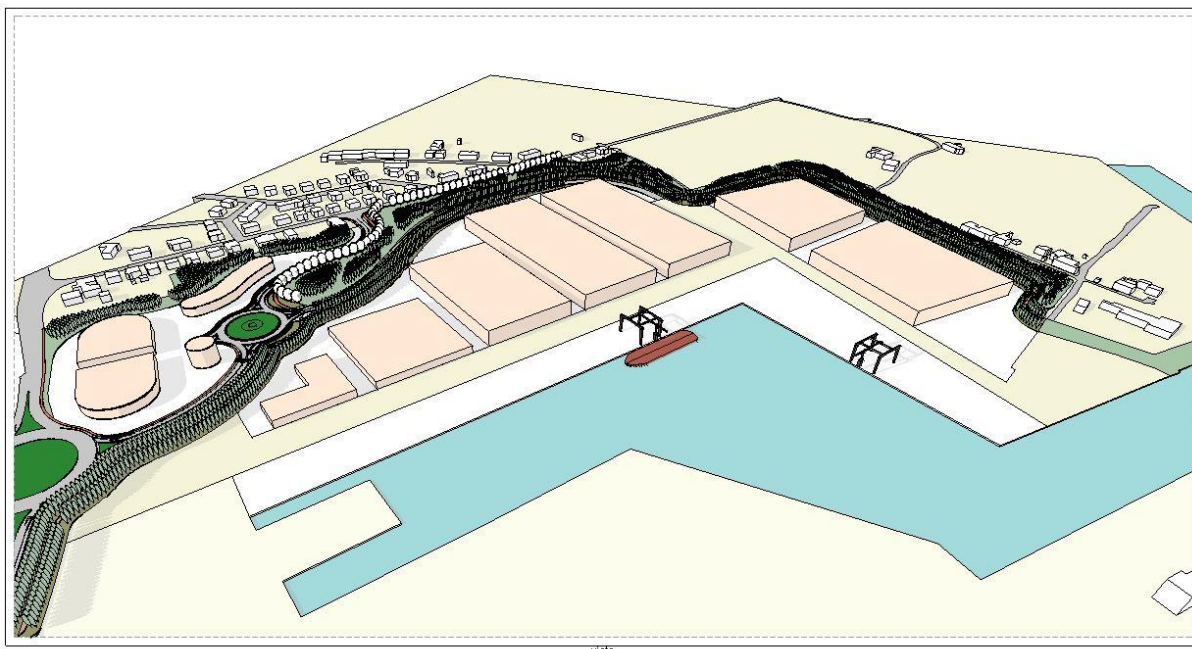
Le costruzioni all'interno dell'ambito assoggettato a Piano attuativo dovranno rispettare i seguenti articoli delle N.T.A. del PdR:

- D8 : Disposizioni sulle distanze delle costruzioni
- D9 : Fasce di rispetto stradale e fasce di salvaguardia
- D10 : Fasce di protezione per impianti tecnologici e infrastrutture a rete
- D11 : Fasce di rispetto cimiteriale
- D12 : Aree protezione osservatorio Gorgo
- D35 : Distributori di carburante ( nel caso si realizzi tale attività )
- D40 : Siti archeologici e aree di interesse archeologico



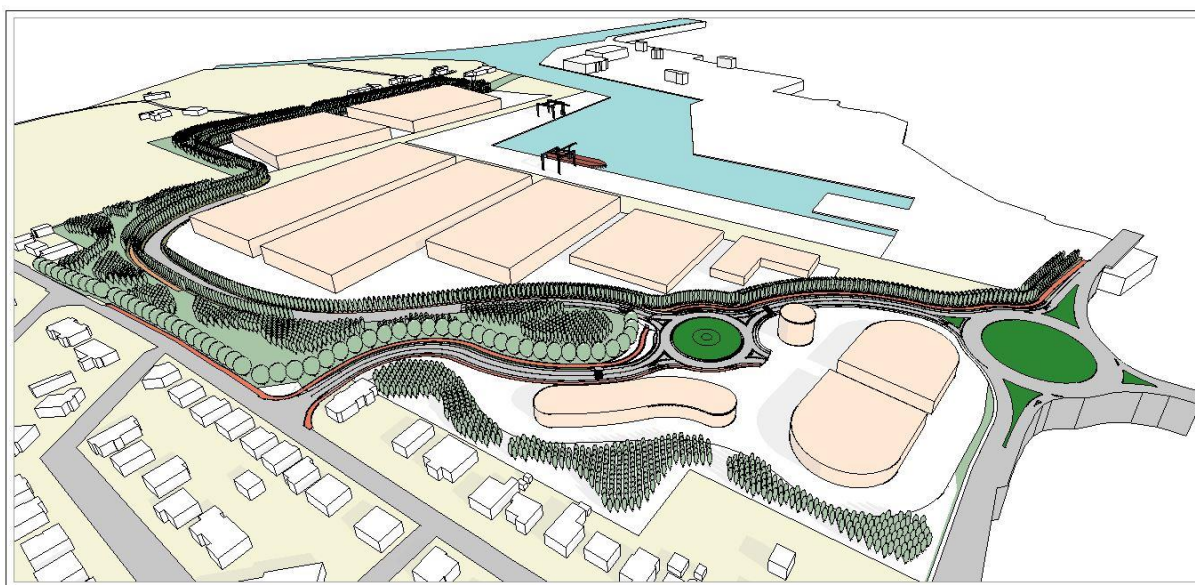
Piano attuativo Valdaro3 – Planimetria di progetto





vista

**Piano attuativo Valdarò3 – Vista tridimensionale da ovest**



vista

**Piano attuativo Valdarò3 – Vista tridimensionale da est**

## 5.8 Standard

Ai fini della quantificazione degli standard da corrispondere, si fa riferimento alle dotazioni definite dall'art. C3 comma 3.2 delle NTA del Piano dei Servizi PGT :

- per la destinazione produttiva (AE1 ; AE2) : 10% della S.I.
- per la destinazione direzionale ed attrezzature private ( AE3; AE4)) : 100% della S.I.
- per la destinazione commerciale (AE5) : esercizi di vicinato 100% della S.I.; medio- piccole strutture di vendita 100% della S.I.; medio-grandi strutture di vendita 130% della S.I.;
- per la destinazione ricettiva (AE6) 100% della S.I.

In tutti i casi almeno il 50% dovrà essere destinato a parcheggi.

Il calcolo delle superfici a standard minime per ciascun Lotto d'intervento previsto dal Piano attuativo è il seguente :

- Lotto A = S.I. mq. 62.000 x 10% = mq. 6.200
- Lotto B = S.I. mq. 34.000 x 10% = mq. 3.400
- Lotto C = S.I. mq. 7.000 x 100% + S.I. mq. 5.000 x 130% = mq. 13.500.

Complessivamente la dotazione minima di aree pubbliche o asservite all'uso pubblico da prevedere è di mq. 23.100, di cui almeno il 50% ( mq. 11.550) destinata a parcheggi.

Complessivamente le aree destinate a standard dal Piano attuativo assommano a mq. 61.482 (> mq. 23.100) .così suddivise :

- Aree di cessione al Comune per verde mq. 35.479
- Aree assoggettate a servitù di uso pubblico per parcheggi ed altri servizi: mq. 6.953 nel lotto A; mq. 4.050 nel Lotto B; mq.15.000 nel Lotto C; complessivamente mq. 26.003 ( > mq. 23.100 x 50% = mq. 11.550)

La dotazione del Piano attuativo soddisfa interamente le norme di Legge.

Le aree standard per verde saranno cedute al Comune , che assumerà l'onere della manutenzione ordinaria e straordinaria. Le aree destinate a verde saranno piantumate con le essenze arboree ed arbustive e con modalità indicate nello specifico elaborato del Piano. Tali spazi oltre ad essere fruibili avranno una funzione di mitigazione visiva e di barriera per trattenere polveri e rumore.

Le aree destinate a parcheggio asservite all'uso pubblico con atto di vincolo registrato a cura e spese dei soggetti attuatori privati resteranno di proprietà privata e pertanto sarà a totale carico dei soggetti attuatori la loro manutenzione ordinaria e straordinaria.

Per gli interventi di rinaturalizzazione compensativa/mitigativa si applicano le prescrizioni dell'art. C12 delle NTA del P.d.S.

## **5.9 Opere di urbanizzazione da cedere al Comune**

I soggetti attuatori, si obbligano a cedere gratuitamente, previo frazionamento a proprio carico, le aree per le opere di urbanizzazione risultanti dal piano attuativo. Dette aree ammontano a complessivi mq. 50.620 e risultano così suddivise:

- a) mq. 12.065 per strade (di cui mq. 11.209 per la nuova strada di accesso al Porto e Formigosa e mq. 856 per ampliamento Stradello Croce)
- b) mq. 3.076 per raccordo ferroviario
- c) mq. 35.479 per verde

Le aree per verde e strade saranno cedute gratuitamente al Comune; le aree per raccordo ferroviario saranno cedute gratuitamente all'Autorità portuale.

Le aree per le opere di urbanizzazione su aree private asservite all'uso pubblico rimarranno di proprietà privata.

Le caratteristiche tecniche delle opere sono descritte negli specifici elaborati del Piano.

Le opere di urbanizzazione pubbliche, come definite negli elaborati grafici e descritte nella relazione tecnica specifica, riguardano :

- la nuova viabilità di accesso al Porto e Formigosa da Strada Ostigliese;
- la sistemazione del tratto finale dello Stradello Croce;
- il prolungamento del raccordo ferroviario del porto
- le reti dei sottoservizi in area di sedime della suddetta viabilità;

- le opere a verde di mitigazione ambientale , limitatamente alle parti indicate negli elaborati grafici.

La nuova viabilità di accesso al Porto e Formigosa da Strada Ostigliese – che sostituirà l’attuale Via G. Gatti - sarà costituita da

- a) una grande rotatoria lungo Strada Ostigliese che darà accessibilità adeguata anche alle aree a nord per attività economiche (PIP Valdaro settore est);
- b) un tratto stradale a quota di campagna attuale + 20,60 circa,
- c) una seconda rotatoria dalla quale si diramerà il nuovo accesso al Porto;
- d) un tratto stradale a quota di campagna attuale + 20,60 circa fino a ricongiungersi con Strada Formigosa.

A fianco della sede carrabile sarà realizzata una pista ciclabile di raccordo con i tratti esistenti lungo Strada Ostigliese ed in Strada Formigosa, con sottopasso in corrispondenza della strada di accesso al Porto

Lungo il confine sud dell’ambito d’intervento i soggetti attuatori provvederanno alla sistemazione della Strada vicinale Croce, con regolarizzazione della sezione stradale ed allargamento e creazione di uno spazio di parcheggio. Nel tratto terminale a sud-ovest ( a fondo cieco in conseguenza della soppressione del tratto fino all’incrocio con Strada Formigosa della Strada San Martino per l’interferenza con l’ambito portuale) sarà realizzata una piazzola di ritorno.

Le caratteristiche tecniche delle opere sono descritte negli specifici elaborati del Piano.

I soggetti attuatori assumono a proprio totale carico gli oneri per la esecuzione delle opere di allacciamento ai pubblici servizi di rete delle aree destinate agli interventi privati. Sono compresi in tale definizione anche i raccordi stradali di qualunque genere.

La progettazione e la realizzazione delle suddette opere dovranno avvenire nel rispetto delle indicazioni dell’Allegato 3 delle N.T.A. del PdR.

Le aree esterne al perimetro del Piano a nord della Strada Ostigliese necessarie alla realizzazione della rotatoria in progetto saranno messe a disposizione gratuitamente dal Comune.

Il sedime dell’attuale Via G. Gatti indicato negli elaborati grafici del Piano attuativo sarà dismesso e sostituito dalla nuova strada in progetto per il collegamento tra Strada Ostigliese, il nuovo accesso al Porto e Strada Formigosa. Contestualmente alla stipula della presente Convenzione ed in esecuzione della D.C.C. n. 89 del 28/09/2009 con la quale venne disposta la permuta, l’area viene ceduta da parte del Comune ai soggetti attuatori in permuta della futura cessione da parte degli stessi delle aree di sedime della nuova strada di collegamento . Le spese di frazionamento catastale e notarili saranno a carico dei soggetti attuatori. La superficie dell’area comunale è di mq. 5.319 circa e l’area di proprietà dei soggetti attuatori sedime della futura strada è di mq. 10.529 circa.

Nella zona a sud dell’area d’intervento interessata dalle attrezzature portuali il Piano attuativo prevede l’eliminazione di un tratto della Strada vicinale Croce indicato negli elaborati grafici del Piano attuativo, attualmente di proprietà privata dei frontisti ma di uso pubblico e così classificata “F1 – Strada vicinale” nella planimetria allegata alla D.G.C. n. 162 del 04/09/2012. Il Comune pertanto adotterà i necessari atti amministrativi (classificazione stradale); le spese di frazionamento catastale e notarili saranno a carico dei soggetti attuatori.

In conseguenza a quanto precede, il Piano prevede la viabilità di uso pubblico per garantire l’accesso pedonale e carrabile degli automezzi all’area logistica portuale concessa alla Soc. Sogemi al confine sud-ovest.

## 5.10 Opere di urbanizzazione su aree private asservite all'uso dei soggetti autorizzati all'accesso al Porto

Risultano estranee al regime convenzionale in quanto da realizzarsi su aree di proprietà privata seppure destinate alle attività portuali, e pertanto da eseguirsi a cura e spese esclusive dei soggetti attuatori le seguenti opere:

- viabilità di accesso al Porto dalla strada pubblica fino alla quota + 14,00
- viabilità di movimentazione merci, circolazione automezzi e parcheggio a servizio del Porto alla quota + 14,00
- sistemazioni a verde delle scarpate e delle altre porzioni a verde privato di mitigazione
- reti e servizi tecnologici in superficie e sottosuolo
- parcheggi pertinenziali interni ai lotti.

L'ingresso viabilistico all'area portuale propriamente detta è previsto dalla rotatoria lungo la nuova viabilità di collegamento tra Strada Ostigliese e Strada Formigosa, con un nuovo tratto stradale che da quota + 20,60 circa scenderà alla quota di +14,00 del nuovo piazzale del Porto.

Le caratteristiche delle opere viabilistiche e dei piazzali nonché dei sottoservizi sono descritte nella Relazione tecnica specifica delle opere di urbanizzazione.

I soggetti attuatori assumono a proprio totale carico gli oneri per la esecuzione delle reti dei sottoservizi nonché degli allacciamenti degli edifici in progetto ai pubblici servizi, ivi compresi la realizzazione, il potenziamento o l'estensione delle dorsali, delle connessioni e delle attrezzature intermedie (cabine di trasformazione, cabine di depressurizzazione, stazioni di pompaggio ecc.) delle infrastrutture a rete , di seguito descritte:

- a) Collegamento della condotta dell'acquedotto;
- b) Realizzazione del collettore fognario delle acque nere;
- c) Realizzazione del sistema di scarico e trattamento delle acque meteoriche nel bacino del Porto;
- d) Collegamento della rete telefonica;
- e) Collegamento della rete gas a servizio;
- f) Collegamento della rete di elettrificazione.

Tutte le opere le cui installazioni comportino l'emissione di onde elettromagnetiche, sia in bassa frequenza che in alta frequenza, devono essere collocate in modo che non comportino alcun inquinamento da elettrosmog e comunque devono essere conformi alle norme vigenti in materia e, se queste ultime lo richiedano, al parere dell'A.R.P.A. o ad altri pareri obbligatori degli organi preposti alla sorveglianza sanitaria o ambientale.

Tutte le opere inerenti il ciclo delle acque, dall'approvvigionamento idrico fino al recapito finale degli scarichi liquidi di qualsiasi genere, devono essere conformi alle disposizioni del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 ed alle norme di emanazione regionale.

La superficie destinata a parcheggi pertinenziali da reperire all'interno dei lotti A,B e C è determinata nel rispetto dell'art. 2 c.2 della L.R. 122/1989 nella misura di 1 mq/10 mc.

In considerazione della tipologia funzionale dei fabbricati previsti nei lotti A e B ( che richiedono sviluppo monopiano e lo sfruttamento in altezza), il volume viene calcolato convenzionalmente moltiplicando la S.I. per altezza virtuale di m. 3,00. Nel caso del Lotto C invece il calcolo è effettuato sul volume reale.

Le superfici da riservare a parcheggi pertinenziali su aree private – salvo più esatta determinazione che sarà effettuata in sede di richiesta dei permessi di costruire degli edifici – sono le seguenti :

- Lotto A mq.  $62.000 \times 3/10 =$  mq. 18.600

- Lotto B mq.  $34.000 \times 3/10 =$  mq. 10.200
- Lotto C mq.  $12.000 \times 3,50/10 =$  mq. 4.200

## 6 Quadro di riferimento ambientale

Come accennato in Premessa, il **Documento di Scoping**, ha lo scopo di identificare la tipologia e il grado di approfondimento delle informazioni che saranno indagate nel corso dell'analisi ambientale, che sarà condotta nella fase successiva del procedimento di V.A.S.

Il Rapporto ambientale dovrà pertanto fornire un quadro esaustivo di riferimento sulle seguenti componenti:

- a) Clima
- b) Aria
- c) Clima acustico
- d) Acque
- e) Inquadramento idrografico ed idrologico
- f) Qualità delle acque superficiali e dei sedimenti lacustri
- g) Suolo e sottosuolo
- h) Risorse naturali e biodiversità ( con particolare riferimento alla Riserva "Vallazza")
- i) Paesaggio ed assetto storico-culturale
- j) Mobilità e Trasporti

## 7 Descrizione del sito Natura 2000

Il presente Documento di Scoping ed ancor più il Rapporto ambientale costituiscono documento unico sia per la VAS che per la VIC, trattandosi di procedimento raccordato.

Poiché lo Studio di incidenza coinvolge in particolare la riserva Vallazza ( SIC/ZIPS) si rende necessario inquadrare più dettagliatamente le caratteristiche del sito.

### 7.1 La Rete Natura 2000

Natura 2000 è il nome che il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea ha assegnato ad un sistema coordinato e coerente (una «rete») di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione stessa ed in particolare alla tutela di una serie di habitat e specie animali e vegetali indicati negli allegati I e II della direttiva «Habitat».

La creazione della rete Natura 2000 è infatti prevista dalla direttiva europea n. 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 relativa alla «conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche», comunemente denominata direttiva «Habitat». L'obiettivo della direttiva è però più vasto della sola creazione della rete, avendo come scopo dichiarato di contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante attività di conservazione, non solo all'interno delle aree che costituiscono la rete Natura 2000, ma anche con misure di tutela diretta delle specie la cui conservazione è considerata un interesse comune di tutta l'Unione. Il recepimento della direttiva è avvenuto in Italia nel 1997 attraverso il Regolamento D.P.R. 8 settembre 1997 n. 357.

La direttiva Habitat ha creato per la prima volta un quadro di riferimento per la conservazione della natura in tutti gli Stati dell'Unione. In realtà però non è la prima direttiva comunitaria che si occupa di questa materia. E' del 1979 infatti un'altra importante direttiva, che rimane in vigore e si integra all'interno delle previsioni della direttiva Habitat, la cosiddetta direttiva «Uccelli» (79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici). Anche questa prevede da una parte una serie di azioni per la conservazione di numerose specie di uccelli, indicate negli allegati della direttiva stessa, e dall'altra l'individuazione da parte degli Stati membri dell'Unione di aree da destinarsi alla loro conservazione, le cosiddette Zone di Protezione Speciale (ZPS). Già a suo tempo dunque la direttiva Uccelli ha posto le basi per la creazione di una prima rete europea di aree protette, in quel caso specificamente destinata alla tutela delle specie minacciate di uccelli e dei loro habitat.

In considerazione dell'esistenza di questa rete e della relativa normativa la direttiva Habitat non comprende nei suoi allegati gli uccelli ma rimanda alla direttiva omonima, stabilendo chiaramente però che le Zone di Protezione Speciale fanno anche loro parte della rete.

Natura 2000 è composta perciò di due tipi di aree che possono avere diverse relazioni spaziali tra loro, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione a seconda dei casi: le Zone di Protezione Speciale previste dalla direttiva Uccelli e le Zone Speciali di Conservazione previste dalla direttiva Habitat.

Queste ultime assumono tale denominazione solo al termine del processo di selezione e designazione. Fino ad allora vengono indicate come Siti di Importanza Comunitaria (SIC).

Il porto di Mantova - Valdaro viene costruito in un'area in gran parte adiacente ed in piccola parte interna (lotto 8) ad un sito Natura 2000, il SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza", che racchiude nei suoi confini diversi tipi di habitat naturali di interesse comunitario.

### 7.2 Piano di gestione del SIC/ZPS Vallazza

Con deliberazione n.12 del 16 marzo 2011 dell'Assemblea del Parco del Mincio è stato approvato il piano di gestione del sito di importanza comunitaria (SIC) e zona di protezione speciale (ZPS) IT20B0010 "Vallazza".

Il Piano è costituito dai seguenti elaborati, scaricabili dal sito web del Parco del Mincio:

- Quadro conoscitivo
- Relazione di piano
- Allegato I - elenco floristico
- Allegato II - categorie di tutela delle specie animali
- Allegato III - formulario standard natura 2000
- Regolamento
- Piano di comunicazione
- Studio d'incidenza

La relazione in particolare definisce, tra i Progetti di opere pubbliche in corso o di futura realizzazione la Realizzazione del primo stralcio della costruzione della conca di navigazione di Valdaro ed il Completamento del Porto di Valdaro.

Il Piano è corredato da n. 13 tavole; in particolare la tavola 13 “Carta della zonizzazione e degli interventi” in scala 1: 5000 che viene riportata sotto.

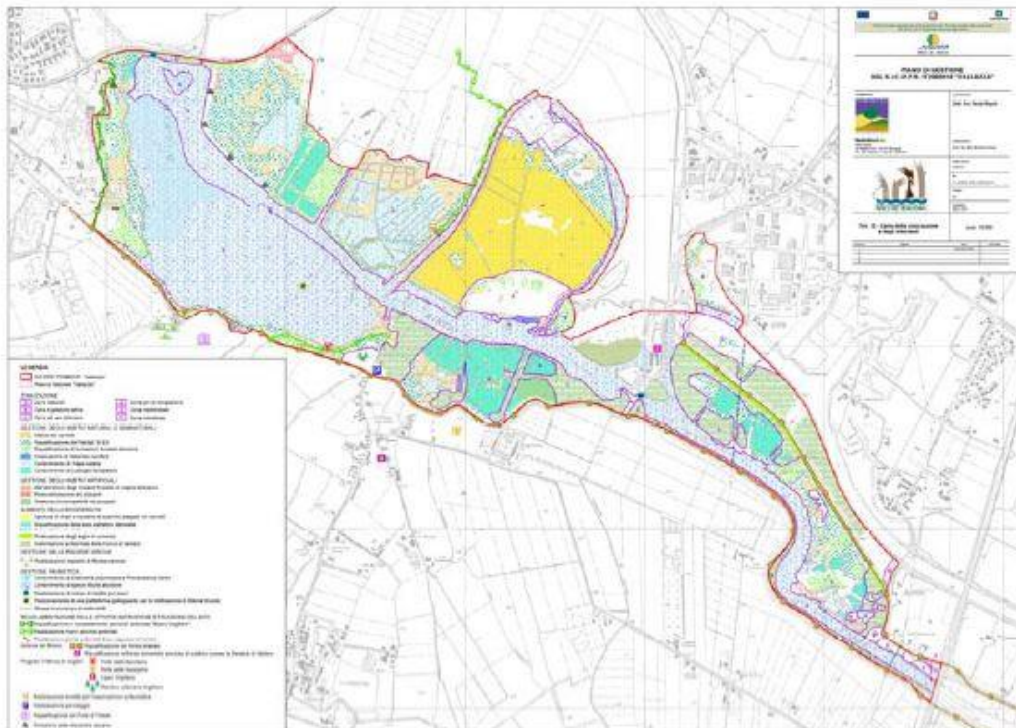


Figura 55.3 Piano di gestione del SIC Vallazza – Tavola 13



## 8 Screening

Esaurita la fase conoscitiva come descritta nei precedenti paragrafi, il Rapporto ambientale dovrà procedere all'individuazione di eventuali impatti significativi:

- a) per la fase di cantiere;
- b) per la fase di esercizio delle opere.

Per la Fase del cantiere gli effetti da valutare sono:

- Eliminazione di flora, vegetazione e fauna esistente
- Inquinamento da rifiuti solidi
- Inquinamento acustico dovuto ai mezzi operativi e di trasporto
- Inquinamento atmosferico dovuto ai mezzi operativi e di trasporto
- Impatti diretti su suolo e sottosuolo
- Interferenze con il sistema idrografico superficiale e sotterraneo

Per la Fase di esercizio gli effetti da valutare sono:

- Occupazione di suolo
- Inquinamento atmosferico, del suolo e delle acque
- Inquinamento acustico
- Interferenze con il sistema idrografico superficiale e sotterraneo
- Modifica della vegetazione e della fauna
- Frammentazione degli habitat

Saranno poi da valutare eventuali effetti cumulativi per la complementarità con altri piani e progetti che interessano l'area sud-est del territorio comunale di Mantova.

Le criticità ambientali dovranno essere sintetizzate e visualizzate in matrici che rendano immediatamente evidenti gli impatti nella loro globalità.

Alla luce di quanto emergerà nella Fase di screening, il Piano attuativo dovrà essere coerentemente verificato rispetto alle misure di contenimento degli impatti e delle mitigazioni migliorative dell'ambiente al contorno.

## **9 Effetti del piano sulla rete Natura 2000**

Poiché, come già ricordato in precedenza, il presente Documento di Scoping costituisce documento unico del procedimento raccordato VAS/VIC, va sottolineato che lo Studio di incidenza, coinvolgendo in particolare la riserva Vallazza ( SIC/ZIPS), dovrà esaminare nel dettaglio:

- gli effetti sugli obbiettivi di conservazione del Sito Natura 2000;
- gli impatti del nuovo Piano sulla struttura e sulle funzioni del Sito Natura 2000.

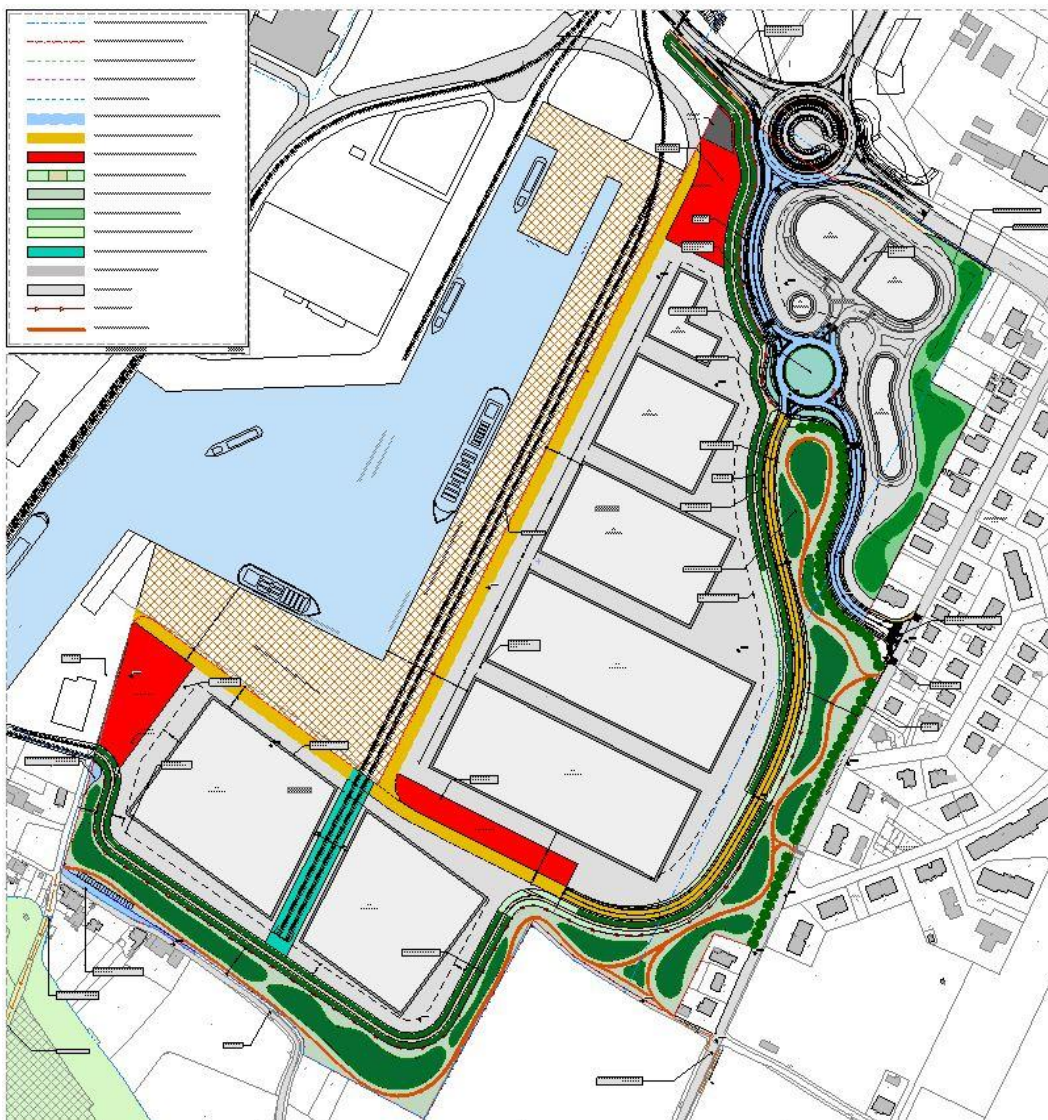
## 10 Misure di mitigazione e compensazione sostenibilità ambientale e paesaggistica

Sulla base delle conclusioni dei precedenti paragrafi, il Rapporto ambientale dovrà valutare nel dettaglio le misure di mitigazione previste dal Piano.

Una parte sostanziale delle misure di mitigazione sarà costituita dalle opere a verde in quanto, in considerazione dell'entità dell'intervento e delle sue caratteristiche funzionali intrinseche, le opere a verde costituiranno l'elemento decisivo per risolvere correttamente il rapporto tra l'infrastruttura portuale ed il centro abitato di Formigosa lungo tutto il fronte est e con la Riserva Vallazza sul fronte sud.

Un ruolo decisamente importante avranno anche le misure di sostenibilità che saranno adottate dal Piano relativamente a:




- a) utilizzo di materiali che riducono l'inquinamento ambientale;
- b) utilizzo di tecnologie per l'efficienza energetica ed energie rinnovabili.



Planivolumetrico di progetto



0. Aree di mitigazione ambientale 1:5000

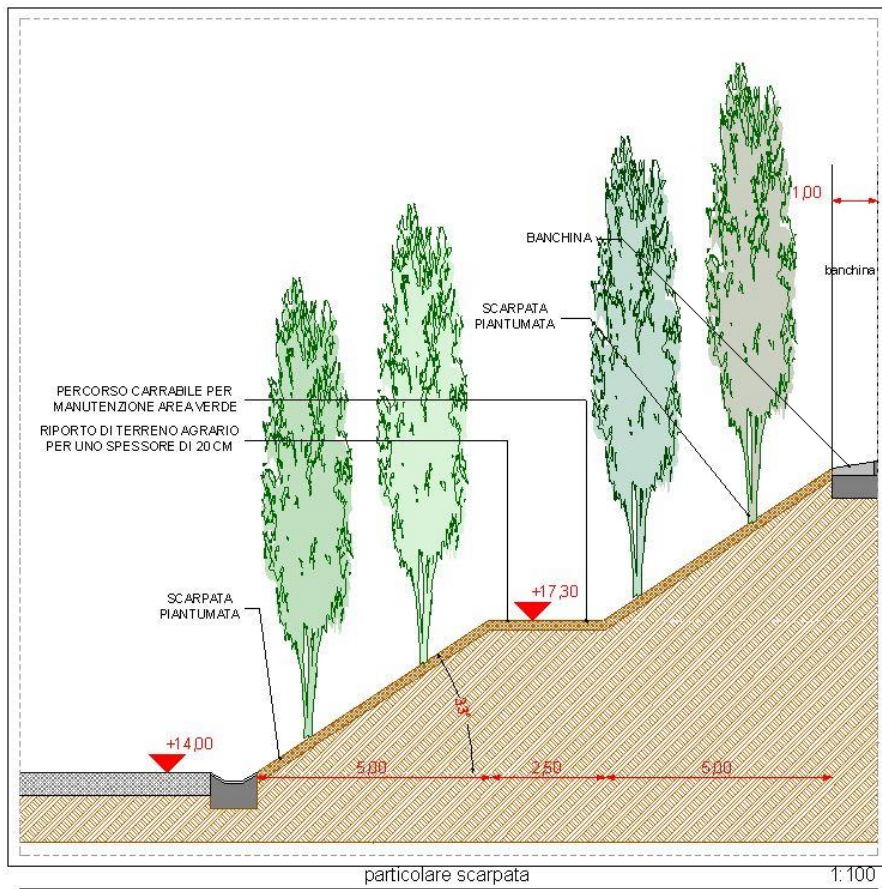
	Aree di cessione al Comune per verde (eccedente lo Standard minimo)	mq 35.479
	Scarpate interne ai lotti A e B	mq 16.466
	Area di mitigazione lotto C	mq 6.974
		mq 58.919

LEGENDA mitigazione ambientale

### Schema opere di mitigazione ambientale



**Opere di mitigazione ambientale**



**Particolare scarpata**

## **11 Monitoraggio del Piano**

Sulla base delle indicazioni contenute nelle VAS dei Piani di livello gerarchico superiore e cioè PGT e PRP in itinere, Il Rapporto dovrà individuare le modalità per la realizzazione e gestione del monitoraggio del Piano attuativo.

Nella fase di gestione il monitoraggio assicura il controllo degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive.

La gestione del Piano può essere considerata come una successione di procedure di screening anche delle eventuali modificazioni parziali del Piano stesso.

## **12 Sintesi non tecnica**

Il Rapporto ambientale dovrà infine essere corredato da una relazione che illustra con un linguaggio non tecnico gli esiti delle analisi condotte nel Rapporto stesso in modo che possano essere diffuse e comprese anche da un vasto pubblico.

1	Premessa.....	2
2	Inquadramento territoriale .....	3
2.1	Il contesto territoriale e urbanistico della zona portuale di Mantova Valdaro.....	3
2.2	Le recenti attività istituzionali, i progetti e le opere.....	4
3	Procedure ambientali .....	7
3.1	La VAS del PGT .....	7
3.2	LA VIC del PGT .....	12
3.2.1	I siti della rete natura 2000: sic e zps: Il sito della Vallazza (SIC IT20B0010 Vallazza).....	13
3.2.2	Coerenza tra obiettivi di pgt e piani di gestione: Vallazza .....	17
3.3	VAS e VIC del Piano Regolatore Portuale .....	21
3.3.1	Premessa.....	21
3.3.2	Il procedimento di valutazione.....	22
3.3.3	Contenuti e valutazioni finali del Rapporto.....	23
3.3.4	Valutazione degli effetti del piano sulla rete natura 2000.....	25
3.3.5	La conferenza di verifica del 24.10.2013 .....	28
3.4	Schema procedurale raccordato per il Piano Attuativo “Valdaro 3” in Variante al PGT .....	30
3.4.1	VAS – Valutazione Ambientale Strategica.....	30
3.4.2	VIC – Valutazione di incidenza.....	31
3.4.3	Procedura raccordata VAS - VIC.....	31
3.4.4	Schema procedurale raccordato .....	32
4	Quadro di riferimento della pianificazione/programmazione .....	35
4.1	Atti di pianificazione/programmazione regionale.....	35
4.2	Atti di pianificazione/programmazione provinciale .....	36
4.2.1	Generalità .....	36
4.3	Atti di pianificazione/programmazione comunale.....	37
4.4	Il PRP – Piano Regolatore portuale in itinere.....	40
4.4.1	Ambito interessato dal piano regolatore portuale di Mantova Valdaro .....	41
4.4.2	Indicazioni della Scheda degli indirizzi Normativi del piano per l’ambito oggetto del piano attuativo in variante.....	41
4.4.3	Attuazione dell’ambito 3.....	43
5	Il piano attuativo “Valdaro 3 “.....	47
5.1	Premessa.....	47
5.2	Identificazione delle aree interessate dal P.A. ....	47
5.3	Stato di fatto delle aree interessate dal P:A. ....	48
5.4	Pianificazione territoriale sovra-ordinata .....	49
5.5	Destinazioni urbanistiche del P.G.T. vigente.....	49
5.6	Motivazioni della proposta del Piano Attuativo in Variante .....	50
5.7	Previsioni del Piano Attuativo in Variante al P.G.T. ....	52
5.8	Standard .....	56
5.9	Opere di urbanizzazione da cedere al Comune.....	57
5.10	Opere di urbanizzazione su aree private asservite all’uso dei soggetti autorizzati all’accesso al Porto.....	59
6	Quadro di riferimento ambientale .....	61
7	Descrizione del sito Natura 2000.....	62
7.1	La Rete Natura 2000 .....	62
7.2	Piano di gestione del SIC/ZPS Vallazza .....	62



8	Screening.....	64
9	Effetti del piano sulla rete Natura 2000.....	65
10	Misure di mitigazione e compensazione sostenibilità ambientale e paesaggistica.....	66
11	Monitoraggio del Piano.....	69
12	Sintesi non tecnica.....	70