Piano Attuativo in variante al PGT finalizzata all'ottenimento dell'autorizzazione commerciale di una G.S.V. extralimentare in Piazza Arnoldo Mondadori 2, Mantova

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

[VAS]

ai sensi di
art. 13, D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.
art. 4, LR 12 del 11/03/2005 e ss.mm.ii.
DGR IX/761 del 10/11/2010

Proposta di Rapporto Ambientale

Giugno 2022

Valutazione Ambientale Strategica

Proposta di Rapporto Ambientale

Soggetto Proponente:

ESSELUNGA Spa

Autorità procedente:

COMUNE DI MANTOVA

Arch. Giovanna Michielin

Autorità competente:

COMUNE DI MANTOVA

Arch. Stefania Galli

Consulenza tecnico-scientifica:

Arch. Carlo Luigi Gerosa

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Monza e Brianza n. 1038

Via Biancamano, 14 - 20900 - MONZA (MB) - Tel: 039.2725024

e-mail: carlo.gerosa@studioarchitetturagerosa.it

PEC: carloluigi.gerosa@archiworldpec.it

con Dott.ssa Laura Tasca

Indice

PREMESSA 3

1 IL CONTESTO NORMATIVO VIGENTE 4

1.1 La Direttiva Europea 2001/42/CE 4

1.2 Normativa Nazionale 5

1.3 La normativa regionale 6

2 ASSOGGETTAMENTO A PROCEDURE AMBIENTALI 8

2.1 Modello valutativo proposto 10

2.1.1 La prima conferenza di valutazione 12

2.1.2 Valutazione di incidenza (screening) 12

2.1.3 Valutazione preliminare per l'assoggettamento a VIA 13

3 IL CONTESTO DI INSERIMENTO DEL PIANO ATTUATIVO 14

3.1 Inquadramento territoriale e urbanistico 14

3.1 Inquadramento vincolistico 16

4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO 19

5 QUADRO DI RIFERIMENTO DELLO STATO AMBIENTALE 23

5.1 TRAFFICO 24

5.2 ATMOSFERA 26

5.3 RUMORE 27

5.4 ENERGIA 31

6 QUADRO CONCLUSIVO DI SINTESI 33

ALLEGATI

ALLEGATO 1 – STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

ALLEGATO 2 – STUDIO DI IMPATTO ATMOSFERICO

ALLEGATO 3 – ATTESTATI DI PRESTAZIONE ENERGETICA

PREMESSA

Il progetto di ampliamento della SV del punto vendita Esselunga di piazza Mondadori è assoggettato a Pianificazione attuativa in variante allo strumento urbanistico vigente e a relativa e correlata procedura di VAS completa, come meglio verrà esplicitato in seguito.

Il P.A. in variante ha come oggetto l'ampliamento della superficie di vendita del punto vendita dall'attuale MSV di mq 2500, ai 3.340 mq di SV che configurano una GSV, con obbligatoria attivazione delle procedure di VIA e VinCA nelle modalità concordate con i Soggetti Competenti che verranno illustrate.

Successivamente all'approvazione del P.A., ottenendo la piena conformità urbanistica relativa alla previsione dell'insediamento della GSV, si procederà con la presentazione dell'istanza in Regione Lombardia per l'attivazione della GSV.

1 IL CONTESTO NORMATIVO VIGENTE

1.1 LA DIRETTIVA EUROPEA 2001/42/CE

Già negli anni '70, a livello comunitario, si considera la possibilità di emanare una Direttiva specifica concernente la valutazione di piani, politiche e programmi, ma inizialmente si decide di introdurre la normale valutazione d'impatto delle opere. Solo nel 1987 il Quarto Programma di Azione Ambientale s'impegna formalmente ad estendere la procedura di valutazione di impatto ambientale anche alle politiche e ai piani.

La Direttiva 2001/42/CE, concernente la *"valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente"*, viene finalmente adottata dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea il 27 giugno 2001. A differenza della Valutazione di Impatto Ambientale che interviene a valle dei progetti, con una procedura ex post, la Valutazione Ambientale dei piani e programmi è un processo complesso integrato ad un altro processo complesso di pianificazione o di programmazione.

Il suo obiettivo è quello di *"...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, (…) assicurando che... venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente"*.

Per *"«**valutazione ambientale**» s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione..."*.

La valutazione "... deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione...".

Il "***rapporto ambientale***" fa parte della documentazione del piano o programma, individua, descrive, valuta *"...gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma potrebbe avere sull'ambiente nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o programma".*

La Direttiva prevede che tutto il processo di elaborazione sia accompagnato da momenti di formazione e consultazione preventiva: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità e del pubblico, che devono poter esprimere il loro parere. Agli Stati membri è demandato il compito di definire le autorità e i settori del pubblico da consultare, le modalità per l'informazione e la consultazione.

Alle autorità e al pubblico devono essere messi a disposizione:

- *"il piano o programma adottato;*
- *una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto (..) del rapporto ambientale redatto (..),*

dei pareri espressi nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;

- *le misure adottate in merito al monitoraggio...".*

La Direttiva definisce il controllo in fase attuativa (monitoraggio).: "... gli effetti ambientali significativi al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive opportune".

1.2 NORMATIVA NAZIONALE

A livello nazionale si è di fatto provveduto a recepire formalmente la Direttiva Europea solo il 1 agosto 2007, con l'entrata in vigore della Parte II del **D.lgs 3 aprile 2006, n. 152** "Norme in materia ambientale". I contenuti della parte seconda del decreto, riguardante le "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)" sono stati integrati e modificati con il successivo **D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4** "*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*".

Il 26 agosto 2010 è entrato in vigore il nuovo testo integrato e modificato del decreto nazionale: **D. Lgs 29 giugno 2010, n. 128** "Modifiche ed integrazioni al D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69 (GU n. 186 del 11-8-2010 - Suppl. Ordinario n.184)

Ultime modifiche apportate alla Parte II relativa alle procedure ambientali sono state con l'entrata in vigore di:

- **D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104** "*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114. (17G00117) (GU Serie Generale n.156 del 06-07-2017)".*
- **Legge n. 120 del 2020** *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali» (Decreto Semplificazioni)*
- **Legge n. 108 del 2021 "***Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure".*

Articolo 6 (Oggetto della disciplina)
2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;
b) 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'articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.
3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.
3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.

1.3 LA NORMATIVA REGIONALE

La VAS sui piani e programmi viene introdotta in Lombardia dall'art 4 della **Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12** "*Legge per il governo del territorio*", le cui modifiche ulteriori sono state approvate con Legge regionale 13 marzo 2012, n. 4.

Art. 4 (Valutazione ambientale dei piani) LR 11 marzo 2005 n. 12
2. Sono sottoposti alla valutazione di cui al comma 1 il piano territoriale regionale, i piani territoriali regionali d'area e i piani territoriali di coordinamento provinciali, il documento di piano di cui all'articolo 8, il piano per le attrezzature religiose di cui all'articolo 72, nonché le varianti agli stessi. La valutazione ambientale di cui al presente articolo è effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura di approvazione.
comma 2-bis. Le varianti al piano dei servizi, di cui all'articolo 9, e al piano delle regole, di cui all'articolo 10, sono soggette a verifica di assoggettabilità a VAS, fatte salve le fattispecie previste per l'applicazione della VAS di cui all'articolo 6, commi 2 e 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale)
comma 2-ter. Nella VAS del documento di piano, per ciascuno degli ambiti di trasformazione individuati nello stesso, previa analisi degli effetti sull'ambiente, è definito l'assoggettamento o meno ad ulteriori valutazioni in sede di piano attuativo. Nei casi in cui lo strumento attuativo del piano di governo del territorio (PGT) comporti variante, la VAS e la verifica di assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono già stati oggetto di valutazione.
(…)
comma 3. Per i piani di cui al comma 2, la valutazione evidenzia la congruità delle scelte rispetto agli obiettivi di sostenibilità del piano e le possibili sinergie con gli altri strumenti di

pianificazione e programmazione; individua le alternative assunte nella elaborazione del piano o programma, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione o di compensazione, anche agroambientali, che devono essere recepite nel piano stesso.

La Regione Lombardia in attuazione all'art. 4 della LR 12/2005 ha pubblicato gli indirizzi e le linee guida per i procedimenti di VAS e con **Deliberazione di Giunta Regionale 10 novembre 2010 - n. 761: "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS** (art. 4, L.R. n.12/2005; d.c.r. n. 351/2007) ha recepito le indicazioni della normativa nazionale introducendo modifiche e integrazioni su aspetti procedurali e di contenuto.

I criteri proposti tengono conto di quanto nella fattispecie riportato nell'allegato 1A "*Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS)"* agli indirizzi di cui alla DGR citata.

Il presente Rapporto Preliminare rappresenta il primo documento necessario all'avvio della consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati.

Tale documento "*contiene lo schema del percorso metodologico procedurale definito, una proposta di definizione dell'ambito di influenza del PA proposto e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. Inoltre, nel documento è necessario dare conto della Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS)"* (DGR 761/2010).

2 ASSOGGETTAMENTO A PROCEDURE AMBIENTALI

L'intervento nel suo complesso risulta ricadere, per tipologia e per correlate specifiche attuative, nella disciplina di cui al Titolo II della Parte II del D.lgs 152/2006 e s.m.i. per quanto attiene alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in quanto non conforme allo strumento urbanistico vigente. La variante urbanistica, infatti, si rende necessaria perché lo strumento urbanistico comunale vigente (PGT) non prevede l'insediamento della Grande Struttura di Vendita nell'edificio commerciale esistente e di conseguenza la normativa prevede che venga espletata la procedura di VAS completa.
Per quanto attiene la procedura di Valutazione di Incidenza, considerato che il Comune di Mantova ha al suo interno siti di RN2000, nell'ambito della procedura di VAS, sentita anche la Provincia di Mantova, verrà esperito quanto previsto dalla DGR n. XI/5523 del 19 novembre 2021 mediante la presentazione del Modello E di prevalutazione regionale per l'esclusione dalla VINCA. Si sottolinea che già in sede di VAS del Piano Attuativo sovracomunale, in virtù del quale è stato realizzato l'edificio commerciale esistente, fu escluso l'assoggettamento a Valutazione di Incidenza.

Il progetto della GSV, considerati anche i vincoli paesaggistici che insistono sull'area, ovvero tutela indiretta di cui all'art.45 del Dlgs 42/2004 (ex DM 13/10/1977) - "Dichiarazione di notevole interesse pubblico") e in parte (fascia di rispetto di 300m dalla linea di battigia dei laghi, cosiddetta "Territori contermini ai laghi", di cui all'art. 142 c.1 lett. b) D. Lgs. 42/2004), ricade nella casistica di cui al punto 7.b2)[1] dell'Allegato B della L.r.5/2010 e s.m.i., progetti per i quali è previsto l'espletamento di verifica di VIA regionale, prima del rilascio dell'autorizzazione.
Considerato che:

- l'edificio è esistente;
- il progetto prevede l'aumento di SV mediante una rimodulazione degli spazi interni e senza alcun tipo di opere edilizie sia interne che esterne;
- in sede di VAS del Piano Attuativo sovracomunale originario, in virtù del quale è stato realizzato l'edificio commerciale esistente, è stata esperita la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA per quanto attiene il numero di parcheggi previsti ai sensi di quanto previsto al punto 7.b.5, Allegato B, LR 5/2010. Si specifica nel merito che gli stessi sono già esistenti e che non vi è una variazione sul totale bensì una redistribuzione tra parcheggi pertinenziali e parcheggi assoggettati a regolamento d'uso;

[1] Costruzione di grandi strutture di vendita di cui all'articolo 4, comma, lettera f), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 (Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), previsti negli ambiti territoriali montano e lacustre, così come individuati ai sensi delle disposizioni regionali vigenti in materia commerciale, nonché nelle seguenti zone:
1. zone di importanza storica, culturale o archeologica riconosciute con l'apposizione di vincolo monumentale, paesaggistico o archeologico ai sensi del d.lgs. 42/2004;
2. territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'articolo 21 del d.lgs. 18 maggio 2001, n. 228.

si è convenuto, sentita la Regione Lombardia, di procedere con la fase di screening mediante Valutazione Preliminare di cui all'ex art. 6 comma 9-bis del D.lgs 152/06, da avviarsi parallelamente all'avvio della procedura di VAS.

L'art 9bis cita: *"Nell'ambito dei progetti già autorizzati, per le varianti progettuali legate a modifiche, estensioni e adeguamenti tecnici non sostanziali che non comportino impatti ambientali significativi e negativi si applica la procedura di cui al comma 9"*

Tale articolo del TU ambiente prevede che "*Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del presente decreto, fatta eccezione per le modifiche o estensioni di cui al comma 7, lettera d), il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare*."

L'esito di tale valutazione sarà recepito nell'ambito della VAS e, nel caso l'intervento fosse da assoggettare a verifica di VIA, sulla base del parere della Regione Lombardia, verrà valutata con lo stesso Ente la possibilità di coordinare le procedure ambientali.

2.1 MODELLO VALUTATIVO PROPOSTO

Per quanto sopra esposto si intende attivare la Valutazione Ambientale Strategica - VAS completa come da procedura prevista nell'allegato 1A "*Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS)"* agli indirizzi di cui alla DGR 10 novembre 2010 - n. 761: "*Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS*"

1) **In data 10.03.2022 è stata presentata** istanza del PA da parte del proponente, il cui procedimento è stato avviato in data 17.03.2022 e sospeso per la necessità di avvio della procedura di VAS
2) presentazione da parte del Proponente del documento di Scoping ai fini dell'avvio della procedura di VAS e trasmissione del Modello E per lo screening di Valutazione di incidenza;
3) **Attivazione** da parte del Comune **della procedura di Valutazione Ambientale strategica** mediante delibera di G. C. e contestuale individuazione dell'Autorità Competente e Autorità Procedente per la VAS;
4) Contestualmente verrà avviata dal Proponente la procedura di Valutazione Preliminare per l'Assoggettamento a VIA di cui all'ex art. 6 comma 9 del D.lgs 152 (9 bis per la precisione) mediante la trasmissione dell'istanza e della lista di controllo per la Valutazione Preliminare.

   Per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m e i., il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare. L'autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni. Tale esito, ovvero l'assoggettabilità a VIA dell'intervento o la sua esclusione, e la documentazione trasmessa dal proponente sono tempestivamente pubblicati dall'autorità competente sul proprio sito internet istituzionale.
5) **Messa a disposizione su SIVAS del Documento di Scoping**
6) **Convocazione della prima conferenza di VAS** con il termine massimo della trasmissione dei pareri entro 30gg dalla pubblicazione del Documento di Scoping come da modifiche apportate al TUA dal *decreto-legge n. 152 del 2021.*

   Il documento di scoping è un documento orientativo e contiene lo schema del percorso metodologico procedurale definito, una proposta di definizione dell'ambito di influenza del PA e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. Inoltre, nel documento è necessario dare conto della Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).

7) Raccolta dei pareri delle Autorità Competenti per la VIA (Regione Lombardia) e per la VINCA (Provincia di Mantova)
8) **Deposito, trasmissione da parte del Proponente della proposta di PA, proposta di RA e SnT.**
9) **pubblicazione su SIVAS degli elaborati da parte dell'Ente e convocazione 2° conferenza di Valutazione**. Entro 45gg i soggetti titolati devono presentare osservazioni ed è indetta la 2° conferenza di Valutazione
10) **Conclusione dell'istruttoria urbanistica**

    L'adozione interviene entro novanta giorni dalla presentazione al comune del piano attuativo o della variante. Il predetto termine di novanta giorni può essere interrotto una sola volta qualora gli uffici comunali deputati all'istruttoria richiedano, con provvedimento espresso da assumere nel termine di trenta giorni dalla data di presentazione del piano attuativo, le integrazioni documentali, ovvero le modifiche progettuali ritenute necessarie per l'adeguamento dello stesso alle prescrizioni normative vigenti; in questo caso, il termine di novanta giorni di cui al presente comma decorre nuovamente e per intero dalla data di presentazione della documentazione integrativa, ovvero delle modifiche progettuali richieste; della conclusione della fase istruttoria, indipendentemente dall'esito della medesima, è data comunicazione da parte dei competenti uffici comunali al soggetto proponente
11) Consegna da parte del Proponente della proposta di PA adeguata alla richiesta integrazioni e a quanto dovesse emergere nell'ambito della VAS
12) **Adozione** (ai sensi dell'art. 13, commi da 4 a 12 della LR 12/2005 e s.m. e i.)

    Entro novanta giorni dall'adozione, gli atti del PA in variante al PGT sono depositati, a pena di inefficacia degli stessi, nella segreteria comunale per un periodo continuativo di trenta giorni, ai fini della presentazione di osservazioni nei successivi trenta giorni. Gli atti sono altresì pubblicati nel sito informatico dell'amministrazione comunale. Del deposito degli atti e della pubblicazione nel sito informatico dell'amministrazione comunale è fatta, a cura del comune, pubblicità sul Bollettino ufficiale della Regione e su almeno un quotidiano o periodico a diffusione locale.

    Contestualmente al deposito si dovrà procedere anche alla trasmissione a ATS e ARPA per l'espressione del parere di competenza (entro il termine delle osservazioni).
13) **Trasmissione** alla provincia (espressione del parere di competenza entro 120gg)
14) **Approvazione del Piano Attuativo**. Entro e non oltre i 150gg dalla pubblicazione della avvenuta adozione, pena decadenza degli atti assunti (art. 13, comma 7, LR 12/2005 e s.m. e i.)
15) **Successivamente all'approvazione del PA**: presentazione richiesta di autorizzazione commerciale della GSV

2.1.1 La prima conferenza di valutazione

Il giorno 08/06/2022 in modalità informatica (videoconferenza), e in presenza presso la Sala Bonfantini di Via Roma 39, ha avuto luogo la seduta della 1° conferenza di V.A.S..

In rappresentanza degli Enti nominati, dei portatori di interesse e dei Soggetti convocati, erano presenti:

- Dott.ssa Ines Pevere – Parco del Mincio
- Davide Oneda – ASTER
- Manuela Fornari – Provincia di Mantova Servizio Pianificazione Territoriale
- Giovanni Balzanelli – Agenzia Trasporto Pubblico CR MN.

I pareri pervenuti dai soggetti ed Enti competenti sono:

- ASTER – prot. N. 56866 del 8/6/2022
- ARPA – prot. N. 55214 del 1/6/2022
- Società Gruppo TEA – prot. N. 56859 del 8/6/2022.

Coerentemente con gli obiettivi della conferenza di scoping sono stati indicati gli elementi su cui focalizzare gli approfondimenti da trattare nel Rapporto Ambientale, con particolare riferimento a quelli legati allo studio di traffico e conseguenti ricadute su ambiente acustico e atmosferico.

È stato proposto di non approfondire le componenti suolo, sottosuolo e ambiente idrico, paesaggio ed energia in quanto la struttura non verrà modificata rispetto all'esistente e non sono prevedibili conseguentemente effetti.

2.1.2 Valutazione di incidenza (screening)

Come già riportato nel presente capitolo, per quanto attiene la procedura di Valutazione di Incidenza, considerato che il Comune di Mantova ha al suo interno siti di RN2000, nell'ambito della procedura di VAS, sentita anche la Provincia di Mantova, è stato esperito quanto previsto dalla DGR n. XI/5523 del 19 novembre 2021 mediante la presentazione del Modello E di prevalutazione regionale per l'esclusione dalla VINCA. Si sottolinea che già in sede di VAS del Piano Attuativo sovracomunale, in virtù del quale è stato realizzato l'edificio commerciale esistente, fu escluso l'assoggettamento a Valutazione di Incidenza.

L'iter è in corso di svolgimento e il parere della Provincia di Mantova in merito verrà acquisito in sede di 2° conferenza di VAS.

2.1.3 Valutazione preliminare per l'assoggettamento a VIA

Contestualmente alla procedura di VAS è stata avviata dal Proponente la procedura di Valutazione Preliminare per l'Assoggettamento a VIA di cui all'ex art. 6 comma 9 del D.lgs 152 (9 bis per la precisione) mediante la trasmissione dell'istanza e della lista di controllo per la Valutazione Preliminare.
Infatti, "*per le modifiche, le estensioni o gli adeguamenti tecnici finalizzati a migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m e i., il proponente, in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, ha la facoltà di richiedere all'autorità competente, trasmettendo adeguati elementi informativi tramite apposite liste di controllo, una valutazione preliminare al fine di individuare l'eventuale procedura da avviare*."
L'autorità competente, entro trenta giorni dalla presentazione della richiesta di valutazione preliminare, comunica al proponente l'esito delle proprie valutazioni. Tale esito, ovvero l'assoggettabilità a VIA dell'intervento o la sua esclusione, e la documentazione trasmessa dal proponente sono tempestivamente pubblicati dall'autorità competente sul proprio sito internet istituzionale.

Con Protocollo RL T1.2022.0047178 del 23/06/2022 è stata trasmessa al Proponente la nota a firma dell'Autorità Competente per la VIA che, in merito alla richiesta di valutazione preliminare, si esprime per la non assoggettabilità a VIA. Si riportano di seguito le conclusioni della valutazione effettuata:
"Dall'analisi delle Liste di controllo e della documentazione depositata a supporto, non si riscontrano criticità e considerazioni in merito alle componenti e fattori ambientali interferite dall'aumento del traffico indotto (rumore e atmosfera).
Tutto ciò premesso e considerato che la natura e l'intensità degli effetti indotti dall'aumento di superficie di vendita tale da comportare il passaggio dell'attuale punto di vendita da Media a Grande Struttura di Vendita risultano di limitata entità, ai fini della valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006, si ritiene di ***non dover sottoporre le opere in progetto alla procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A., ovvero di V.I.A*** *ai sensi della vigente normativa."*

3 IL CONTESTO DI INSERIMENTO DEL PIANO ATTUATIVO

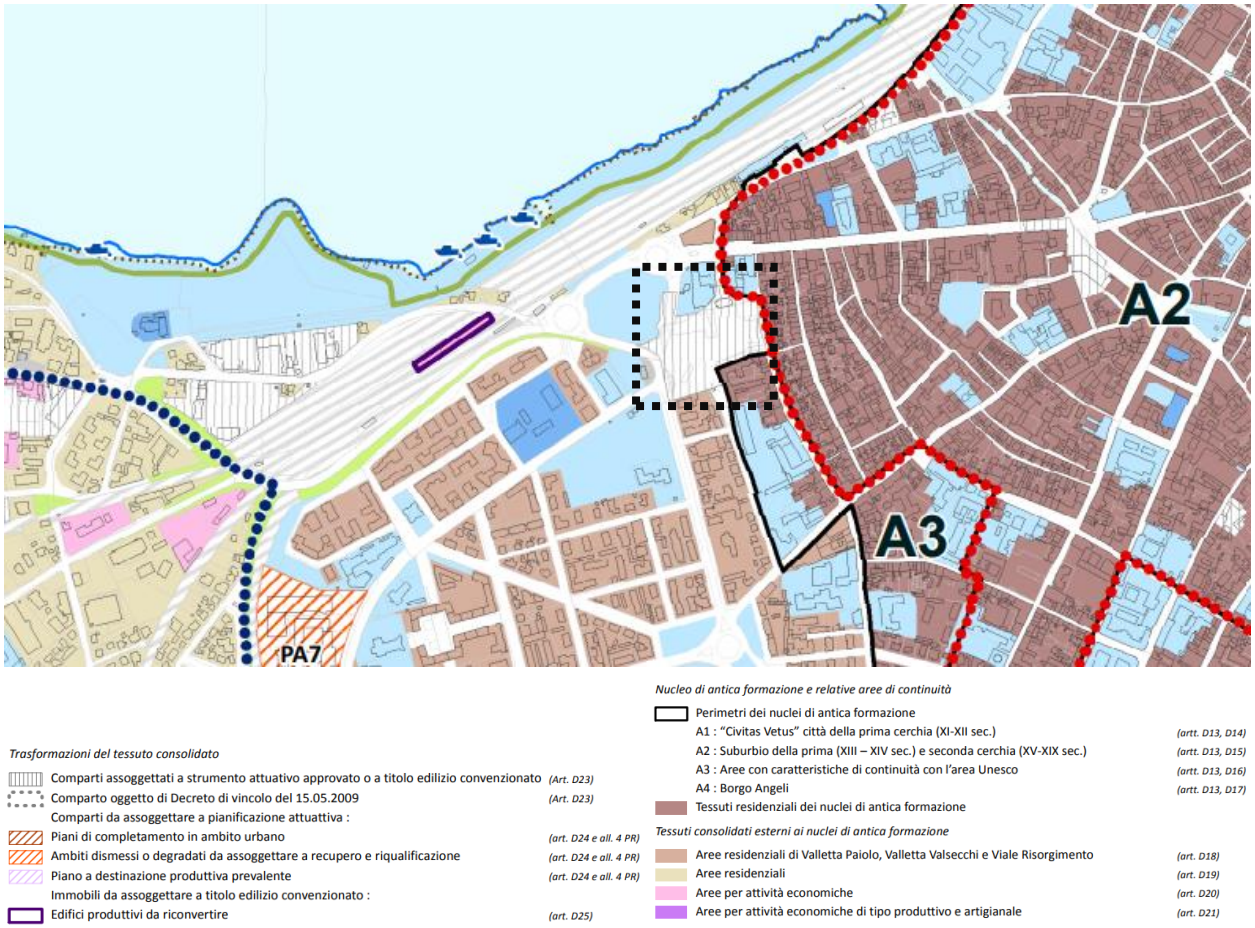
3.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE E URBANISTICO

La proposta progettuale interessa l'edificio commerciale Esselunga realizzato a seguito dell'approvazione della Variante al P.A. Mondadori in Variante al PGT del Comune di Mantova, situato ad ovest del nucleo di antica formazione della città e a sud della linea ferroviaria.

Localizzazione dell'area oggetto di intervento

Il Piano del Governo del Territorio (PGT) approvato con D.C.C. n. 60 del 21.11.2012 -B.U.R.L. n. 01 del 02.01.2013 e successive varianti e aggiornamenti, classifica l'area come "*Comparto assoggettato a strumento attuativo approvato*" rinviando all'art. D23 del Piano delle Regole (PdR) che così recita:

Art. D23 - Comparti assoggettati a strumenti attuativi approvati o a titoli edilizi convenzionati
23.1 Sono fatte salve le previsioni contenute nei piani attuativi approvati e/o vigenti, unitamente alle prescrizioni per le infrastrutture e per i servizi, nonché nei titoli edilizi convenzionati già rilasciati alla data di entrata in vigore del P.G.T.

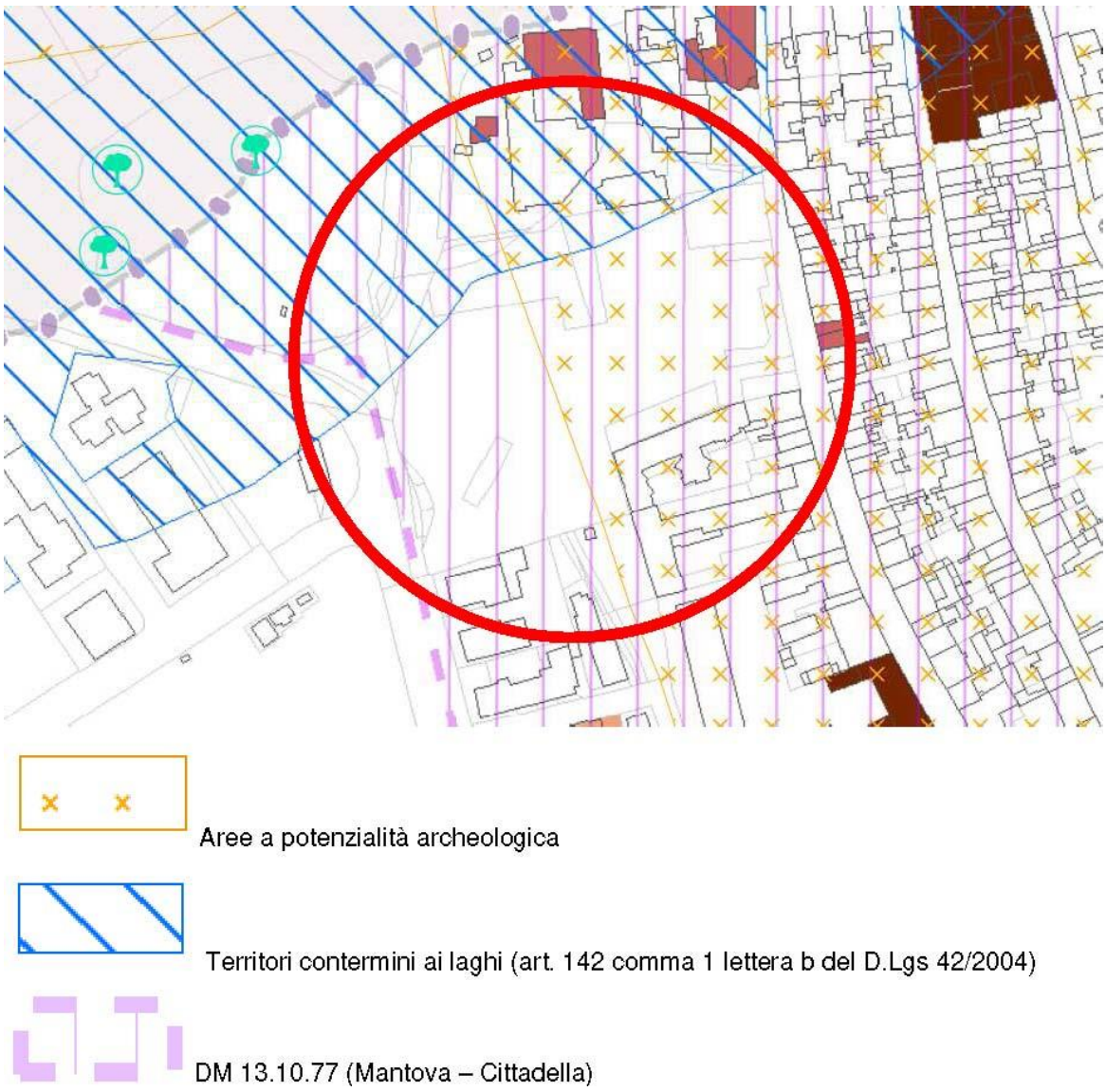


Estratto tav. PR1 del PGT– "*modalità di intervento per destinazioni d'uso*"

3.1 INQUADRAMENTO VINCOLISTICO

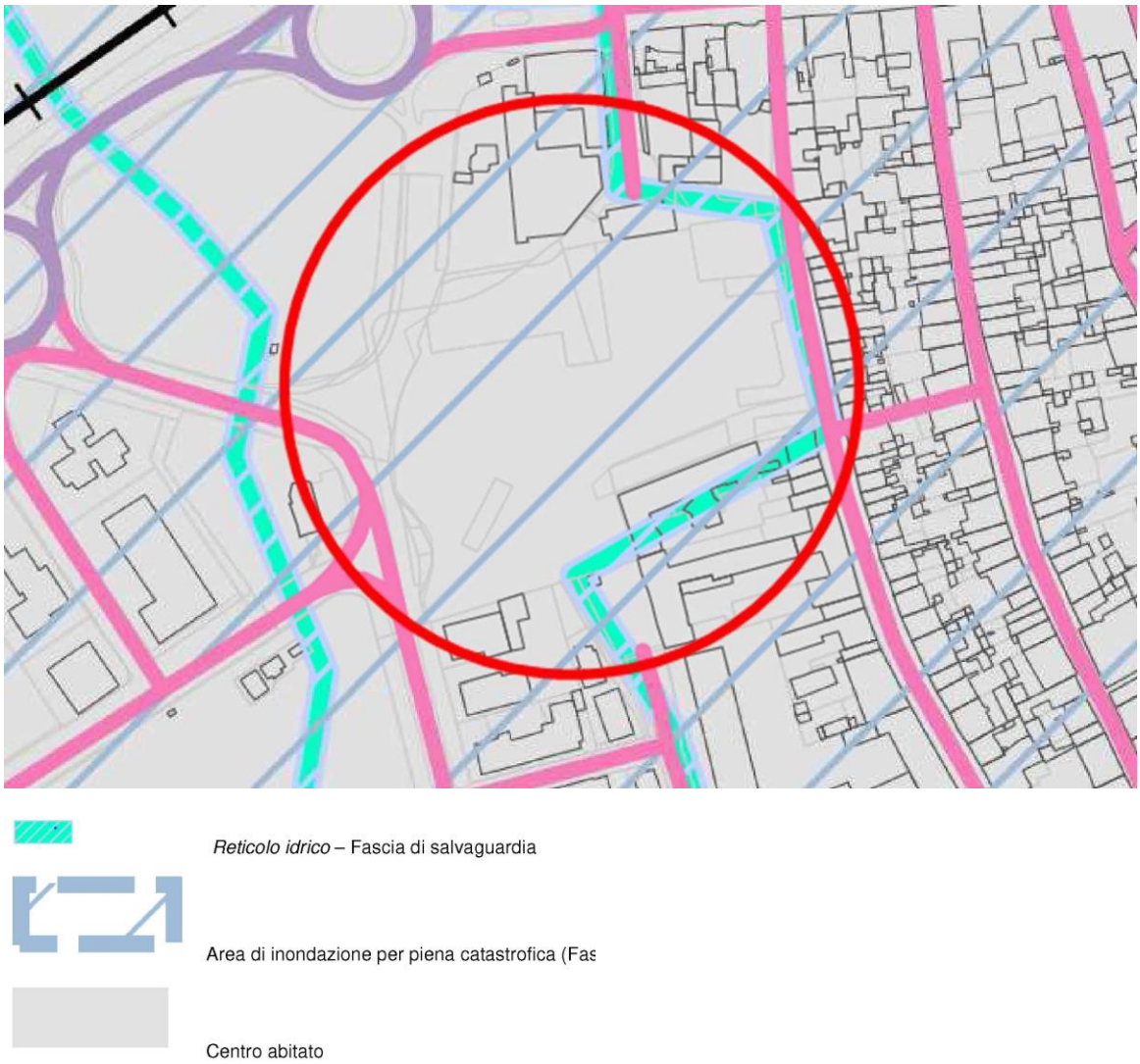
L'ambito, a far corso dall'approvazione del vigente P.A., non risulta gravato da nuovi vincoli derivanti da disposizioni legislative o da Piani sovraordinati o comunali.

Come si evince dall'esame della Tav. DP 3a – Vincoli paesaggistici, l'area è classificata in larga parte come Area a potenzialità archeologica, marginalmente è rientrante nei territori contermini ai laghi (art. 142 comma 1 lettera b del D.Lgs 42/2004) in cui ricade comunque l'ex biglietteria Apam; ed è interamente rientrante nel vincolo imposto dal DM 13.10.77 (Mantova – Cittadella).



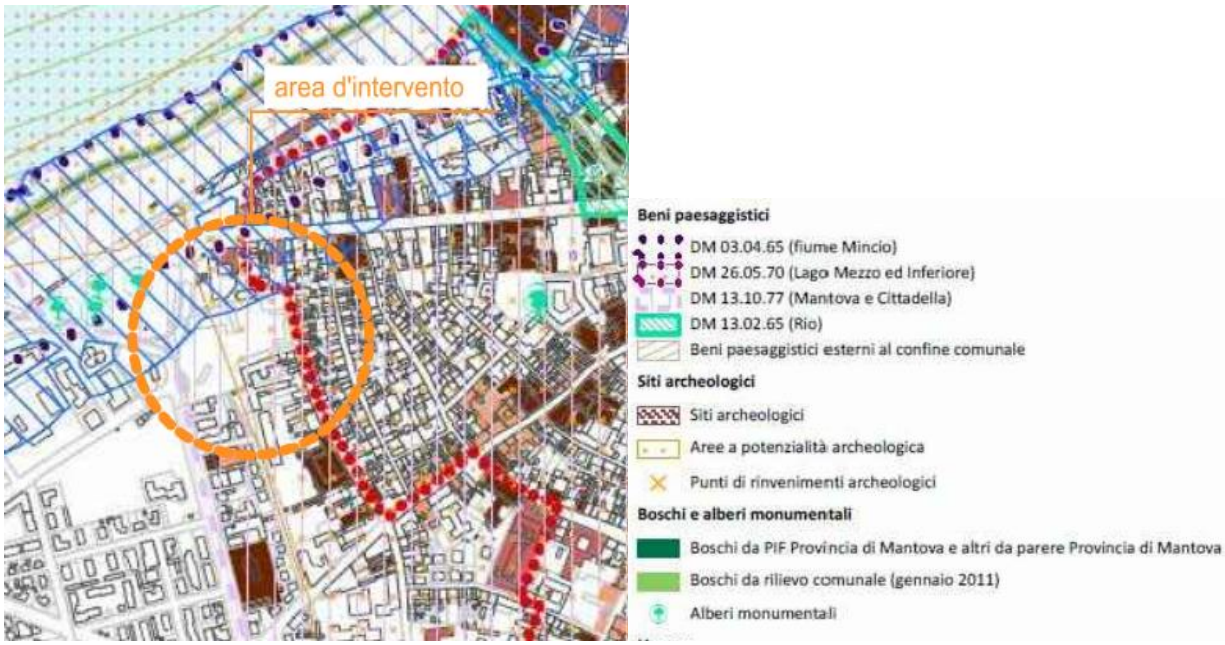
Estratto dalla Tav. DP 3a del PGT vigente – Vincoli paesaggistici

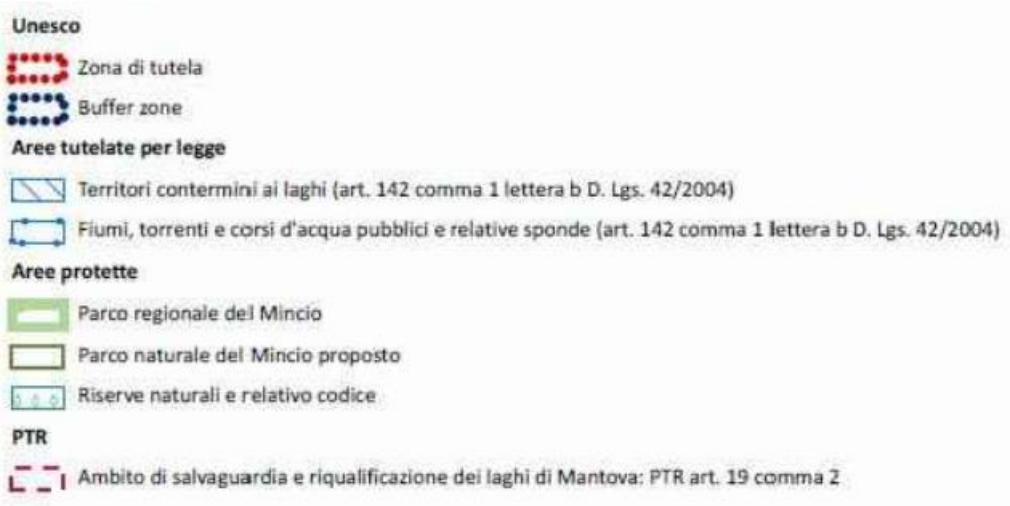
L'edificio è situato su un'area lambita da fascia di salvaguardia del reticolo idrico e rientrante nella fascia C del PAI, ovvero area di inondazione per piena catastrofica. (rif. Tav. DP 3b – Vincoli ambientali, idrogeologici e amministrativi).



Estratto tav. DP 3b del PGT – Vincoli ambientali, idrogeologici e amministrativi

Dal punto di vista dei vincoli di carattere paesaggistico, culturale e ambientale l'edificio è sito in un'area a potenzialità archeologica ed è esterna al limite della zona di tutela del sito Unesco.
Inoltre, l'intera area rientra nelle aree di tutela indiretta dei Laghi di Mantova.





Estratto tav. DP 3a del PGT – Vincoli paesaggistici

4 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Con delibera di Consiglio Comunale n. 49 del 17/09/2018 veniva approvata la Variante al P.A. Mondadori in Variante al PGT del Comune di Mantova che ha interessato, oltre all'area di Piazzale Mondadori anche l'area dell'ex Palasport di Piazzale TE la quale, inizialmente destinata alla funzione commerciale (MSV), è stata trasformata in parcheggio pubblico; la pianificazione approvata, modificando le previsioni iniziali della proposta del P.A. Mondadori, ha previsto la realizzazione di una Media Struttura di Vendita trasferendo nell'area quella prevista nel comparto PA 6 dal PGT (ex palasport), la trasformazione dell'ex Biglietteria per destinazioni commerciali di vicinato e direzionali , la realizzazione di opere come di seguito specificato e la cessione dell'area ex Palasport e del parcheggio a rotazione (ex Quick No Problem Park).

Il Piano, come previsto nell'approvazione, è definitivamente decaduto. Con la proposta di nuova pianificazione attuativa, che fa salvi i contenuti della 'Variante al P.A. Mondadori in Variante al PGT in merito alla dotazione di aree per servizi (standard) e opere di urbanizzazione realizzate, viene prevista la trasformazione della MSV esistente (Esselunga) in una Grande Struttura di Vendita senza la realizzazione di opere. Si specifica che il perimetro del Piano Attuativo in oggetto coincide con i mappali di proprietà del proponente ESSELUNGA SPA.

La Variante al P.A. Mondadori in Variante al PGT approvata con D.C.C. n. 49 del 17/09/2018 è stata convenzionata con atto Notaio Giovanni Nai in data 13 Novembre 2018 n. 18.453 dei Repertorio e n. 6.400 di Raccolta, registrato a all'Agenzia delle Entrate di Milano in data 16 Novembre 2018; nel comparto sono state individuate delle aree per servizi pubblici e di uso pubblico o generale.

Attualmente nell'area è stata realizzata la Media Struttura di Vendita di proprietà di Esselunga Spa , proponente della presente proposta di nuovo Piano Attuativo ; per quanto riguarda l'intervento previsto per la riqualificazione funzionale dell'ex Biglietteria , con destinazioni commerciale e attività legate alla cura della persona, è in programma un progetto che prevedrà al suo interno anche gli spazi dedicati alla valorizzazione del Parco Archeologico in riferimento al notevole lavoro svolto di concerto con la Soprintendenza per lo spostamento delle mura urbiche ed in relazione al materiale rinvenuto durante gli scavi archeologici.
Le opere 'pubbliche' previste dalla recente pianificazione attuativa che costituiscono la 'dote' di aree a standard sono state realizzate cedute (in parte) e sono le seguenti
_ Parco Archeologico con il riposizionamento e la valorizzazione delle mura storiche;
_ Parcheggio a rotazione 'Pradella Park', Ex Quick No problem Park, e relativi adeguamenti (revisione uscite di sicurezza e sistema di areazione);

_ Nuova biglietteria a servizio del 'Pradella Park';

_ Cessione area ex Palasport e realizzazione parcheggio;

Inoltre sono state realizzate anche le ulteriori opere :

_ Percorso ciclopedonale che collega Parco Nuvolari con viale Piave e rifacimento del percorso ciclopedonale in corrispondenza al Parco Archeologico

_ Ripavimentazione di via Mutilati e Caduti del Lavoro.

Estratto tav. A13 "*Planivolumetrico*" del PA in variante al PGT approvato

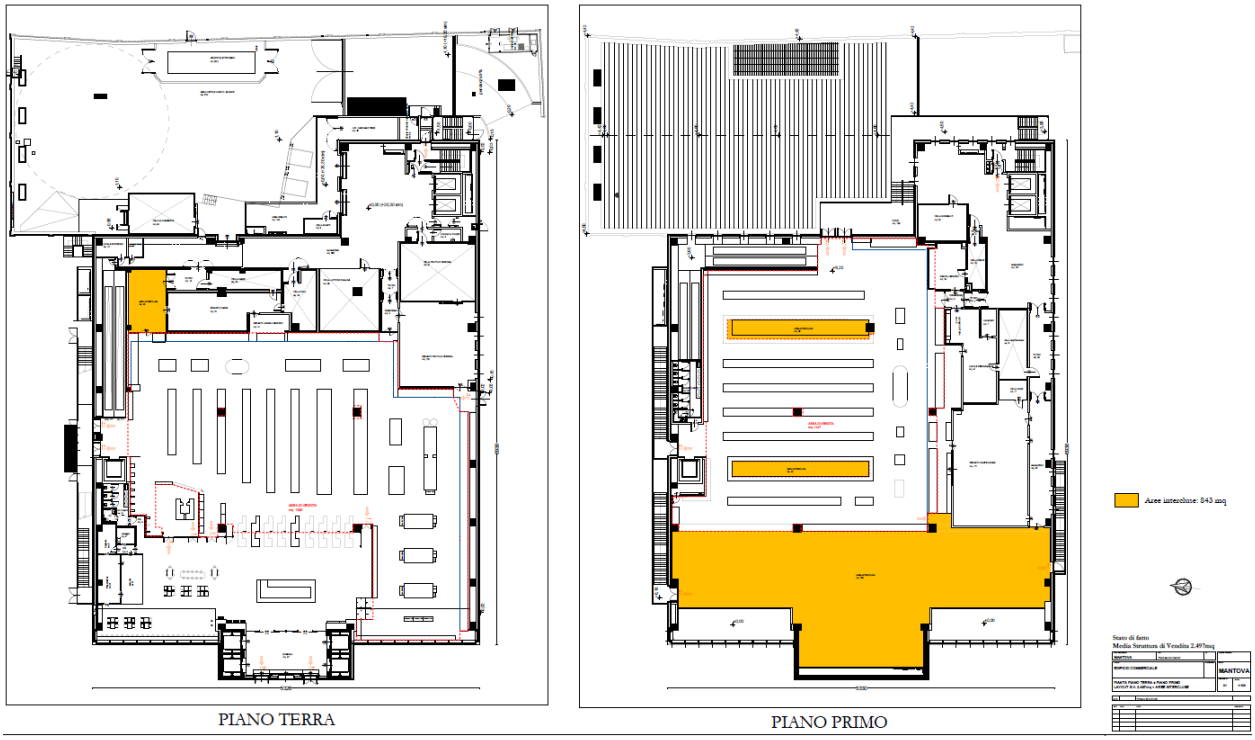
Il progetto di ampliamento, riguarda esclusivamente la SV esistente. L'ampliamento di SV si otterrà mediante la rimodulazione degli spazi espositivi, attualmente compartimentati, posti al 1°piano senza quindi alcuna opera edilizia interna ed esterna all'edificio commerciale.

Lo schema distributivo della proposta di Variante del P.A. Mondadori/Esselunga corrisponde allo stato dei luoghi a seguito dell'attuazione del P.A. Mondadori in Variante al PGT ed al rilascio dei Permessi di Costruire che hanno consentito la realizzazione delle opere di urbanizzazione, del parco archeologico e del supermercato. Come già anticipato con la presente proposta il

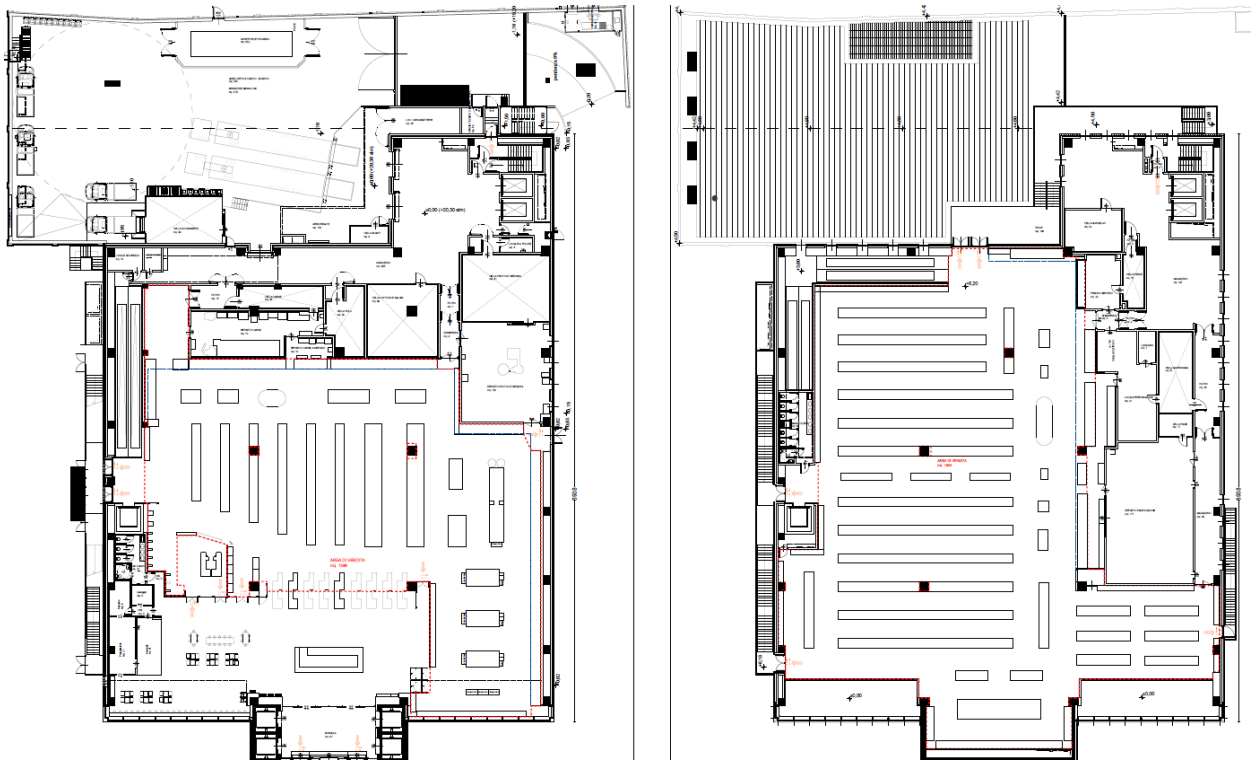
perimetro dell'area oggetto di pianificazione coincide con le aree ed i fabbricati di proprietà del Proponente in quanto le aree destinate a funzioni pubbliche (opere viabilità e ciclabili, parcheggi pubblici e parco archeologico) sono già state realizzate e collaudate; per il calcolo delle dotazioni di aree standard tali superficie vengono fatte salve dal presente 'Piano' compresa anche l'area del vecchio Palasport ora destinata a parcheggio pubblico.

Il comparto, quindi, rimane caratterizzato dall'edificio commerciale e dalla ex Biglietteria con gli accessi viari previsti nella pianificazione che ha trasformato l'area. Il comparto, interamente destinato ad accogliere la rimodulazione e trasformazione della MSV esistente in GSV e le attività pertinenziali ad esso correlate, trae accesso dalla strada privata di uso pubblico che immette direttamente ai percorsi interni finalizzati allo smistamento di: parcheggi pertinenziali di superficie, accesso ai parcheggi pertinenziali interrati, accesso frontale al punto vendita e area di carico e scarico merci posta sul retro del punto vendita in fregio a via della Conciliazione. Il comparto è altresì raggiungibile dai percorsi ciclopedonali che collegano via della Conciliazione con il Parco Nuvolari e, pedonalmente, da Via Mutilati e Caduti del Lavoro.

Il punto vendita, che al momento consiste in una Media Struttura di Vendita (MSV) in forma singola caratterizzata come segue con **SV < = 2.500 mq** con una una **Superficie lorda (Sl) di circa 7.000 mq** sviluppata su due piani fuori terra con H.max = 16 m, con la proposta di nuova Variante alla pianificazione attuativa vigente sarà trasformato in Grande Struttura di vendita (GSV) in forma singola con **SV di 3.340mq**; resteranno invariati i parametri relativi alla SL ed altezza massima dell'edificio.



Estratto tavola dello Stato di Fatto



Estratto tavola di progetto

I parcheggi pertinenziali interrati occupano una **Sl max di 14.000 mq. (380 posti auto)** distribuita su due livelli posti immediatamente al di sotto del punto vendita e traggono accesso da una rampa che li collega ai percorsi di smistamento dei parcheggi pertinenziali di superficie.

I parcheggi pertinenziali di superficie pari a circa 4.136 mq (138 posti auto) occupano parte del lastrico di copertura dell'esistente parcheggio a rotazione denominato PRADELLA PARK gestito da ASTER e sono gravati dalle servitù imposte da quest'ultimo: biglietteria, locali servizi del personale, accesso pedonale, uscite di sicurezza e vani di aerazione.

Gli standard dovuti dalla Variante del P.A. Mondadori/Esselunga in forza della legislazione vigente sono già stati realizzati e ceduti in virtù della pianificazione attuativa attualmente vigente di cui alla DCC n. 49/2018.

5 QUADRO DI RIFERIMENTO DELLO STATO AMBIENTALE

Al fine di determinare l'ambito di potenziale influenza del PA in variante al Documento di Piano, in considerazione delle categorie delle diverse possibili azioni di intervento e delle attuali condizioni ambientali, si delineano nel seguito le tematiche ambientali che dovranno essere assunte (e approfondite) in sede di Rapporto Ambientale nell'ottica di verificarne la relativa integrazione nella Proposta di variante al DdP.

Considerato che, come già argomentato nei capitoli precedenti, trattasi di una modifica interna all'edificio commerciale esistente e che lo stesso è già stato oggetto di valutazioni ambientali in fase di pianificazione urbanistica attuativa precedente, al fine di evitare la duplicazione delle valutazioni si procederà all'approfondimento delle componenti traffico, rumore e atmosfera, in virtù del traffico indotto dall'aumento della SV, e della componente biotica per quanto concerne lo screening di cui alla procedura di VINCA.

Settore ambientale	Motivazione della relativa assunzione per i successivi approfondimenti analitico-valutativi
Traffico	Dovrà essere previsto uno specifico approfondimento, in virtù delle possibili variazioni introducibili dalla nuova configurazione prevista dalla Proposta di Variante.
Rumore	Dovrà essere previsto uno specifico approfondimento, in virtù della possibile esposizione di ricettori antropici a fattori di disturbo acustico derivanti dalle eventuali variazioni di traffico indotte dalla Proposte di PA.
Atmosfera	Dovrà essere previsto uno specifico approfondimento, in virtù della possibile esposizione di ricettori antropici a fattori di disturbo atmosferico derivanti dalle eventuali variazioni di traffico indotte dalla Proposte di PA
Ambiente biotico	Dovrà essere previsto uno specifico approfondimento in considerazione dei siti RN2000 presenti sul Comune di Mantova, seppur esterni all'area di intervento, nonché dei vincoli paesaggistici presenti. Tale approfondimento è riconducibile al modello E trasmesso all'Autorità Competente per la VINCA.

Settore ambientale	Motivazione della relativa assunzione per i successivi approfondimenti analitico-valutativi
Suolo e Sottosuolo e acque	Non dovrà essere previsto uno specifico approfondimento circa la compatibilità geologica, idrogeologica e sismica dell'intervento in quanto l'intervento non prevede modifiche rispetto allo stato di fatto, bensì una rimodulazione degli spazi interni all'edificio esistente.
Paesaggio	Non si prevede un apposito approfondimento in virtù dell'assenza di modifiche esterne all'edificio esistente.
Consumi energetici	Non si prevede un apposito approfondimento in virtù dell'assenza di modifiche all'involucro edilizio e agli impianti esistenti. Verrà dato conto della prestazione energetica dell'edificio esistente.

Fattori di attenzione ambientale di interesse

5.1 TRAFFICO

Al fine di poter valutare gli effetti indotti sulla viabilità dal traffico potenzialmente generato e attratto dall'ampliamento della SV e verificare se tale possibile incremento risulti compatibile con il sistema viario attuale è stato redatto uno specifico studio di impatto viabilistico, cui si rimanda per ulteriori approfondimenti (***Allegato 1***).

Lo studio si articola nelle seguenti fasi:

- Fase 1. Al fine di determinare preliminarmente le componenti di viabilità che interessano le principali aste viarie dell'area, nonché i principali nodi di accesso, sono state condotte delle specifiche indagini sul traffico veicolare;
- Fase 2, è stata condotta la stima del traffico indotto dall'intervento in progetto, traffico che sommato al traffico esistente, consente di disporre di una previsione complessiva del traffico veicolare che interesserà la rete viaria esistente nonché agli accessi all'area;
- Fase 3, sulla base delle analisi sviluppate è stato possibile individuare quali elementi della rete esistente saranno interessati da un maggior flusso di traffico, e attraverso opportune verifiche tecniche, definire il livello di servizio delle intersezioni e delle sezioni analizzate.

Sono stati misurati i flussi veicolari attuali lungo i principali assi della rete viaria dell'area afferente al sistema nonché determinato le componenti incrementali di traffico connesse alla realizzazione della struttura di vendita in progetto.

Per i rilievi del traffico, è stata effettuata una campagna di rilevazione nelle giornate di venerdì 28, sabato 29 e domenica 30 gennaio 2022 lungo Via Cremona, Viale Piave, Corso Vittorio Emanuele II e Via T.

Nuvolari e Viale delle Repubblica. Inoltre, tali dati sono stati integrati con rilevazioni nelle ore di punta delle intersezioni stradali al fine di determinare le manovre di svolta e definire la matrice O/D.

Le verifiche condotte, negli intervalli orari specifici presi a riferimento – Venerdì (17:00 - 18:00), Sabato (10:00 – 11:00) e Domenica (12:00 – 13:00) ora di punta massima registrata in Viale Piave sull'accesso al parcheggio dell'area commerciale - evidenziano che complessivamente la rete dell'area risulta essere interessata, nelle tre giornate ed in particolar modo nella giornata di venerdì, da un flusso veicolare alquanto sostenuto, in particolare lungo le aste viarie di Via Cremona e Via Nuvolari della S.P. n. 10 dovuto principalmente ad un flusso veicolare di transito della città di Mantova nella direzione est-ovest e di collegamento tra le due Tangenziali Sud e Nord.

Tenendo conto delle geometrie degli assi viari esistenti nonché dei nodi, è emerso che i livelli di servizio attuali dei nodi risultano, nel complesso, adeguati alla domanda di mobilità dell'area.

I volumi di traffico indotti (generati/attratti) dalla nuova superficie di vendita in ampliamento in progetto sono stati calcolati secondo la DGR 1193 del 20.12.2013 "Disposizioni attuative finalizzate alla valutazione delle istanze per l'autorizzazione all'apertura o alla modificazione delle grandi strutture di vendita conseguenti alla d.c.r. 12 novembre 2013 n. X/187 "Nuove linee per lo sviluppo delle imprese del settore commerciale" considerando specifici coefficienti di utilizzo per determinare l'entità degli spostamenti rapportati all'estensione ed alla destinazione d'uso delle superfici. L'analisi ha considerato unicamente la superficie di vendita in ampliamento in quanto il volume di traffico generato dall'attuale media struttura è già presente nella viabilità ordinaria.

Tab. 1 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita alimentare [1]

Superficie di vendita alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare		
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)
0 - 3.000	0,25	0,20	0,30
3.000 - 6.000	0,12	0,10	0,17
> 6.000	0,04	0,03	0,05

Tab. 2 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita non alimentare [1]

Superficie di vendita non alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita non alimentare		
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)
0 - 5.000	0,10	0,09	0,18
5.000 - 12.000	0,08	0,06	0,14
> 12.000	0,05	0,04	0,06

La ripartizione dei flussi attratti/generati è stata eseguita ipotizzando il 60% dei veicoli in ingresso e il 40% dei veicoli in uscita dalla nuova struttura commerciale in progetto.

L'entrata in esercizio dell'ampliamento dell'area commerciale in progetto indurrà quindi un naturale incremento dei carichi veicolari commisurato alle dimensioni del comparto commerciale.

Dalle verifiche tecniche condotte si è determinato che, in rapporto ai carichi veicolari stimati (somma dei flussi veicolari attuali e indotti,) non persistono particolari e gravi fenomeni di viscosità sulle aste e sui nodi della rete, fatta eccezione per le aste di Via Cremona e Viale della Repubblica che potrebbero avere, nelle ore di punta del venerdì e sabato, condizioni di flusso potenzialmente instabile e dove si riducono le velocità e libertà di manovra.
Lo studio di traffico conclude pertanto che, dalle verifiche tecniche effettuate, la realizzazione dell'intervento di ampliamento del comparto commerciale Esselunga non è destinata a determinare condizioni di esercizio, espresse in termini di *Livello di servizio*, molto più gravose di quelle attuali, nonostante l'aumento del traffico veicolare. Si evidenzia, comunque, che tutte le analisi sono state effettuate in presenza del massimo traffico atteso nell'area dell'intervento, cioè nell'ora di punta del venerdì, del sabato e della domenica.
Nel corso della giornata, la rete viaria di afferenza nell'area commerciale registra livelli di servizio che si possono ritenere, nel complesso, abbastanza idonei a soddisfare la domanda.

5.2 ATMOSFERA

Al fine di poter valutare gli effetti indotti sulla componente atmosfera dal traffico potenzialmente generato e attratto dall'aumento della SV e verificare se tale possibile incremento risulti compatibile con il contesto ambientale di riferimento, è stato redatto uno specifico studio di impatto atmosferico, cui si rimanda per ulteriori approfondimenti (***Allegato 2***).

Lo studio redatto a supporto del progetto di variante ha come oggetto la valutazione di impatto ambientale sulla componente atmosfera indotta dai flussi di traffico incrementali che andranno ad interessare l'attività commerciale esistente in ragione della sua trasformazione da MSV a GSV.
Nel dettaglio, gli approfondimenti analitici svolti si articolano come segue:

- Stima delle concentrazioni degli inquinanti in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico negli scenari individuati;
- Calcolo delle emissioni annue ricavato dai dati di traffico desunti dallo studio di impatto viabilistico;
- Stima della qualità dell'aria di fondo utilizzando dati di centraline ARPA della zona e dell'intorno più prossimo (considerando almeno un'annualità di dati);
- Inquadramento della situazione relativa alla qualità dell'aria;
- Stima delle concentrazioni degli inquinanti in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico.

La valutazione del carico emissivo indotto dall'incremento di traffico generato dall'intervento in parola, in rapportato alle stime emissive INEMAR (2017) del Macrosettore 7 "Trasporti su strada" per il Comune di Mantova (MN), è risultato pressoché trascurabile.

Per quanto concerne l'incremento di concentrazioni in atmosfera degli inquinanti ed il confronto con i limiti di legge, sono state fatte delle stime con il modello di dispersione Aermod View della Lakes Environmental con attivazione dell'opzione LOWWIND2 per tener conto delle calme di vento che caratterizzano il contesto di analisi.

Gli agenti inquinanti presi a riferimento sono i seguenti: CO (media max sulle 8 ore), NO2 (max orario e media annuale), PM10 (media giornaliera e media annuale), PM2,5 (media annuale) e C6H6 (media annuale).

Concludendo, si evidenzia che il contributo, in termini di concentrazioni di inquinanti, generato dal traffico veicolare indotto dall'intervento in progetto è risultato non significativo per tutti gli inquinanti considerati e non si registrano superamenti dei limiti di legge.

5.3 RUMORE

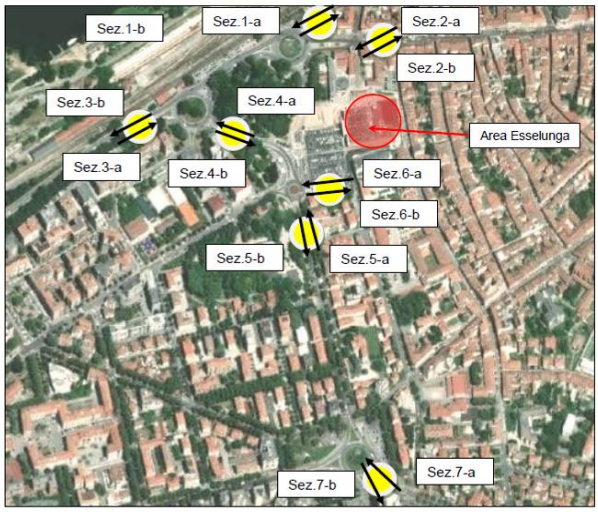
In riferimento alle potenziali alterazioni acustiche si stima come gli effetti di variazione rispetto allo stato attuale siano essenzialmente imputabili alle variazioni del traffico veicolare connesso alle nuove superfici di vendita. È possibile definire una prima stima degli effetti sulla base delle risultanze dello studio del traffico condotto in riferimento all'assetto proposto e in riferimento alle valutazioni già condotte in sede di precedente procedura di valutazione ambientale connessa all'intervento che ha portato alla realizzazione e apertura del punto vendita in oggetto (2018).

In sede di procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA sono stati infatti simulati gli effetti indotti sul clima acustico connessi all'incremento del traffico determinato dalla realtà commerciale (allora di progetto).

Dall'analisi comparata tra lo studio del traffico effettuato nel 2018 e gli attuali rilievi del traffico emerge come la simulazione condotta abbia stimato volumi di traffico nello scenario di progetto che in larga parte superano le attuali movimentazioni di mezzi.

Flussi veicolari attuali + indotto: ora di punta sulla rete VENERDI' (h 18:00 - 19:00)			
Sezione / Postazione	Veicoli attuali	Indotto	Totale
Sezione 1 a – Via Pitentino	1.454	38	1.492
Sezione 1 b – Via Pitentino	1.369	25	1.394
Sezione 2 a – Corso Vittorio Emanule II	411	38	449
Sezione 2 b – Corso Vittorio Emanule II)	319	25	344
Sezione 3 a – Via Cremona	1.396	45	1.441
Sezione 3 b – Via Cremona	1.562	30	1.592
Sezione 4 a – Viale Piave (nord)	891	80	971
Sezione 4 b – Viale Piave (nord)	813	120	933
Sezione 5 a – Viale Piave (sud)	891	101	992
Sezione 5 b – Viale Piave (sud)	777	33	810

Sezioni di analisi e stima dei flussi di traffico post operam, studio del traffico 2018



Flussi veicolari attuali + indotto: ora di punta sulla rete – VENERDI' (h 17:00 - 18:00)				
Sezione / Postazione	Veicoli attuali	Indotto	Totale direzione	Totale Sezione
Sezione 1 a – Via T. Nuvolari S.P. N. 10	1.006	14	1.020	2.124
Sezione 1 b – Via T. Nuvolari S.P. N. 10	1.096	8	1.104	
Sezione 2 a – Corso Vittorio Emanule II	341	14	355	765
Sezione 2 b – Corso Vittorio Emanule II	402	8	410	
Sezione 3 a – Via Cremona S.P.N. 10	1.221	9	1.230	2.191
Sezione 3 b – Via Cremona S.P. N. 10	956	5	961	
Sezione 4 a – Via G. Rea	881	20	901	1.667
Sezione 4 b – Via G. Rea	729	37	766	
Sezione 5 a – Viale Piave	938	45	983	1.717
Sezione 5 b – Viale Piave	710	24	734	
Sezione 6 a – Accesso Esselunga	87	44	131	328
Sezione 6 b – Accesso Esselunga	114	83	197	
Sezione 7 a – Viale della Repubblica	1.074	22	1.096	2.303
Sezione 7 b – Viale della Repubblica	1.183	24	1.207	

Sezioni di analisi e stima dei flussi di traffico post operam, studio del traffico 2022

Le sezioni di analisi dei due studi presi in esame in larga parte coincidono (come emerge dalle immagini di sopra riportate), trattando i medesimi assi viari; nel nuovo studio condotto sono stati approfondite le verifiche anche in riferimento alla viabilità in entrata verso la struttura commerciale e la direttrice esterna di viale della Repubblica.

Le stime riferite al nuovo assetto determinano valori che possono essere paragonati a quelli di progetto del precedente studio, come rilevato dalle tabelle rilevando pertanto l'approccio cautelativo alla base dello studio già condotto.
Sulla base di tali valori è possibile quindi riprendere le simulazioni acustiche condotte in sede del precedente procedimento valutativo, dal momento che, come visto, le fonti emissive considerate all'interno di tali studi sono assimilabili a quelle stimate per l'assetto oggetto della presente valutazione.

Le simulazioni già condotte all'interno della procedura connessa alla realizzazione della struttura commerciale (2018) hanno stimato potenziali incrementi, determinati dalla movimentazione di mezzi, ai ricettori più prossimi all'area che possono risentire dell'aumento di traffico. I livelli acustici riferiti a tali punti si collocano al di sotto delle soglie determinate dalla zonizzazione acustica comunale vigente.
È pertanto possibile affermare come anche in riferimento allo scenario di progetto in esame non si avranno situazioni critiche in relazione al clima acustico.
Si rileva, inoltre, come le simulazioni a cui si fa riferimento riguardino condizioni di picco (traffico indotto), pertanto è possibile stimare come mediamente i livelli acustici si attesteranno stabilmente al di sotto dei limiti di zona.

Figura 1 ricettori considerati

Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)			Limiti acustici Vigente PCA comune di Vazzola e DPR 142/2004
	Ante Operam	Post Operam	Differenza	
R.1	62,5	64,1	+ 1,6	Cl. IV° - 65 dBA
R.2	56,4	62,5	+ 6,1	Cl. IV° - 65 dBA
R.3	61,3	62,6	+ 1,3	Cl. IV° - 65 dBA
R. 4	53,1	53,4	+ 0.3	Cl. IV° - 65 dBA

Figura 2 stima dei livelli acustici presso i ricettori, studio acustico 2018

Figura 3 simulazione livelli acustici post operam, studio 2018

Da evidenziare inoltre, a supporto delle stime effettuate, come gli incrementi definiti dal nuovo assetto commerciale relativi ai flussi di traffico attuali siano comunque marginali e tali da non determinare variazioni della funzionalità della rete, con riferimento ai livelli di servizio degli assi e dei nodi coinvolti (come riportato nelle tabelle seguenti).

Tale aspetto, infatti, verificato all'interno dello Studio del traffico, determina un incremento medio, nelle ore di punta, pari a circa il 3% (ad esclusione dalla viabilità ad esclusivo servizio dell'attività commerciale – sezione 6), valore che determina un marginale incremento del traffico senza alcuna modifica ai Livelli di Servizio esistenti e quindi trascurabili dal punto di vista acustico.

Detti incrementi valutati con i più diffusi modelli di calcolo per la stima delle caratteristiche emissive dei flussi di traffico (ERMPA-CH; CRTN-GB; ecc) portano a incrementi di emissione sonora contenuti entro 0,5 dB.

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI FATTO						
Sezione / Postazione	Venerdì		Sabato		Domenica	
	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione 1 – Via T. Nuvolari/S.P. n.10	2.102	E	2.049	E	1.303	D
Sezione 2 – Corso Vittorio Emanule II	743	C	692	C	599	C
Sezione 3 – Via Cremona/S.P. n.10	2.177	E	2.563	E	2.161	E
Sezione 4 – Via Rea/Viale Piave	1.610	D	1.517	D	1.350	D
Sezione 5 – Viale Piave	1.648	D	1.440	D	1.311	D
Sezione 6 – Accesso area commerciale	201	calcolato come braccio rotatoria	415	calcolato come braccio rotatoria	330	calcolato come braccio rotatoria
Sezione 7 – Viale della Repubblica/Via Montello	2.257	E	1.679	E	1.577	E

LIVELLO DI SERVIZIO - STATO DI PROGETTO						
Sezione / Postazione	Venerdì		Sabato		Domenica	
	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio	Flussi veicoli /ora	Livello di Servizio
Sezione 1 – Via T. Nuvolari/S.P. n.10	2.124	E	2.078	E	1.829	D
Sezione 2 – Corso Vittorio Emanule II	765	C	721	C	628	C
Sezione 3 – Via Cremona/S.P. n.10	2.191	E	2.581	E	2.179	E
Sezione 4 – Via Rea/Viale Piave	1.667	D	1.592	D	1.425	D
Sezione 5 – Viale Piave	1.717	D	1.529	D	1.400	D
Sezione 6 – Accesso area commerciale	328	calcolato come braccio rotatoria	579	calcolato come braccio rotatoria	494	calcolato come braccio rotatoria
Sezione 7 – Viale della Repubblica/Via Montello	2.303	E	1.739	E	1.637	E

5.4 ENERGIA

Non sono previsti nuovi interventi all'edificio commerciale e di conseguenza non sono individuabili impatti ambientali derivanti dal sistema edificio-impianto. L'edificio esistente è stato progettato e realizzato seguendo le normative vigenti in tema di contenimento dei consumi energetici e di abbattimento dell'inquinamento luminoso.

L'edificio è dotato di impianto fotovoltaico con le seguenti caratteristiche principali:

- Potenza Installata 92,34kWp
- Stima produzione annua 110 MWh/anno

Trattandosi di un ampliamento della sola superficie di vendita, interno all'edificio esistente, non vi saranno modifiche di tipo impiantistico. Si rimanda dunque all'allegato 3 per prendere visione degli Attestati di

Prestazione Energetica inoltro in prima battuta gli attestati di prestazione energetica, divisi per area vendita, bar e galleria, dai quali si evince l'appartenenza alla classe energetica - **EPH A2.**

Inoltre, relativamente a quanto richiesto dalla Provincia di Mantova in sede di 1° conferenza di VAS in merito alle prestazioni energetiche dell'immobile, si conferma mediante dichiarazione del progettista degli impianti dell'edificio, Planning Srl, che il fabbisogno di energia elettrica richiesto dal sistema edificio-impianto, calcolato secondo quanto previsto dalla normativa *UNI 11300 e correlate,* viene soddisfatto per una quota **superiore al 30%** da energia proveniente da fonti rinnovabili (impianto fotovoltaico)
Tale parametro soddisfa le dotazioni minime di sostenibilità energetica delle strutture di rilievo sovracomunale proposte dal PTCP di approvvigionamento energetico da FER con almeno il 30%.

6 QUADRO CONCLUSIVO DI SINTESI

Il presente Capitolo conclude la fase di valutazione del progetto proposto, evidenziando il livello di integrazione (e coerenza) di specifici indirizzi ed obiettivi, pertinenti per il caso in oggetto, definiti dagli strumenti di pianificazione sovraordinata assunti e di seguito riportati in matrice.

Quadro integrato dei Criteri di compatibilità e sostenibilità presi a riferimento

Integrazione indirizzi PTR/PTCP pertinenti	Criterio di sostenibilità assunto
Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili	**CSA 01** Evitare fattori di criticità sul sistema viabilistico
Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	**CSA 02** Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti
Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale	**CSA 03** Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico

Nel seguito vengono espresse le considerazioni finali del caso per ogni singolo criterio di sostenibilità (CS) così derivato.

Integrazione dei Criteri di sostenibilità nella proposta di progetto

Criterio di sostenibilità assunto	Considerazioni in merito al relativo livello di integrazione raggiunto dal progetto
CSA 01 **Evitare fattori di criticità sul sistema viabilistico**	L'entrata in esercizio dell'ampliamento dell'area commerciale in progetto indurrà quindi un naturale incremento dei carichi veicolari commisurato alle dimensioni del comparto commerciale. Dalle verifiche tecniche condotte si è determinato che, in rapporto ai carichi veicolari stimati (somma dei flussi veicolari attuali e indotti,) non persistono particolari e gravi fenomeni di viscosità sulle aste e sui nodi della rete, fatta eccezione per le aste di Via Cremona e Viale della Repubblica che potrebbero avere, nelle ore di punta del venerdì e sabato, condizioni di flusso potenzialmente instabile e dove si riducono le velocità e libertà di manovra. Lo studio di traffico conclude pertanto che, dalle verifiche tecniche effettuate, la realizzazione dell'intervento di ampliamento del comparto commerciale Esselunga non è destinata a determinare condizioni di esercizio, espresse in termini di *Livello di servizio*, molto più gravose di quelle attuali, nonostante l'aumento del traffico veicolare. Si evidenzia, comunque, che tutte le analisi sono state effettuate in presenza del massimo traffico atteso nell'area dell'intervento, cioè nell'ora di punta del venerdì, del sabato e della domenica.

Criterio di sostenibilità assunto	Considerazioni in merito al relativo livello di integrazione raggiunto dal progetto
CSA 02 **Migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed inquinanti**	La valutazione del carico emissivo indotto dall'incremento di traffico generato dall'intervento in parola, in rapportato alle stime emissive INEMAR (2017) del Macrosettore 7 "Trasporti su strada" per il Comune di Mantova (MN), è risultato pressoché trascurabile. Per quanto concerne l'incremento di concentrazioni in atmosfera degli inquinanti ed il confronto con i limiti di legge, sono state fatte delle stime con il modello di dispersione Aermod View della Lakes Environmental con attivazione dell'opzione LOWWIND2 per tener conto delle calme di vento che caratterizzano il contesto di analisi. Gli agenti inquinanti presi a riferimento sono i seguenti: CO (media max sulle 8 ore), NO2 (max orario e media annuale), PM10 (media giornaliera e media annuale), PM2,5 (media annuale) e C6H6 (media annuale). Concludendo, si evidenzia che il contributo, in termini di concentrazioni di inquinanti, generato dal traffico veicolare indotto dall'intervento in progetto è risultato non significativo per tutti gli inquinanti considerati e non si registrano superamenti dei limiti di legge.

Criterio di sostenibilità assunto	Considerazioni in merito al relativo livello di integrazione raggiunto dal progetto
CSA 03 **Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico**	Le stime riferite al nuovo assetto determinano valori che possono essere paragonati a quelli di progetto del precedente studio. Sulla base di tali valori è possibile quindi riprendere le simulazioni acustiche condotte in sede del precedente procedimento valutativo, dal momento che, come visto, le fonti emissive considerate all'interno di tali studi sono assimilabili a quelle stimate per l'assetto oggetto della presente valutazione. Le simulazioni già condotte all'interno della procedura connessa alla realizzazione della struttura commerciale (2018) hanno stimato potenziali incrementi, determinati dalla movimentazione di mezzi, ai ricettori più prossimi all'area che possono risentire dell'aumento di traffico. I livelli acustici riferiti a tali punti si collocano al di sotto delle soglie determinate dalla zonizzazione acustica comunale vigente. È pertanto possibile affermare come anche in riferimento allo scenario di progetto in esame non si avranno situazioni critiche in relazione al clima acustico. Si rileva, inoltre, come le simulazioni a cui si fa riferimento riguardino condizioni di picco (traffico indotto), pertanto è possibile stimare come mediamente i livelli acustici si attesteranno stabilmente al di sotto dei limiti di zona. Da evidenziare inoltre, a supporto delle stime effettuate, come gli incrementi definiti dal nuovo assetto commerciale relativi ai flussi di traffico attuali siano comunque marginali e tali da non determinare variazioni della funzionalità della rete, con riferimento ai livelli di servizio degli assi e dei nodi coinvolti (come riportato nelle tabelle seguenti). Tale aspetto, infatti, verificato all'interno dello Studio del traffico, determina un incremento medio, nelle ore di punta, pari a circa il 3% (ad esclusione dalla viabilità ad esclusivo servizio dell'attività commerciale – sezione 6), valore che determina un marginale incremento del traffico senza alcuna modifica ai Livelli di Servizio esistenti e quindi trascurabili dal punto di vista acustico. Detti incrementi valutati con i più diffusi modelli di calcolo per la stima delle caratteristiche emissive dei flussi di traffico (ERMPA-CH; CRTN-GB; ecc) portano a incrementi di emissione sonora contenuti entro 0,5 dB.