



COMUNE DI SAN GIORGIO DI MANTOVA

PROVINCIA DI MANTOVA



VALUTAZIONE AMBIENTALE

CONTRODEDUZIONI E RISPOSTE ALLE
INDICAZIONI DEL RAPPORTO
AMBIENTALE E AI PARERI DEGLI ENTI

DP

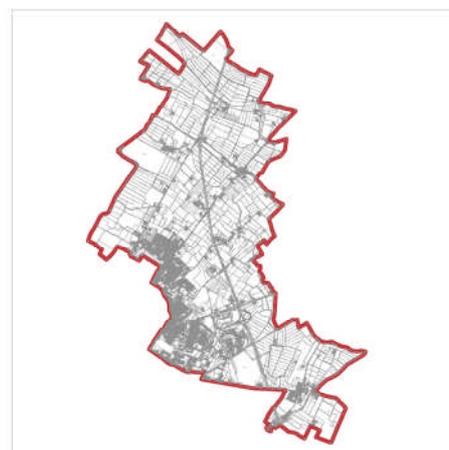
REDAZIONE P.G.T.
ARCH. ROSOLINO PIGOZZI

COLLABORAZIONE:
ARCH. ISABELLA COMIN
ARCH. MARTINA MAZZALI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
E CONSULENZE SPECIALISTICHE:
ARCH. MICHELE RONDELLI
COLLABORATORE: DOTT. FORTUNATO ANDREANI

INDAGINI GEOLOGICO AMBIENTALI
GEOL. ROSARIO SPAGNOLO

COORDINATORI COMUNALI:
ARCH. ROBERTO TRENTINI - RESPONSABILE UFFICIO TECNICO
GEOM. THOMAS GANDINI - TECNICO URBANISTICA/EDILIZIA PRIVATA
RAG. ENZO FERRARI - RESPONSABILE UFFICIO ECOLOGIA



DATA DOCUMENTO

Ottobre 2011

DATA ADOZIONE

DATA APPROVAZIONE

1- PREMESSA

Nel presente documento sono raccolti e, ove necessario, controdedotti: i suggerimenti, le indicazioni e le osservazioni contenuti nel Rapporto Ambientale e nei documenti inviati al Comune di San Giorgio di Mantova da parte degli Enti e dei soggetti titolati a seguito delle conferenze di Valutazione Ambientale.

2 – CONTRODEDUZIONI ALLE INDICAZIONI CONTENUTE NEL RAPPORTO AMBIENTALE

- Sintesi delle indicazioni

Il Rapporto Ambientale è stato presentato nella II^a Conferenza Conclusiva di Valutazione Ambientale Strategica tenutasi in data 13.07.2011 nella Sala Consigliare del comune di San Giorgio di Mantova.

Il Rapporto, dopo aver esaminato sotto i diversi profili di impatto il Documento di Piano oggetto di Valutazione Ambientale, si chiude con una serie di indicazioni di cui si riportano per estratto non tanto quelle condivise, che già hanno trovato concreta attuazione negli indirizzi strategici del PGT o nelle NTA gestionali, quanto quelle meritevoli di controdeduzioni di merito:

5.3 Indicazioni per il piano e azioni mitigative e compensative

(omissis)

Nel Documento di piano non si rilevano informazioni relative al trasporto pubblico urbano e alla sua qualità. Si sottolinea come il trasporto pubblico, urbano o suburbano, sia considerato a tutti i livelli come una risposta molto significativa ai cambiamenti climatici e al peggioramento delle condizioni ambientali. Una verifica sulla qualità del trasporto pubblico sarebbe doverosa, valutando l'andamento dei percorsi rispetto ai flussi di traffico esistenti, la rete delle fermate e la loro vicinanza ai servizi di pubblico interesse e non ultimo, la qualità dello spazio fisico in prossimità delle fermate stesse. Una soluzione particolarmente sostenibile dal punto di vista ambientale per i comuni policentrici con piccole realtà o con forme abitative rurali diffuse può essere quello dell'istituzione di un servizio di trasporto pubblico a chiamata.

(omissis)

La trasformazione dell'area "ATECO 03 Romagnola" presenta impatti con conseguenti alla compromissione delle visuali sensibili e alla tendenza alla conurbazione lineare lungo la direttrice della Legnaghese. Gli impatti relativi al paesaggio, costruito e non costruito, dell'area "Romagnola", come si è detto, sono conseguenti alla presenza di un elemento significativo del paesaggio (le tracce di "piantata padana"), alla vicinanza del tracciato rurale storico "via Castiona", individuato dalla Provincia per il futuro collegamento ciclabile "Mantova-Carpaneta" e, infine, alla saturazione dello spazio libero accanto alla Legnaghese, in direzione dell'abitato di Stradella (implementazione della conurbazione lineare). Per questi motivi sarebbe opportuno che il perimetro dell'area "Romagnola" fosse mitigato da una fascia a verde non solo a ovest, come previsto dalle NTA del PGT, ma anche a nord (al confine con la via Castiona e la sistemazione agraria "a piantata"). Il Verde, infatti, costituisce uno strumento di salvaguardia dei valori paesistici ed è elemento formale di mediazione tra il limite del costruito e lo spazio aperto, soprattutto quello rurale. Questa funzione è particolarmente dovuta lungo i confini degli ambiti di trasformazione destinati alle attività economiche. A sud dell'area Romagnola possono non essere previste mitigazioni visive per la presenza di un'area a verde residua che la separa dalla Legnaghese. Su queste aree residue potrebbe essere utile, ferma restando la possibilità di accordo con i privati, una fascia di rimboschimento successivamente ampia al fine di restituire (sebbene in posizione differente) la vista di presenza arborea continua (offerta dalla "piantata" residua) sottratta dall'edificazione. La pianificazione attuativa del comparto "Romagnola" dovrebbe già prevedere il tracciato della bretellina indicata dal PTCP o una sua ragionevole alternativa, così come previsto dall'azione di Piano L.4.

Il tracciato della bretellina di collegamento tra la ex S.S. 10 e a SP 25, così come individuato dal PTCP, si ritiene particolarmente impattante per il suo andamento rettilineo, indifferente alla maglia territoriale e perché taglia la porzione di territorio tra l'edificato a est di Mottella e Tripoli e l'autostrada in posizione mediana, compromettendo definitivamente tale aree dal punto di vista della frammentazione. È quindi auspicabile che l'azione L.4 del Documento di Piano abbia seguito, valutando attentamente la possibilità che la nuova direttrice viaria provinciale sia complanare e adiacente al tracciato autostradale.

Indipendentemente dal tracciato che seguirà la bretellina di collegamento tra la ex S.S. 10 e la SP 25 l'opera di mitigazione più significativa che dovrebbe essere attuata è quella relativa all'intersezione con via Castiona, preservandone la continuità in relazione anche alla previsione del tracciato ciclabile Mantova-Carpaneta. Trattandosi di ambiente urbano la soluzione più sostenibile per tale intersezione, al fine di favorire la mobilità lenta lungo via Castiona, può essere l'installazione di un semaforo a chiamata, mantenendo l'intersezione a raso.

(omissis)

Le indicazioni proseguono o sono intercalate da suggerimenti indirizzati alla fase di adozione della pianificazione attuativa.

- Controdeduzioni di merito

1- La lamentata assenza, nel Documento di Piano, di informazioni sul trasporto pubblico urbano e sulla qualità del servizio è vera solo in parte in quanto la Relazione evidenzia, nel paragrafo 10, i mezzi di trasporto utilizzati dai residenti fra cui quelli pubblici. E' vero, per contro, che la stessa relazione non approfondisce i dati sulla qualità del servizio; scelta, questa, voluta in quanto il servizio di trasporto pubblico, gestito da APAM, è un servizio di bacino il cui monitoraggio è affidato alla Provincia. In proposito si rimanda al "Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico 2008-2010" approvato dalla Provincia di Mantova che contiene tutte le analisi di bacino e le azioni correttive per migliorare la qualità del servizio. Dal Programma triennale emerge che i comuni della cintura di Mantova, ivi compreso San Giorgio, sono quelli con il più basso utilizzo del TPL, non per carenza di mezzi ma piuttosto per carenza di adesione. Il problema si sposta pertanto dalla previsione all'incentivazione. Tema questo che esula dalla pianificazione urbanistica per coinvolgere quella gestionale.

2- L'inserimento nel Documento di Piano dell'ATECO 03, discende da affidamenti già in essere nel PRG. Il fatto poi che l'ATECO sia posto in prossimità di elementi ambientalmente rilevanti non può far dimenticare che l'area di sedime dello stesso presenta elevati livelli di compromissione dovuti alla presenza di ben quattro elettrodotti. Il PGT ha in ogni caso imposto pesanti oneri compensativi cui si deve aggiungere il raddoppio, rispetto al precedente PRG della dotazione di aree standard. In merito alla lamentata conurbazione si osserva che l'ATECO occupa aree poste sul retro di insediamenti preesistenti i cui sedimi sono stati vincolati, a titolo mitigativo, a "Verde privato". Il rischio di conurbazione con Stradella è comunque impossibile stante l'inedificabilità delle aree poste ad Est dell'autostrada.

3- Il previsto percorso alternativo alla bretella di collegamento fra la SP ex S.S. 10 e la SP 25, originariamente inserito nel Documento di Piano come tracciato meno impattante sui terreni agricoli, si è rivelato impraticabile in quanto invasivo dell'unico esemplare residuo di coltivazione a "piantata" che, proprio il Rapporto Ambientale, ha avuto il merito di evidenziare quale rara testimonianza delle antiche tecniche colturali locali e, come tale, da sottoporre a tutela. In ragione di ciò, cassato il percorso alternativo per le ragioni anzidette, l'originario tracciato della bretella, opportunamente aggiornato, per aggirare la "piantata" sembra essere il male minore anche in ragione del fatto che l'ASL, nel suo parere, considera tale infrastruttura necessaria a tutelare la salute e la qualità di vita dei residenti.

Si sottolinea comunque che il tracciato della bretella ha valenza puramente strategica e non conformativa come evidenzia il fatto che la sua rappresentazione è stata riportata unicamente nel Documento di Piano e non nel Piano delle Regole. In ragione di ciò sarà possibile procedere, in sede progettuale, a studi più approfonditi e, se possibile, all'individuazione di percorsi meno alternativi impattanti che sappiano coniugare l'intervento con le preesistenze storiche di contesto ed in particolare con la "Piantata" e via Castiona.

4- Tutti i suggerimenti relativi alla pianificazione attuativa verranno tenuti in debita considerazione in sede di istruttoria e di approvazione degli specifici strumenti urbanistici.

3 – RISPOSTE AI PARERI DEGLI ENTI

Parere della SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA
Protocollo comunale n 7162 –20.06.2011

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere della SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA è, in verità antecedente alla chiusura della VAS e risponde ad una richiesta di parere circa la corretta localizzazione delle aree a rischio archeologico presentata dal comune. Poiché il parere della SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA è in ogni caso prodromico alla redazione del DdP, si è ritenuto di inserire lo stesso tra quello degli altri enti che partecipano di diritto alla conferenza di VAS.

La SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, esaminata la proposta del comune ha evidenziato che le aree a rischio archeologico erano state in buona parte recepite e collocate correttamente segnalando tuttavia la necessità di apportare alcune modifiche e integrazioni.

RISPOSTA

A seguito della nota, sono stati presi contatti col nucleo operativo di Mantova concordando con lo stesso le integrazioni e le modifiche necessarie. Variazioni già presenti nella versione del DdP prodotto in sede di VAS.

Parere ARPA – DIPARTIMENTO DI MANTOVA
Protocollo comunale n 8155 – 13.07.2011

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere ARPA sulla VAS del Documento di Piano e Rapporto Ambientale, può essere sintetizzato come segue:

- a. Indicare nella tavola dei vincoli anche gli ambiti di espansione;
- b. Considerare l'interferenza degli allevamenti non solo in relazione agli insediamenti residenziali ma anche su alcune tipologie di insediamenti produttivi, commerciali e di servizio, evidenziando le fasce di rispetto a partire dal limite aziendale anziché dagli allevamenti al fine di consentire eventuali espansioni degli stessi e autorizzare l'edificazione all'interno delle "armonizzate" fasce di rispetto solo a seguito della dismissione degli allevamenti al fine di evitare fenomeni di molestie;
- c. Consentire l'edificazione di eventuali ambiti di trasformazione ricadenti in fasce di rispetto degli allevamenti sola ad avvenuta dismissione degli stessi;
- d. Verificare con gli enti gestori la capacità delle reti idriche, di fognatura e di depurazione a reggere i nuovi carichi insediativi escludendo, in caso di insufficienza il ricorso a sistemi alternativi (fitodepurazione - ndr) per i nuovi ambiti di trasformazione;
- e. Differenziare le fasce di rispetto in base alle diverse tipologie. Indicare le fasce di rispetto anche per gli eventuali depuratori produttivi privati e, misurare le fasce di inedificabilità dei depuratori a partire dall'area di sedime e non dall'impianto;
- f. Verificare l'eventuale interferenza sul territorio comunale di Aziende a rischio di incidente rilevante;
- g. Riportare nella tavola dei vincoli, con apposita simbologia, le aree eventualmente o potenzialmente inquinate;
- h. Evitare, nel limite del possibile, promiscuità fra residenza ed attività produttive introducendo eventuali aree cuscinetto fra le varie zone urbanistiche opportunamente piantumate con alberature di diverse tipologie o proponendo interventi di tipo mitigativo atti a ridurre gli impatti previsti;
- i. Valutare attentamente l'ATECO 3 in quanto interferente con la rete ecologica.

RISPOSTA

Nel merito di quanto evidenziato dall'Agenzia si osserva quanto segue:

- a. La tavola dei Vincoli riporta, in conformità con la sua denominazione, esclusivamente i vincoli ed i gravami che interferiscono col territorio comunale in quanto gli ATECO ed i vincoli già compaiono, in modo congiunto, nella tavola strategica delle Previsioni di piano. Se non bastasse, le schede dei singoli ATECO elencano i vincoli che interferiscono col singolo ambito di trasformazione. Per questi motivi non si ritiene utile implementare gli ATECO nella tavola dei vincoli che finirebbe con l'essere poco leggibile per ridondanza di informazioni.
- b. In coerenza con gli indirizzi regionali, il Documento di Piano e più in generale il PGT mantengono ben separate le competenze dei diversi regolamenti comunali. In ragione di ciò l'Amministrazione si riserva di valutare l'opportunità di estendere l'interferenza degli allevamenti anche nei confronti degli insediamenti produttivi, commerciali e di servizio in sede di integrazione o revisione del Regolamento d'igiene. Stesso discorso vale per i criteri applicabili nella misura delle distanze.
- c. Non vi sono ambiti di trasformazione posti all'interno o comunque interessati da fasce di rispetto degli allevamenti.
- d. La verifica della capacità delle reti dei sottoservizi di reggere i nuovi carichi insediativi condotta con gli enti gestori non ha evidenziato particolari criticità. Viene contestualmente accolto l'invito ad escludere il ricorso, in caso di insufficienza, a sistemi alternativi cassando il previsto ricorso alla fitodepurazione dalle schede degli ATECO.
- e. Tutte le fasce di rispetto sono già differenziate graficamente o cromaticamente in base alla singola tipologia di impianto. Allo stato non risulta la presenza di impianti di depurazione produttivi.
- f. Sentita la Protezione Civile, non risulta che il territorio del comune di San Giorgio di Mantova subisca l'interferenza di aree a Rischio di Incidente Rilevante.
- g. Allo stato non risulta che sul territorio comunale vi siano aree inquinate.
- h. Aree cuscinetto tra attività residenziali e produttive esistenti sono state poste in essere ogni qualvolta reso possibile dal contesto;
- i. L'interferenza dell'ATECO 3 con la rete ecologica è stato attentamente esaminato tant'è, che allo stesso è stata imposta la cessione di 15.000 mq di area piantumata a titolo compensativo.

Parere AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.
Protocollo comunale n 8707 – 26.07.2011

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A. sulla VAS del Documento di Piano e Rapporto Ambientale nell'esprimere un parere tecnico di massima positivo, evidenzia che in base alla legislazione vigente la fascia di rispetto autostradale è di 30 ml entro il perimetro dei centri abitati e nelle aree al di fuori dei suddetti centri ma rese edificabili dai piani urbanistici comunali e di ml 60 in tutte le altre zone.

RISPOSTA

Nel prendere atto del parere tecnico di massima positivo si ribadisce che le fasce di rispetto indicate nel DdP rispettano i dispositivi di legge e le distanze evidenziate da AUTOSTRADA DEL BRENNERO S.P.A.

Parere ASL MANTOVA
Protocollo comunale n 9412 – 11.08.2011

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere ASL MANTOVA sulla VAS del Documento di Piano e Rapporto Ambientale, può essere sintetizzato come segue:

- a. Ambito ATECO 01 "SISMA": prevedere opere di mitigazione acustica in ragione della presenza della A22 e disporre che i nuovi insediamenti siano collocati all'esterno della fascia di rispetto del depuratore;

- b. Ambito ATECO 02 "EUROPA 2": considerare i limiti imposti agli insediamenti dalla presenza della linea ferroviaria e dell'elettrodotto e prevedere in sede di pianificazione attuativa opere mitigative a difesa dall'inquinamento acustico;
- c. Ambito ATECO 03 "ROMAGNOLA": considerare le criticità imposte agli insediamenti dalla presenza di numerosi elettrodotti;
- d. Individuare in tutti gli ambiti interessati da elettrodotti le fasce di rispetto ed impedire che all'interno degli stessi vengano insediate industrie insalubri di prima classe a meno di 100 metri dalle più vicine zone residenziali;
- e. Inquinamento elettromagnetico: valutare i rischi connessi alla esposizione dei campi elettromagnetici generati dai numerosi elettrodotti presenti sul territorio comunale;
- f. Ambiti di Trasformazione infrastrutturale: considerare la necessità di dirottare il traffico all'esterno dei centri abitati di cui condivide la previsione di bretella di collegamento fra SP ex SS 10 e la SP 25 e l'opportunità di realizzare piste ciclabili;
- g. Disciplina allevamenti: assentire la realizzazione di nuove aree residenziali solo se rispettose delle distanze dagli allevamenti;
- h. Reti fognarie e sistema acquedotti stico: verificare la capacità di trattamento delle acque reflue da parte dei depuratori comunali in ragione delle nuove previsioni espansive, la capacità ricettiva dei canali e più in generale del reticolo idrico che sembra essere piuttosto critico nonché le potenzialità della rete acquedottistica.

RISPOSTA

Nel merito di quanto evidenziato dall'ASL Mantova si osserva quanto segue:

- a. La scheda dell'ambito di trasformazione ATECO 01 già dispone l'obbligo di prevedere in fase di attuazione la messa in campo di misure acustiche mitigative. Va in ogni caso osservato che il sistema autostradale è acusticamente classificato in classe IV mentre l'ATECO 01, in quanto produttivo sarà almeno in classe V, ragione per cui le sue immissioni acustiche nell'ambiente risulteranno superiori a quelle dell'autostrada. La scheda dispone che in sede di pianificazione attuativa debba essere rispettata la distanza edificatoria dal depuratore;
- b. La scheda dell'ambito di trasformazione ATECO 02 già dispone il rispetto della distanza di 30 mt dalla infrastruttura ferroviaria ed il rispetto della dpa fornita da Terna per l'elettrodotto. Per quanto riguarda la mitigazione acustica vale quanto evidenziato al precedente punto a.;
- c. Anche nel caso dell'ATECO 03 la scheda tiene in debita considerazione la criticità indotta dai quattro elettrodotti che insistono nel comparto ed obbliga al rispetto delle dpa fornite da Terna;
- d. Come già evidenziato le schede degli ATECO individuano tutti gli elettrodotti con essi interferenti. Viene recepita l'indicazione di vietare, all'interno degli stessi, la possibilità di insediare industrie insalubri di prima classe poste a meno di 100 metri dalle più vicine zone residenziali;
- e. Il Documento di Piano riporta le dpa, fornite dagli enti gestori, degli elettrodotti presenti sul tutto il territorio comunale. Non si ritiene tuttavia di incrementare le stesse in quanto la dpa è una distanza già prudenziale essendo la proiezione ortogonale sul terreno di un campo cilindrico variabile in ragione dell'andamento della catenaria dei cavi;
- f. Si recepisce con favore il consenso alla bretella di raccordo collegamento fra SP ex SS 10 e la SP 25 e si sottolinea come il DdP preveda la realizzazione di diversi tratti di ciclabili;
- g. Nel Piano delle Regole verrà prevista l'impossibilità di realizzare nuove costruzioni residenziali all'interno delle fasce di rispetto degli allevamenti;
- h. La verifica della capacità delle reti dei sottoservizi di reggere i nuovi carichi insediativi condotta con gli enti gestori non ha evidenziato particolari criticità. In materia di reticolo idrico è da tempo aperto il confronto col consorzio "Fossa di Pozzolo" per la soluzione delle criticità residue.

<p>Parere COMUNE DI MANTOVA Protocollo comunale n 9432 – 12.08.2011</p>
--

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere del Comune di Mantova sulla VAS del Documento di Piano e Rapporto Ambientale si traduce in due osservazioni che possono essere sintetizzate come segue:

- a. Richiesta di individuazione di azioni di intervento per la corretta regimazione delle acque superficiali in ragione della presenza, segnalata dal PTCP, di un'area a rischio idraulico in confine con il comune di Mantova;
- b. Opportunità di approfondire, in sede di VAS, il tema infrastrutturale, in relazione al sistema ferroviario in fase di studio preliminare da parte del comune di Mantova che prevede la realizzazione di una nuova bretella ferroviaria che bypassa a nord del comune di Porto Mantovano e, correndo parallela al sedime dell'autostrada del Brennero, collega direttamente il Porto di Valdaro con la direttrice Mn-Vr, senza il passaggio obbligato per la Stazione Centrale FS di Mantova e le zone urbanizzate della città.

RISPOSTA

Nel merito di quanto osservato dal Comune di Mantova si controdeduce quanto segue:

- a. In assenza di una planimetria d'individuazione si ritiene che l'area a rischio idraulico, cui fa riferimento il comune di Mantova, sia quella posta in prossimità della strada vicinale della Posta, area che, in effetti, il PTCP evidenzia come a rischio esondazione per essere stata in passato interessata dal fenomeno. Nel merito va evidenziato, come già segnalato alla Provincia in sede di osservazioni al PTCP, che l'area in questione non è più a rischio idraulico in quanto oggetto di numerosi interventi che hanno modificato la morfologia dei terreni e la regimazione delle acque. La stessa è stata, infatti, sollevata in media di 70-100 cm a fini urbanizzativi e la raccolta delle acque meteoriche è stata regimata attraverso specifica rete fognaria che convoglia le stesse nei canali posti ad est della ferrovia, canali che sono stati opportunamente adeguati in accordo col consorzio Fossa di Pozzolo. Gli ultimi ampliamenti insediativi prevedono inoltre il trattenimento delle acque meteoriche in apposite vasche di laminazione al fine di contenere lo scarico entro il limite dei 20 lt/sec per ettaro di area impermeabilizzata come disposto dalla normativa.
- b. Allo stato non sussistono le condizioni per prendere in esame la bretella ferroviaria allo studio del comune di Mantova in quanto la tardiva segnalazione e la carente documentazione prodotta non consentono di riaprire la VAS. Oltre a ciò non può essere sottaciuto che il tracciato ferroviario proposto manca della necessaria concertazione ed in particolare del coinvolgimento della Provincia di Mantova cui è affidato il compito di programmare, in sede di PTCP (comma 2, art. 15 della L.R. 12/2005), "... *le maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione, di cui definisce la relativa localizzazione sul territorio...*" Si evidenzia, in ogni caso, come le scelte strategiche del DdP non introducano elementi pregiudizievoli al futuro utilizzo del corridoio ferroviario ipotizzato dal comune di Mantova, il che non toglie l'obbligo di evidenziare che il tracciato proposto determina impatti non trascurabili sull'abitato comunale ed ulteriori frammentazioni territoriali in un contesto già pesantemente compromesso dal passaggio dell'autostrada A22, della SP ex SS 10, dalla SP 25" e della ferrovia Mantova-Monselice.

Parere PROVINCIA DI MANTOVA
Protocollo comunale n 9957 – 12.08.2011

SINTESI DEI CONTENUTI

Il parere della Provincia di Mantova sulla VAS del Documento di Piano e Rapporto Ambientale è così sintetizzabile:

- a. Impostazione procedurale e metodologica: viene condiviso l'impianto del Rapporto Ambientale e le indicazioni mitigative e compensative proposte per gli ambiti di trasformazione mentre si sollevano dubbi circa le indicazioni mitigative sulla "bretellina di collegamento tra la ex SS 10 e la SP 25" meglio specificate nel punto successivo;
- b. Criticità delle scelte di piano: si da atto che il DdP non individua ambiti di trasformazione residenziali e non si sollevano criticità circa gli ambiti di trasformazione economici proposti in quanto reiterazione di ambiti già individuati dal precedente PRG. Si invita, per contro, ad ulteriori approfondimenti circa il tracciato della "bretellina di collegamento tra la ex SS 10 e la SP 25" in quanto, pur riconoscendo che l'originario tracciato inserito nel PTCP in accordo con il comune frammenta sensibilmente il territorio, si ritiene che il by pass proposto sia eccessivamente impattante sulla "pianata padana".

RISPOSTA

Nel merito di quanto osservato dalla Provincia di Mantova si controdeduce quanto segue:

- a. Per quanto riguarda le azioni mitigativo-compensative relative agli ambiti di Trasformazione Economica, si rinvia alle "Controdeduzioni di merito" al Rapporto Ambientale di cui al precedente paragrafo 2;
- b. Per gli approfondimenti sul tracciato della bretellina di collegamento tra la ex SS 10 e la SP 25, si ribadisce quanto evidenziato nel punto 3 delle "Controdeduzioni di merito" al Rapporto Ambientale di cui al precedente paragrafo 2.

L'Autorità Proponente / Procedente
Il Responsabile Ufficio Tecnico
Arch. Trentini Roberto