



Regione Lombardia - Giunta
DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA
VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Piazza Città di Lombardia n.1
2024 Milano
Tel 02 6765.1

ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Generale per la
crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
Email: cress@pec.minambiente.it

Commissione tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e
VAS
Email: ctva@pec.minambiente.it

e, p.c.

Provincia di Mantova
Email: provinciadimantova@legalmail.it

Comune di Borgo Mantovano
Email: ambiente.territorio@pec.comune.borgomantovano.mn.it

Comune di Borgocarbonara
Email: protocollo@pec.comune.borgocarbonara.mn.it

ERSAF - Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle
Foreste
Email: ersaf@pec.regione.lombardia.it

Comune di Ostiglia
Email: comune.ostiglia@pec.regione.lombardia.it

Commissione Regionale per la VIA

Oggetto: [ID8636] - Verifica di assoggettabilità a V.I.A. ai sensi del art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto "Realizzazione di un nuovo terminal automatizzato per la movimentazione di containers sito in Borgo Mantovano (MN) in via Roma Sud". Trasmissione contributo regionale per la richiesta di integrazioni.

Proponente: Borsari E. & C.

Rif. S.I.L.V.I.A.: VER0028-MA

A seguito delle risultanze della prima fase istruttoria, acquisiti i contributi della Commissione Regionale per la V.I.A., si trasmette – in allegato alla presente – il contributo regionale afferente alla fase di richiesta integrazioni in merito al progetto e allo S.P.A. in argomento.

Nel rimanere a disposizione per ogni approfondimento e per il proseguimento dell'istruttoria, si porgono distinti saluti.

Il Dirigente

AUGUSTO CONTI

ID ALLEGATO	NOME	FIRMATO	LINK
239122475	Richiesta di integrazioni_VER0028_Rev 02.pdf	No	

Referente per l'istruttoria della pratica: ALESSANDRO CROCE a_croce@regione.lombardia.it



Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e Clima

U.O. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Verifica di assoggettabilità a V.I.A.

Progetto: “Realizzazione di un nuovo terminal automatizzato per la movimentazione containers sito in Borgo Mantovano (MN)”

Proponente: Borsari E. & C. s.r.l.

**[Rif. nel sistema informativo regionale S.I.L.V.I.A.: procedura VER0028-MA –
procedura MiTE ID 8636]**

Contributo di Regione Lombardia ai fini della richiesta di chiarimenti e integrazioni

Sommario

1. COMPONENTE VIABILITÀ	3
2. COMPONENTE ATMOSFERA	3
3. COMPONENTE RUMORE	4
4. COMPONENTE BIODIVERSITÀ	4
5. SALUTE PUBBLICA	5

1. Componente viabilità

Mobilità

Dal punto di vista viabilistico, si rileva che nella configurazione post-operam, la movimentazione merci prevista a regime in relazione alla capacità dell'impianto determina, secondo le stime dell'operatore, un incremento del carico indotto sulla Statale nell'ora di punta quantificato in n. +33 veicoli pesanti per l'area terminal e n. +3 veicoli pesanti per l'area magazzino.

A fronte di tale impatto, il progetto depositato risulta prevedere, quale miglioria, lo spostamento verso nord dell'unico ingresso al comparto dalla S.S. 12, che verrebbe traslato in corrispondenza dall'attuale sbocco di Via Borgo allo scopo di migliorare le condizioni di accessibilità in sicurezza al compendio.

Si richiama al riguardo che, come evidenziato nello stesso Studio Preliminare Ambientale, la S.S. 12 costituisce asse di primaria importanza del sistema viario locale e territoriale, riconosciuto come tale anche dalla qualificazione a strada di interesse regionale di secondo livello ('R2') operata per questo itinerario nell'ambito della classificazione funzionale della rete stradale della Lombardia di cui alla d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004.

Tale connotazione rende necessario che qualsiasi progetto di trasformazione significativamente incidente sui livelli di servizio e di sicurezza dell'infrastruttura possa trovare attuazione a condizione di garantire, attraverso opportune migliorie, la permanenza di standard di circolazione sulla direttrice congrui con la rilevanza della stessa.

Osservato che tali standard risultano già oggi sostanzialmente inadeguati in relazione - ad esempio - alla ridotta sezione della carreggiata e all'assenza di banchine su ambo i lati, e considerato che l'introduzione di un nuovo innesto con le caratteristiche proposte ridurrebbe ulteriormente i profili di sicurezza del transito locale lungo l'itinerario (in particolare per le manovre in ingresso/uscita in sinistra dal comparto), si chiede di integrare la documentazione come sotto riportato:

- 1.1 Prevedere una riconfigurazione a diverso schema dell'innesto stesso Via Borgo-S.S. 12 optando, secondo le indicazioni che dovranno essere acquisite da ANAS quale ente proprietario e gestore della Statale, per l'adozione di una soluzione a rotatoria o, in subordine, ad intersezione canalizzata con corsia di accumulo in mezzzeria.

Trasporto pubblico locale

Relativamente al tema del trasporto pubblico locale, si evince dalla configurazione finale del layout progettuale che l'utilizzo dell'attuale coppia di fermate denominate "Acciaierie Po", effettuata sulla linea No. 35 ('Mantova - Ostiglia - Revere - Poggio Rusco'), verrà precluso a causa della chiusura del relativo accesso di via Roma. Si chiede pertanto quanto segue:

- 1.2 Attivare le occorrenti verifiche con l'Agenzia per il TPL del Bacino di Cremona e Mantova per valutare la possibile ricollocazione della suddetta coppia di fermate.

2. Componente atmosfera

Per quanto riguarda gli impatti attesi sulla matrice atmosferica, facendo riferimento a quanto riportato nello SPA, si rileva che la nuova area prevista a progetto nella configurazione post-operam, considerata per la valutazione delle stime delle emissioni, sarà caratterizzata da un aumento del numero di mezzi di trasporto su gomma e convogli ferroviari. In relazione a quanto citato, considerato l'aumento del numero di camion previsto nel periodo diurno che andranno a interessare oltre la viabilità locale, conseguentemente, anche il traffico sulla S.S. 12 e non essendo riportate nello Studio Preliminare Ambientale informazioni tali da consentire una valutazione dell'impatto del

traffico aggiuntivo previsto sulla qualità dell'aria locale e sulla rete limitrofa, si chiede di integrare le analisi come nel seguito indicato:

- 2.1 Verificare gli impatti sui singoli recettori posti nelle posizioni maggiormente impattate dall'incremento di traffico, locale o sulle vie di accesso individuate facendo riferimento a *"Indicazioni relative all'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti negli studi di impatto sulla componente atmosfera"* redatte da ARPA Lombardia e reperibili al seguente link:
https://www.arpalombardia.it/sites/DocumentCenter/Documents/ARIA%20%20Modellistica%20per%20i%20SIA/Indicazioni_modelli_ottobre%202018.pdf

3. Componente Rumore

Ai fini di una adeguata comprensione degli impatti generati sulla componente acustica dovuti all'esercizio della gru prevista a progetto, al transito ferroviario e stradale in prossimità dell'area, la valutazione previsionale di impatto acustico dovrà essere integrata in conformità alla D.G.R. Lombardia 8313/2022 e s.m.i. e ponendo particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- 3.1 Individuazione, in un'area di studio di ampiezza adeguata, dei recettori esposti alle immissioni acustiche dello stabilimento;
- 3.2 Stima dei livelli di rumore ante operam e post operam e verifica del rispetto in via previsionale dei limiti di rumore (compreso il differenziale in quanto si tratta di attività produttiva/commerciale) nella configurazione di progetto;
- 3.3 Quantificazione numerica del confronto fra lo scenario attuale e quello previsto in seguito alla realizzazione del progetto
- 3.4 Definizione di un programma di rilevazioni fonometriche post operam con indicazione di localizzazione e modalità delle rilevazioni fonometriche finalizzate alla verifica del rispetto dei limiti di rumore;
- 3.5 Stima delle emissioni di rumore prodotte in fase di cantiere considerando tutte le sorgenti emissive (gru transtainer, macchine operatrici, traffico lungo le adiacenti infrastrutture ferroviarie e stradali...).
- 3.6 Redazione di uno studio delle vibrazioni derivanti dal transito dei treni da e per l'insediamento.

4. Componente Biodiversità

Strumenti di programmazione e sistema vincolistico

Relativamente alla componente Biodiversità, nello SPA non risulta adeguatamente descritta la coerenza tra l'opera in progetto e gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti con il sistema vincolistico.

A tal proposito, si chiede quanto segue:

- 4.1 Chiarire, anche con supporto cartografico dettagliato, se l'operazione prevista di *"Tombamento di un tratto del canale "Gronda Sud" necessario per collegare i piazzali della nuova area terminal con quello esistente e sviluppare i binari del terminal"* ricada in un tratto del Canale "Gronda Sud" appartenente agli elementi di secondo livello della RER, fornendo una valutazione sulla compatibilità tra il suddetto intervento e gli obiettivi della RER stessa;
- 4.2 Qualora l'intervento di tombamento del canale dovesse rientrare all'interno della RER, si chiede di proporre adeguate alternative progettuali in quanto lo stesso non risulterebbe coerente con

l'obiettivo a pag. 28 del PTCP della provincia di Mantova che prevede la *“Tutela e rinaturalizzazione dei canali rientranti in ambito di Il livello della rete ecologica ma non vincolati”*.

Opere a verde

- 4.3 Prevedere per i progetti delle opere mitigative e di ripristino delle aree di cantiere mediante l'impiego di sole specie autoctone per ripristinare/costituire formazioni vegetazionali coerenti con la vegetazione potenziale dei luoghi, a valle di un piano di monitoraggio specialistico delle aree stesse finalizzato all'individuazione delle specie corrette;
- 4.4 Verificare la possibilità di sviluppare ulteriori accorgimenti in grado di mitigare gli effetti negativi del progetto nel suo complesso sulla connettività ecologica (ad esempio rinverdire il dosso previsto lungo il lato del terminal a ridosso della S.S. 12 con specie autoctone);
- 4.5 Verificare la possibilità di realizzare la vasca di laminazione in modo che possa tener conto anche della deimpermeabilizzazione del suolo, oltre che dell'invarianza idraulica, realizzando superfici non completamente impermeabilizzate e dove vengano valorizzati anche eventuali aspetti naturalistici dell'area di invaso.
- 4.6 Procedere, in concomitanza alle opere di ripristino delle suddette aree, all'eradicazione delle specie vegetali alloctone invasive di cui alla D.G.R. 2658/2019, secondo le modalità riportate nella strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive. Si sottolinea che a tale scopo è necessario che venga previsto un monitoraggio specialistico delle aree al fine di individuare correttamente le specie.

5. Salute pubblica

In merito alla componente in oggetto, ai sensi della DGR 4792/2016 si chiede integrare la documentazione secondo le indicazioni seguenti:

- Fornire uno studio inerente la “componente salute pubblica” seguendo il percorso metodologico indicato al punto 3 della DGR stessa, fornendo le informazioni ivi richieste, ben delineando quali siano gli impatti ambientali nella situazione ante-operam (complesso attuale) e post-operam, stimando l'aggravio ambientale atteso a livello locale e pertanto, potenzialmente, l'eventuale aggravio atteso sulla salute della popolazione locale;
- Approfondire gli impatti relativi alla matrice “emissioni in atmosfera” e alla matrice “rumore” (derivanti sostanzialmente dal traffico su gomma e su ferro), fornendo per la matrice “emissioni in atmosfera” l'elaborazione di un modello di ricaduta degli inquinanti ai recettori esposti, sia nella situazione post-operam (come già richiesto al punto 2 del presente contributo “Componente atmosfera”) che nella situazione ante-operam. Per la matrice “rumore” si ritengono pertinenti le richieste di integrazioni alla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico già formulate al punto 3 “Componente rumore” del presente contributo;
- Fornire planimetrie/layout del complesso produttivo in cui sia evidente in modo univoco quali siano lo stato ante-operam e lo stato post-operam;
- Precisare se l'attività in progetto contemplerà movimentazioni di mezzi e di merci nel periodo notturno e in caso affermativo approfondire lo studio di impatto acustico in tal senso.
- Fornire chiarimenti in merito all'utilizzo/movimentazione o meno di merci definibili “pericolose” (altamente infiammabili, tossiche, cancerogene, mutagene).