

MARINA DI VERBELLA SRL
con sede legale in SESTO CALENDE (VA)
VIA DELLE FERRIERE N° 15
verbella@pec.verbella.it

Verbania, il 28 marzo 2024

Spettabili:

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
(va@pec.mite.gov.it)
(va-5@mite.gov.it)

Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS
(ctva@pec.minambiente.it)

e. p. c.
COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA
c/o CNR Istituto di Ricerca sulle Acque
Via Tonolli 50
28922 Verbania Pallanza
segreteria@commissariatopesca.it
commissariatopesca@pec.it

CNR IRSA
Istituto di Ricerca sulle Acque
Via Tonolli 50
28922 Verbania Pallanza (VB)
direzione@irsa.cnr.it
protocollo.irsa@pec.cnr.it

Ministero della Cultura
Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
Via San Michele 22
00153 Roma
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Regione Piemonte
A1600A - Direzione Ambiente, energia e territorio
Settore A1605B – Valutazioni ambientali e procedure integrate
(territorio-ambiente@cert.regione.piemonte.it)
valutazioni.ambientali@cert.regione.piemonte.it)

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per le province di Biella, Novara, Verbano-Cusio-Ossola e Vercelli
(sabap-no@pec.cultura.gov.it)

Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico
della Direzione generale ABAP
(dg-abap.servizio2@pec.cultura.gov.it)

Servizio III – Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico
della Direzione generale ABAP
(dg-abap.servizio3@pec.cultura.gov.it)

OGGETTO: [ID_VIP: 9982] Comune di Verbania (provincia Verbano-Cusio-Ossola). *Nuovo porto turistico di Pallanza.*

Procedura di VIA ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Proponente: Marina di Verbella Srl

Nota tecnica sulle Osservazioni trasmesse:

- da parte del Commissario italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO.0179924.08-11-2023, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il 13/02/2024;
- da parte del Dottor Luigi Panigati, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0027079.13/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 13/02/2024;
- da parte del Dottor Luigi Panigati, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0029089.15/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 16/02/2024;
- da parte del Dottor Luigi Panigati Tramite CTVA, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0030139.16/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 19/02/2024;
- da parte del Dottor Luigi Panigati, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0032711.21/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 21/02/2024;
- da parte del Commissario italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0033130.21-02-2024, pubblicate sul sito del Ministero del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il 22/02/2024;
- da parte del Signor Piero Vallenzasca, Legale Rappresentante dell'Associazione Italia Nostra APS, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO.

0036546.26/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 05/03/2024;

- da parte della Società CANOTTIERI PALLANZA A.S.D., con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0035274.23/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 06/03/2024;
- da parte della Signora Marica Spezia, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0038790.29/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 14/03/2024;
- Osservazioni del Signor Attalla Farah, consigliere del Comune di Verbania, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0040666.01/03/2024, pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 14/03/2024;
- da parte della Signora Silvia Frattini, con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. INGRESSO. 0039329.29/02/2024, pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 14/03/2024.

Premessa

In generale, per quanto riguarda il progetto "*Nuovo porto turistico di Pallanza – Comune di Verbania*" e sugli effetti e/o impatti dovuti alla sua realizzazione sui fattori ambientali e gli agenti fisici, compresa la biodiversità e in particolare la fauna e la flora del lago, si rimanda allo Studio di Impatto Ambientale trasmesso in data 30 giugno 2023 al MASE (cfr. Pallanza_SA_0101_o *Studio di Impatto Ambientale*), ulteriormente approfondito nei documenti integrativi trasmessi in data 1 dicembre 2023 (cfr. Pallanza_SA_0701_o *Documento di risposta alle integrazioni*).

(cfr. <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686>).

Per le *Osservazioni* trasmesse dai diversi portatori di interesse sopra puntualmente riportate, sottoponiamo all'attenzione di codesta Commissione le considerazioni tecniche a fondamento del progetto analizzato dal punto di vista della sua compatibilità ambientale attraverso le quali abbiamo illustrato la sua sostenibilità.

1. Fauna ittica lacustre

Le caratteristiche costruttive dell'opera proposta non rappresentano causa di compromissione della funzionalità ecologica delle specie ittiche presenti in quanto si tratta di un'opera che prevede la posa di pontili galleggianti ancorati attraverso catene a corpi morti appoggiati sul fondale del lago che non si configurano come elementi che possano interferire e/o frammentare la connettività dell'ambiente lacustre o alterare il regime idrologico naturale con conseguenze nei riguardi del naturale sviluppo delle biocenosi.

L'area interessata dal progetto è un ambiente già estremamente urbanizzato, i fondali sono spogli e spesso ospitano rifiuti in un contesto nel quale il progetto non comporta sottrazione di habitat ma potrebbe essere l'occasione per un miglioramento ambientale considerando che le barche stesse e le banchine sono luoghi di ombreggiamento e rifugio, privilegiati da molte specie come il cavedano, il persico o l'alborella, purtroppo oggi estremamente ridotta in tutto il lago.

Il progetto propone delle azioni di mitigazione ambientale che abbiano un effetto diretto sulla funzionalità ecologica e sulla biodiversità del lago da attuare attraverso il coinvolgimento degli Enti preposti e i portatori di interesse, tra cui il Commissariato italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca, IRSA CNR, ARPA Piemonte, etc., le comunità locali, le associazioni per la pesca e le associazioni già attive *in loco*.

In particolare sarà oggetto di confronto l'individuazione delle aree più idonee dove inserire le 50 fascine di legna proposte quali strutture idonee sia per la deposizione delle uova che come rifugio per gli avannotti, oggetto di un monitoraggio ambientale dedicato al fine di verificarne la manutenzione e l'efficacia per un arco temporale di almeno tre anni, quale occasione per raccogliere dati certi sui tempi di sviluppo del loro effetto positivo.

Questa proposta si ispira a quanto già realizzato dall'associazione La Pinta che sta svolgendo un lavoro di indagine e conservazione della natura del Lago Maggiore con il progetto *Incubatoio naturale*. Le legnaie deposte sono monitorate grazie alla presenza di una telecamera subacquea che, attraverso l'osservazione quotidiana, 24 ore su 24, ha evidenziato attività e interazioni tra specie diverse e un'inaspettata vitalità che ha permesso una riproduzione facilitata del pesce persico. In particolare, si è potuto verificare che i nastri ovarici deposti non vengono mangiati o danneggiati da nessuna specie presente nel periodo riproduttivo, comprese quelle alloctone. Inoltre, attraverso l'osservazione, si è compreso che le legnaie strutturate in altezza non sono solo utili al pesce persico, ma sono un luogo importante per molti pesci che hanno costituito comunità complesse, estremamente dinamiche nel tempo.

Le specie attratte dalle strutture non comprendono solo pesci ma anche rettili, uccelli, crostacei e insetti in vari stadi larvali, zooplankton, fitoplancton e hanno formato un ecosistema vivo e indagabile a supporto della biodiversità del lago, quali: il pesce persico, il persico sole, l'alborella, il cavedano, il lucioperca, il luccio, il siluro, la tinca, l'anguilla, la carpa, la cagnetta, il carassio, il cormorano, lo svasso maggiore, la natrice.

Per quanto riguarda la *traslocazione degli esemplari ittici esistenti*, si precisa che nel documento Pallanza_SA_0701_0 *Documento di risposta alle integrazioni* a pag. 112, viene dichiarato quanto segue: "A valle di quanto detto, posto che le comunità di macroinvertebrati bentonici cambiano continuamente (stagione, condizioni trofiche, fluttuazioni annuali, etc.) e i dati reperiti dai monitoraggi presi a riferimento non sono recenti e non dettagliano la presenza di bivalvi, si prevede di effettuare un sopralluogo, a cura di personale qualificato, prima dell'inizio dei lavori nella porzione di lago interessata dagli interventi di progetto nelle modalità adatte a fornire le informazioni complete sulla presenza delle specie sopra menzionate di interesse naturalistico.

Nel caso si riscontrasse la presenza di queste specie si metteranno in atto misure specifiche ossia la "traslocazione degli esemplari" in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali. Tale traslocazione verrebbe condotta da personale esperto in materia secondo i Protocolli accettati nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale. In tale caso, gli impatti sulle specie di bivalvi si riterrebbero nulli." Si fa rilevare che i macroinvertebrati bentonici sono organismi invertebrati aventi dimensioni maggiori di 1 mm legati più o meno direttamente ai fondali e non sono pesci.

Infine, si deve ulteriormente segnalare che:

- il coregone è citato a pag. 104 delle Integrazioni come segue: "*Per quanto riguarda la fauna ittica si fa presente che nel lago Maggiore vivono l'agone (Alosa agone), il persico trota (Micropterus salmoides), il persico sole (Lepomis gibbosus), il luccio (Esox lucius), il pesce persico (Perca fluviatilis) e la lucioperca (Sander lucioperca). Nel lago Maggiore si trovano, inoltre, il coregone (Coregonus spp.), il coregone bondella (Coregonus macrophthalmus) e il coregone lavarello (Coregonus lavaretus). il cavedano (Leuciscus cephalus), la bottatrice (Lota lota), il siluro d'Europa (Silurus glanis), l'anguilla (Anguilla anguilla) e l'alborella (Alburnus alburnus). Sono presenti anche le trote fario e le trote marmorate adattate agli ecotipi lacustri, le quali, rispetto a quelle tipiche delle acque correnti (fiumi) presentano livrea argentea, testa piccola e appuntita e puntini a forma di X anziché circolari. Si precisa che l'area di progetto rappresenta l'area di riproduzione di alcune delle specie sopra citate, quali il luccio, il pesce persico e la lucioperca, i quali periodi sensibili dalla riproduzione alla deposizione delle uova sono compresi tra febbraio e giugno.*"

2. Obblighi ittiogenici

Il Proponente è disponibile a farsi carico degli oneri dovuti all'eventuale applicazione degli obblighi ittiogenici, tuttavia il progetto non prevede le fattispecie contenute nella normativa citata, infatti l'area nella quale esso insiste è attualmente occupata da più di 20 boe per l'ormeggio delle imbarcazioni, la costa è cementificata e fortemente antropizzata e allo stato non si individuano nell'area del progetto zone disponibili e/o idonee per l'attività di pesca, inoltre, dai rilievi effettuati sui sedimenti non è emersa la presenza di vegetazione, come si evince dalle fotografie di seguito riportate.



Per quanto riguarda la pesca con la canna, l'area a terra e la riva sulle quali si attesta il progetto restano fruibili al pubblico e il posizionamento del pontile parallelo alla costa è posizionato a una distanza media di circa 5 metri, inoltre il Proponente è disponibile a prendere accordi per consentire l'utilizzo da parte dei pescatori dei pontili della marina in giorni e orari stabiliti.

Poiché le caratteristiche costruttive dell'opera proposta non rappresentano causa di compromissione della funzionalità ecologica delle specie ittiche e vista la disponibilità della riva e dei pontili per la pesca con la canna, non si ritiene che il progetto possa avere un'influenza negativa sull'attività dilettantistica.

Si rileva che attualmente l'area del progetto è occupata da numerose boe, più di 20 e dalla boa del CNR che precludono già la possibilità di esercitare l'attività di pesca con le reti così vicino alla riva, inoltre il *Diritto di pesca esclusivo* comprende un'area molto grande del lago che si estende formando una fascia che varia dai 1050 ai 1800 metri dalla linea di costa rispetto alla quale l'occupazione del progetto risulta molto limitata.

3. Boa di sorveglianza limnologica

Come già concordato con il CNR, al fine di non compromettere in alcun modo l'attività quinquennale di rilevamento della boa limnologica realizzata con il finanziamento europeo (INTERREG Italia-Svizzera), il Proponente si farà carico dello spostamento della stessa in un'area indicata dall'Ente che sia valida per la prosecuzione del monitoraggio in corso.

4. Traffico nautico

Per quanto riguarda il traffico nautico e agli effetti derivanti dallo stesso non si ritiene che l'attuazione del progetto possa provocarne l'aumento al punto da interferire negativamente sull'ambiente e sulle attività in essere sul lago, trattandosi di una presenza stagionale limitata nel tempo. In particolare, si rileva che il periodo di maggior affluenza da parte del turismo nautico è compreso tra la metà maggio e la fine di luglio, per subire una flessione durante il mese di agosto e riprendere tra la fine di agosto e la fine di settembre in condizioni climatiche ottimali. Dall'esperienza maturata alla Marina di Verbella, risulta che la fruizione da parte dei diportisti si può calcolare con una media mensile di 10 giorni, a eccezione dei picchi stagionali.

5. Porto Palatucci

Nel corso delle verifiche sulla documentazione pubblica relativa al procedimento del *Porto di Verbania – Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci*, è emerso che l'istruttoria si è conclusa con l'assoggettamento del progetto alla procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. (cfr. prot. *MATTM_CRESS Registro Decreti R. 49 del 19/02/2021*), alla quale non è mai più stato dato alcun seguito, di conseguenza non si può parlare di due porti.

La scelta localizzativa del progetto ha escluso l'area della zona del Palatucci per evidenti criticità dovute agli impatti del vento dominante, il cosiddetto *Maggiore*, che spira da nord est lungo l'asse del lago, causa dell'inabissamento del porto.

Per quanto riguarda la presenza delle macerie sul fondale del lago la loro rimozione non può essere in alcun modo correlata al progetto proposto.

Il progetto trasmesso, per le sue dimensioni e la tipologia dei manufatti si configura come una marina realizzata con pontili galleggianti e spazi a terra limitati solo alla sosta breve per il carico/scarico e le dotazioni per la raccolta dei rifiuti. La localizzazione a Pallanza è stata scelta in quanto strategica rispetto ai servizi turistici già esistenti, facilmente raggiungibile da Milano, da Torino e dalla Svizzera tedesca attraverso le infrastrutture autostradali esistenti (cfr. *Pallanza_SA_0701_0 Documento di risposta alle integrazioni*).

È evidente che il progetto proposto è un'alternativa a quello a suo tempo presentato non solo per le sue caratteristiche progettuali ma anche per la scelta di non costruire opere a terra che avrebbero inevitabilmente provocato impatti difficilmente mitigabili.

6. Decommissioning

Nei documenti trasmessi al MASE è ampiamente descritta l'attività di *decommissioning* della marina con la rimessa in pristino delle aree a terra e a lago e l'eliminazione di tutti i manufatti, compresi i corpi morti, così come previsto dalla *Concessione demaniale migliorativa*.

7. Impatto visivo

Il progetto, riducendo al minimo le costruzioni a terra, elimina di fatto ulteriore consumo di suolo, tutte le opere sono reversibili e non impattano sui coni visuali, né dal punto di vista della percezione del passante lungo la strada e lungolago, né, tantomeno, del navigatore che approccia alla costa provenendo dal lago.

È importante specificare che ogni altra soluzione progettuale che non sia limitata a contenere i volumi di servizio (se pur minimi) sui pontili galleggianti avrebbe un impatto visivo ben maggiore. Basti pensare che la quota media del lago è di 193.25 m s.l.m. consentendo di mantenere l'estradosso delle costruzioni a una quota inferiore ai 197.00 m s.l.m. quota che è più bassa del piano di calpestio della passeggiata del lungolago. L'estensione planimetrica della marina non risulta percepibile dall'occhio umano da chi giunga da lago, ne è riprova che nei fotoinserti allegati al progetto gli unici punti dai quali si coglie l'esatta dimensione del porto sono quelli a "volo d'uccello". Nemmeno dalla vetta del Mottarone il porto è sostanzialmente percepibile, nonostante la prospettiva sia favorevole e ciò perché la distanza è tale da non rendere leggibile l'estensione limitata della marina.

Per quanto riguarda l'inserimento del progetto nel contesto paesaggistico urbano del lungolago, si è cercato di contenere il più possibile gli interventi privilegiando materiali a basso impatto, colori naturali e materiale vegetale autoctono.

Gli interventi a terra sono limitatissimi e non prevedono la costruzione di manufatti, uno degli aspetti critici del progetto Palatucci, in particolare il progetto sviluppa un intervento di riqualificazione urbana e paesaggistica attraverso:

- un'area di complessivi 925,19 mq a servizio della marina ma fruibile da tutti, che mantiene l'accessibilità al lungolago, che prevede:
 - il mantenimento e la conservazione degli alberi esistenti e la piantagione di nuovi elementi vegetali arborei/arbustivi e di aree a prato (328 mq) che non impediscano la vista del paesaggio del lago dalla strada panoramica;
 - 3 posti auto per il carico/scarico dei diportisti;
 - 1 posto auto per disabili e 1 posto auto per la ricarica delle auto elettriche ad uso pubblico;
 - l'area per la raccolta dei rifiuti attraverso l'installazione di 5 dispositivi interrati per la raccolta differenziata (vetro, lattine carta/ cartone e secco);
 - l'installazione di cestini portarifiuti per la raccolta differenziata ad uso pubblico;
 - una piccola costruzione per il ricovero dei carrelli realizzata con una struttura portante in acciaio, ricoperta da listelli in legno.

Qualora si ravvisasse la necessità di apportare modifiche al progetto delle opere a terra, il Proponente è disponibile alla sua revisione in sede di approfondimento esecutivo.

Per quanto riguarda la marina:

- tutti i materiali e le modalità costruttive della marina sono stati scelti al fine di mitigare il più possibile gli impatti: legno naturale per i pontili, acciaio effetto "COR-TEN" per la passerella e in generale per gli elementi metallici;
- verranno impiegati pali telescopici che consentono la regolazione dell'altezza della passerella di accesso e del pontile principale, al fine di evitare l'invasione visiva degli elementi verticali se non quando l'altezza dell'acqua lo impone per motivi di sicurezza;
- assenza di illuminazione notturna a parte quella segna passo.

8. Compensazioni ambientali

In accordo con il Comune di Verbania, non tanto in un'ottica compensativa rispetto alla rilevanza di eventuali effetti negativi dovuti all'intervento, ma piuttosto in un'ottica di miglioramento ambientale di cui il progetto si fa portatore, sarà attuato il progetto di riqualificazione del Torrente San Bernardino, attraverso una *"Proposta d'intervento di compensazione e mitigazione in attuazione della scheda d'indirizzo Area 105bis"* (cfr. Opere di compensazione - Torrente San Bernardino_PALLANZA_SA_o6o1_o).

Il progetto prevede le seguenti azioni:

- rendere percorribile la testa d'argine tra i due ponti realizzando due nuovi accessi di ingresso e uscita;
- contrastare con operazioni di taglio e contenimento delle specie esotiche e invasive presenti, in
- coerenza con gli obiettivi della scheda per aumentare il grado di naturalità e di biodiversità di tutta l'area;
- realizzare una fascia verde con alberi e arbusti nella superficie meno soggetta a fenomeni idraulici ricompresa tra la testa d'argine e la strada soprastante attraverso la messa a dimora di alberi e arbusti di specie autoctone come salici, aceri, carpini etc..
- garantire la manutenzione dell'area per un periodo di almeno 5 anni.

Al fine di perseguire gli obiettivi sopra proposti, il progetto prevede un intervento mirato e localizzato volto a rimuovere e allontanare tutte le piante e gli arbusti appartenenti alle tre specie sopra descritte nell'ambito di intervento, con la finalità di contrastare e possibilmente eliminare la presenza di specie alloctone aumentando il grado di naturalità e di biodiversità dell'area. Contestualmente verranno messi a dimora circa 100 alberi e 300 arbusti (da definire nel progetto definitivo) in coerenza con obiettivi idraulici, ecologici e paesaggistici dell'area. Infine sarà garantita per almeno 5 anni la manutenzione.

Inoltre si prevede la realizzazione *ex novo* di tetti verdi sull'edificio prospiciente la costa, adiacente alla Marina Piccola di Pallanza su una superficie complessiva di 410 mq la cui manutenzione rimane a carico del Proponente.

9. Mitigazioni ambientali

Il progetto prevede delle misure di mitigazione rivolte alla protezione e al miglioramento dello stato ecologico dell'ambiente lacustre quali:

- la posa di 50 fascine di legna quali strutture utilizzate sia per la deposizione delle uova che come rifugio per gli avannotti, che andranno a incrementare i rifugi subacquei per l'ittiofauna, come sopra descritto nel dettaglio la cui localizzazione verrà concordata con tutti i portatori di interesse;
- una colonnina di prelievo delle acque nere installata sul pontile galleggiante all'interno dell'area portuale in prossimità dell'imboccatura che verranno convogliate da una pompa, inserita nella colonnina, in una tubazione predisposta lungo i pontili e poi sotto la passerella di accesso sino al collegamento con la fognatura comunale (qualora non fosse possibile l'allacciamento alla fognatura comunale si provvederà attraverso un servizio di spurgo dedicato); il servizio sarà disponibile per tutte le imbarcazioni, sia per gli utenti della struttura portuale che per gli altri diportisti in transito sul Lago Maggiore;
- per quanto riguarda lo scarico delle acque oleose di sentina, sarà presente all'interno della struttura portuale un apposito carrellino dotato di pompa di aspirazione e serbatoio, le acque oleose una volta prelevate dalle imbarcazioni saranno prese in carico da ditte specializzate per il loro smaltimento nel rispetto della normativa vigente; questo innovativo sistema di gestione sarà il primo in tutto il Lago sulla sponda italiana;
- per la raccolta dei rifiuti verranno presi accordi con il gestore del servizio al fine di garantirne il funzionamento;
- le attività di manutenzione dei manufatti verranno eseguite nel massimo rispetto dell'ambiente evitando l'uso di additivi e di prodotti che possano in alcun modo alterare l'ecosistema lacustre (cfr. PALLANZA PI 0121 o Piano Manutenzione);

alla luce delle osservazioni trasmesse, vengono proposte le seguenti mitigazioni aggiuntive:

- come elemento atto a favorire la formazione di rifugi naturali per i pesci, si propone di utilizzare il cemento "sea-friendly" per la realizzazione dei corpi morti, a composizione naturale certificata; si tratta di un tipo di calcestruzzo ecologico non impattante costituito solo da elementi naturali quali la sabbia lavata e la ghiaia spezzata senza l'aggiunta di materiali compositi o di risulta quali pezzi di mattone o calcinacci e soprattutto senza l'utilizzo di additivi chimici o altri componenti sintetici miglioratori di resa del calcestruzzo; questo calcestruzzo è peraltro caratterizzato dalla presenza di rugosità e micro-cavità superficiali che stimolano l'attecchimento degli organismi acquatici a cui si affianca il noto effetto dell'ombra generata dalla presenza dei pontili galleggianti quale occasione di rifugio, riposo ed estensione delle aree di caccia per le specie ittiche;
- la realizzazione di un impianto di prelevamento dell'acqua del lago per il lavaggio delle barche, etc., al fine di limitare l'uso di acqua potabile;
- l'inserimento di un raccoglitore dedicato a RAEE, batterie e accumulatori;

- la presenza in porto dei mezzi d'intervento necessari in caso di sversamenti accidentali di olii idraulici e altri materiali che possano alterare la qualità delle acque.

Inoltre, sarà cura del Proponente in sede di progettazione esecutiva prendere accordi con gli enti gestori e dimensionare tutte le strutture di raccolta delle acque reflue, etc. al fine di garantire il servizio.

10. Il Piano di Monitoraggio Ambientale

L'attuazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, ai sensi dell'art. 25, comma 4, lettera c del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., è lo strumento previsto dalla norma per verificare, nelle fasi *ante operam*, *in itinere* e *post operam*, in modo puntuale lo stato dell'ambiente attraverso i rilevamenti *in situ* dei fattori ambientali e degli agenti fisici.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale verrà concordato e condiviso con Arpa Piemonte per quanto riguarda la rete di rilevamento proposta, i ricettori, le modalità di rilevamento e di restituzione dati, nonché la durata e la frequenza delle misure.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale riguarderà il controllo del progetto nelle fasi *in itinere* e *post operam* nonché il controllo dell'efficacia degli interventi mitigativi e compensativi proposti al fine di apportare eventuali modifiche e/o miglioramenti.

11. Il Piano di gestione del demanio lacuale

Il Proponente, previo confronto con il Comune di Verbania, ha sviluppato il progetto e ha attivato l'*iter* di verifica della sua compatibilità ambientale presso le Autorità competenti e, qualora l'esito delle istruttorie avviate fosse positivo, avrà cura di perfezionare e acquisire tutti gli atti dovuti per la realizzazione dell'opera: *Concessione demaniale migliorativa*, modifiche al PGT e al Piano di gestione del demanio lacuale, nulla osta, etc..

12. La sostenibilità del progetto

Il progetto rappresenta la migliore alternativa possibile formulata nel rispetto dell'equilibrio tra investimento economico/dimensioni della struttura, aspetti sociali e sensibilità ambientali peculiari del contesto di riferimento. Si tratta di una struttura a basso impatto ambientale per l'utilizzo di pontili galleggianti ancorati attraverso catene e corpi morti appoggiati sul fondo, facilmente rimovibile, i cui impatti sui fattori ambientali possono essere considerati sostenibili (cfr. Pallanza_SA_0701_o *Documento di risposta alle integrazioni*).

Il lago Maggiore è il secondo per dimensioni dopo il Lago di Garda e nel tratto di Verbania sarebbe l'unica marina turistica con la capacità di accogliere 150 natanti sulla sponda piemontese.

13. Tipologia dei natanti

Per quanto riguarda le dimensioni dei natanti si riporta la tabella riepilogativa dei posti barca, dalla quale si evince che le dimensioni della maggior parte di essi sono contenute tra gli 8,5 e i 13 metri di lunghezza, solo 6 sono comprese tra i 20 e i 23 metri.

DIMENSIONE IMBARCAZIONE (m)	DIMENSIONE POSTO BARCA COMPRESO PARABORDO (m)	LARGHEZZA POSTO BARCA CON FINGER DA 1 m (m)	NUMERO
8,50 x 2,60	8,50 x 2,95 (F2 22cm)	3,45	46
11,00 x 3,60	11,00 x 4,05 (F4 30cm)	4,55	41
13,00 x 4,10	13,00 x 4,55 (F4 30cm)	5,05	31
16,00 x 4,50	16,00 x 4,95 (F4 30cm)	5,45	26
20,00 x 5,00	20,00 x 5,70 (F5 70cm)	----	4
23,00 x 5,70	23,00 x 6,40 (F5 70cm)	----	2
TOTALE			150

Allo stato risulta impossibile ipotizzare le tipologie dei natanti che andranno a occupare il nuovo porto, tuttavia si ipotizza che la presenza del vento tra Laveno e Cannero possa favorire una presenza cospicua di barche a vela.

14. Parcheggi

Le considerazioni che hanno portato a scegliere Verbania quale sito idoneo hanno tenuto conto dell'importanza storica, architettonica e naturalistica del sito, dei servizi (bar, ristoranti, alberghi, etc.) e, in particolare, della disponibilità dei parcheggi esistenti che nel raggio di 500 metri dalla marina è di circa 530 e fino a un raggio di 1000 metri è di circa 1460, a cui andranno aggiunti i 300 posti previsti dalla realizzazione del multipiano di Via Crocetta, a 350 metri dalla marina, il cui progetto è stato approvato all'interno del Piano triennale del Comune di Verbania e i cui lavori inizieranno nell'estate del 2024 e verranno ultimati nell'arco di dieci mesi.

Per le considerazioni sopra riportate si suggerisce in generale di consultare lo Studio di Impatto Ambientale Pallanza_SA_0101_0 prendendo visione in particolare di quanto riportato alle pagine 160-164, 166-167 e 169-173 dello stesso.

Per quanto riguarda alberghi, bar e ristoranti, l'offerta di Verbania è particolarmente interessante perché comprensiva delle risorse dei due centri di Intra e Pallanza.

Per maggiori approfondimenti si rimanda agli elaborati allegati allo Studio d'Impatto Ambientale:

- PALLANZA_PA_01_24_0_Analisi dei parcheggi;
- PALLANZA_PA_01_25_0_Planimetria con individuazione ricettività alberghiera;
- PALLANZA_PA_01_26_0_Individuazione delle attività di ristorazione.

Inoltre, si è tenuto anche conto del fatto che nel tratto di lago interessato dal progetto non ci sono spiagge o piscine fruibili durante il periodo estivo.

15. Le attività in essere nell'area del progetto

La presenza del nuovo porto sarà occasione di un positivo sviluppo delle attività turistiche e commerciali già presenti nel Comune di Verbania, in particolare il Chiosco ittico e l'officina meccanica per la manutenzione delle barche dell'adiacente Marina di Pallanza potranno facilmente diventare dei punti di riferimento per i diportisti con evidenti ricadute economiche.

La scelta di limitare a meri servizi per il carico/scarico dei bagagli e la gestione dei rifiuti a terra, nasce anche dal fatto che il nuovo porto possa diventare un'occasione di potenziamento degli esercizi commerciali già presenti nel comune oltre che di valorizzazione dell'indotto turistico in generale.

16. L'organizzazione del cantiere

Per quanto riguarda la fase di cantiere e gli impatti ad essa correlati, da considerarsi temporanei e della durata di 9 mesi, vista la limitata disponibilità di aree a terra prospicienti il lago nell'abitato di Pallanza, la ripida pendenza della riva, le difficoltà e il rilevante costo di trasporto via strada, nonché le pressioni ambientali indotte soprattutto dal trasporto di manufatti e materiali su gomma, il progetto ha sviluppato una struttura logistica di approvvigionamento, trasporto e realizzazione dei manufatti differenziata e integrata.

Poiché l'impianto portuale prevede l'assemblaggio di manufatti di diverse dimensioni e di diversa provenienza, si propongono due aree di approvvigionamento e carico dei materiali delocalizzate una a Marina di Verbella a Sesto Calende presso il porto gestito dal Proponente e una presso l'area del Gaggero a Laveno Mombello in concessione alla ditta COMAR s.r.l., oltre a una limitata area a terra, corrispondente all'area di accesso all'infrastruttura, prospiciente l'area di cantiere in acqua, corrispondente al costruendo porto.

Al fine di ridurre al massimo gli impatti derivanti dal trasporto di manufatti anche di notevoli dimensioni, si propone il trasporto degli stessi via lago dai siti di Sesto Calende e di Laveno Mombello all'area di stoccaggio a terra di Pallanza, limitando i viaggi via terra al trasporto dei manufatti di piccole dimensioni.

L'area di cantiere/stoccaggio dei materiali a terra a Pallanza, delle dimensioni di 585 mq, è idonea per la sosta dei camion che trasporteranno i materiali e accoglierà gli elementi modulari galleggianti di piccole dimensioni che, trasportati via terra con i camion, verranno subito montati e varati in acqua con l'ausilio di un camion gru. Nella stessa area a terra arriveranno anche i materiali per la realizzazione degli impianti e delle finiture portuali.

La durata delle operazioni di trasporto dei 30 pontili con telaio, dei 6 pontili ad alto dislocamento, dei 72 finger, degli erogatori servizi e delle passerelle avverrà nell'arco temporale di 15 giorni per un numero complessivo di 25 viaggi, 1 camion o 2 al giorno a seconda della velocità con cui verranno eseguite le lavorazioni in quanto l'area è limitata e non ci sarebbe lo spazio per scaricare molto materiale. (cfr.

Pallanza_SA_0101_o Studio di Impatto Ambientale _cap. 5.2.4 *Aspetti esecutivi e di cantierizzazione*).

Ovviamente il Proponente concorderà con il Comune di Verbania e con gli esercenti dei locali attigui al cantiere, orari, giorni e numero dei viaggi cercando di limitare il più possibile le interferenze con il traffico e le attività commerciali.

Al fine di evitare gli impatti dovuti alla costruzione dei manufatti, il progetto prevede che i siti di Marina di Verbella a Sesto Calende e del Gaggero a Laveno Mombello, come più volte ribadito nello Studio di Impatto Ambientale, vengano utilizzati esclusivamente come siti di approvvigionamento.

Al fine di ridurre il più possibile gli impatti dovuti al trasporto di materiali e manufatti sul traffico stradale con dirette conseguenze sulla popolazione, il progetto propone il trasporto via lago (cfr. cap. 5.2.4 *Aspetti esecutivi e di cantierizzazione* dello SIA).

Il numero di viaggi da Marina di Verbella a Pallanza, della distanza di 13 miglia, sono 13 per la durata di 5 ore a viaggio, il numero di Viaggi da Laveno Mombello, della distanza di 5 miglia, sono 25, per la durata di 1,5 ore a viaggio (cfr. cap. 5.2.4.3 *Fasi di lavorazione* dello SIA).

17. Il rischio incendi

Per quanto riguarda gli incendi ai sensi della normativa di riferimento art. 2 della L. 690/1940 *Organizzazione e funzionamento dei servizi antincendi nei porti*, la marina appartiene alla 3° Categoria (cfr. Tabella A) che non prevede l'installazione di impianti antincendio perché *"si provvede al servizio con mezzi normali dei corpi provinciali dei vigili del fuoco integrati, ove occorra, da mezzi sussidiari"*. Inoltre la *Normativa della nautica da diporto*, prevede la presenza di estintori, di natura omologata che, in generale, devono essere conservati in buono stato di manutenzione.

Il Proponente è comunque disponibile a posizionare sui pontili degli estintori carrellati idonei per il primo soccorso.

18. Acustica

L'aumento dei livelli sonori durante la fase di cantiere, evidentemente illustrato nello Studio di Impatto Ambientale, è transitorio e mitigato da tutte le misure che verranno adottate.

Per quanto riguarda il disturbo alla fauna ittica presente nel lago, si ricorda la mitigazione che prevede la sospensione dal 1° febbraio al 30 giugno (corrispondente al periodo di riproduzione e deposizione delle uova della fauna ittica che svolge le proprie funzioni biologiche nell'area di influenza del sito del progetto) delle attività in acqua che potrebbero interferire in modo diretto e, di conseguenza, danneggiarla (come suggerito dall'itttiologo Dottor Pietro Volta del CNR).

Per quanto riguarda le tecniche costruttive, il progetto prevede la posa di 10 pali, per la quale non è previsto alcun lavoro di "battipali", tecnica non più utilizzata e vietata proprio perché impattante, ma

l'infissione dei pali attraverso l'utilizzo di un vibroinfissore di ultimissima generazione, ad alta frequenza e momento variabile, a norma di legge in materia di frequenza, vibrazioni e rumore.

Per quanto riguarda la fase di esercizio si ricorda che già attualmente circolano nel lago Maggiore numerose imbarcazioni sia pubbliche che private e che l'installazione del nuovo porto non comporta un aumento tale del traffico da provocare impatti ambientali che non possano essere contenuti attraverso il rispetto delle normative vigenti.

Inoltre, a sostegno della validità di quanto illustrato nello Studio di Impatto Ambientale, si rimanda alle considerazioni emerse dall'attività istruttoria della REGIONE PIEMONTE seduta N° 399 con nota prot. DGR-7518-2023-All 1- ALL. A.

19. Il SIN di Pieve Vergonte

In relazione al SIN di Pieve Vergonte, il Proponente ha realizzato un'indagine ambientale per la caratterizzazione dei sedimenti nelle aree del progetto ai fini della verifica preventiva del rispetto delle condizioni di cui all'art. 242-ter, comma 1, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., prevista anche se non si realizzano scavi ma solamente in caso di occupazione di suolo.

Si segnala che il MiTE è stato messo a conoscenza delle attività di caratterizzazione e che il Piano di indagine è stato oggetto di valutazione preliminare da parte di ARPA che si è espressa con un parere tecnico con prescrizioni.

Per gli approfondimenti, si rimanda al documento Pallanza_SA_0301_o *Report delle indagini* allegato allo Studio di Impatto Ambientale, dal quale si evince che la caratterizzazione ha dato risultanze che escludono contaminazioni.

20. I sedimenti

Il progetto prevede l'infissione dei pali attraverso l'utilizzo di un vibroinfissore ad alta frequenza e, poiché il substrato è formato da sabbia, limo e ciottoli, le operazioni di infissione dei pali, limitate a un tempo di 4 settimane, non si prevedono particolari movimenti di materiale. Tuttavia, in via precauzionale, nel corso delle operazioni di infissione dei pali, intorno al pontone, verranno predisposte delle panne galleggianti di contenimento degli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico che, per sicurezza, dovrà essere di tipo vegetale e non sintetico, così come nel corso delle operazioni di posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio, attorno ai mezzi nautici in attività, verranno predisposte delle panne galleggianti di contenimento per gli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico che, per sicurezza, dovrà essere di tipo vegetale e non sintetico. In ogni caso tutte le lavorazioni in acqua per le quali vengono utilizzate macchine operatrici saranno gestite utilizzando delle panne di contenimento dell'eventuale torbidità.

Nel dettaglio, le mitigazioni proposte durante la fase di cantiere, al fine di ridurre gli impatti, sono:

- ridurre la velocità dei mezzi di lavoro;
- evitare di tenere inutilmente accesi i motori di mezzi e macchinari;
- evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportino elevate emissioni sonore durante i periodi di maggiore attività stagionale della fauna e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non provocare disturbo alle principali funzioni faunistiche;
- utilizzare macchinari all'avanguardia che riducano al minimo gli impatti sull'ambiente;
- utilizzare panne galleggianti di contenimento degli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico dai mezzi di lavoro;
- utilizzare mezzi nautici e da lavoro che usino olio idraulico di tipo vegetale e non sintetico per limitare eventuali impatti legati allo sversamento;
- utilizzare panne di contenimento per la torbidità per tutte le lavorazioni in acqua dove vengono utilizzate macchine operatrici;
- attivare le macchine più rumorose dopo le ore 8:00, così da non produrre alcun fenomeno di mascheramento del canto nei momenti biologicamente più rilevanti della giornata per la comunicazione degli uccelli (*down chorus*).

(Cfr. cap. 6.3.3 *Azioni di mitigazione* dello SIA).

Il Proponente è disponibile a prevedere la presenza in porto dei mezzi d'intervento necessari in caso di sversamenti accidentali di olii idraulici e altri materiali che possano alterare la qualità delle acque anche in fase di esercizio.

21. Lo scolmatore della rete fognaria comunale

Per quanto riguarda lo scolmatore di piena della rete fognaria, il Sindaco ha confermato che esso è di competenza comunale e che è oggetto di lavori da parte dell'Amministrazione.

Si ricorda che lo scolmatore è una "valvola" di sicurezza che dovrebbe funzionare in occasioni eccezionali, in quanto lo scarico a lago di liquami provenienti dalla raccolta delle acque nere non è previsto nella normale gestione delle reti fognarie. Ciò non di meno, preme segnalare che la presenza di pontili galleggianti non interferisce in alcun modo sull'eventuale scarico dei reflui.

22. Attività sportive

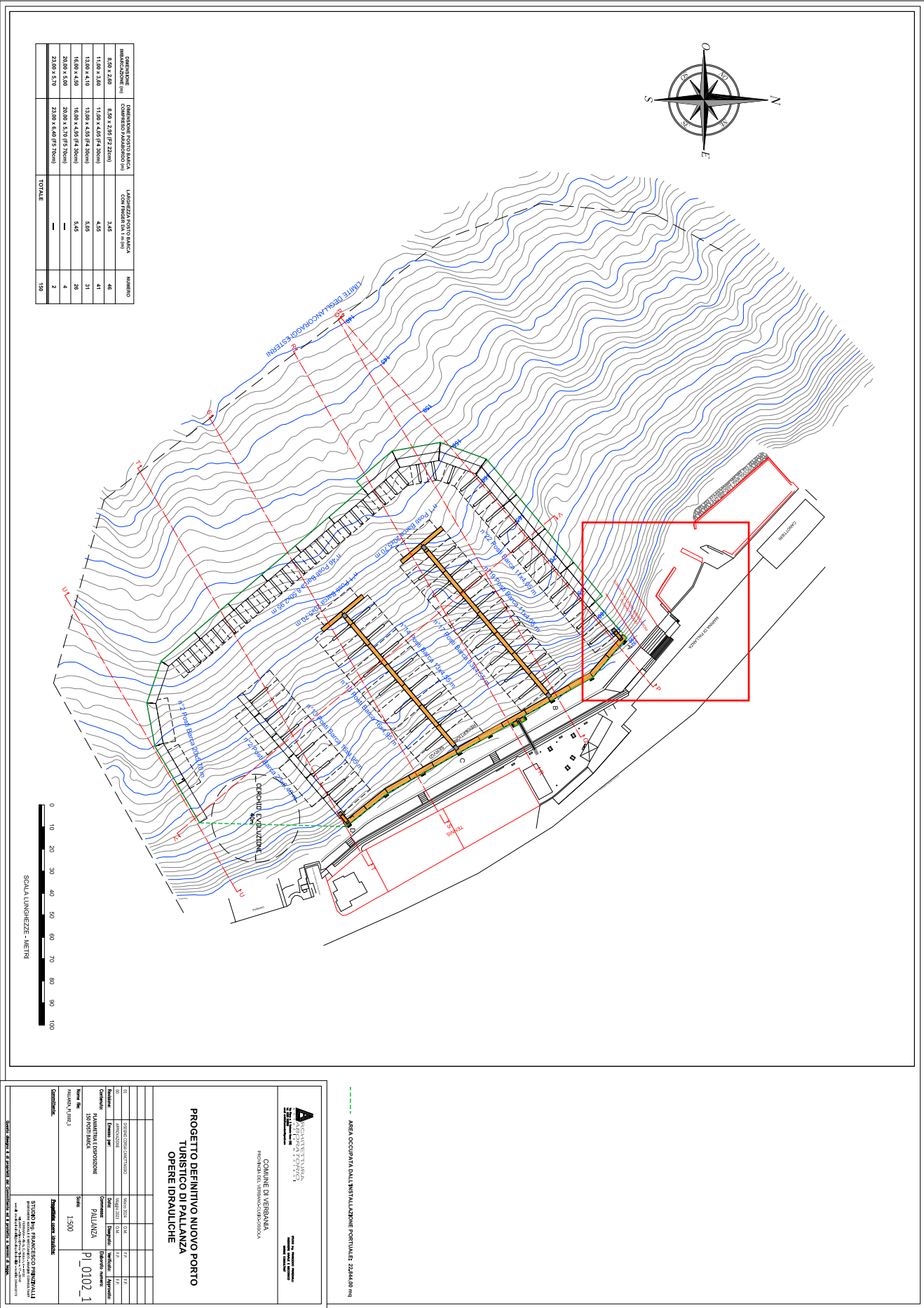
È nella volontà del Proponente farsi carico di eventuali costi riguardanti una gestione degli spazi che migliori l'offerta dei servizi turistici e la convivenza delle diverse attività tra cui quelle gestite dalla Canottieri Pallanza.

Per quanto riguarda il pontile per l'uscita delle canoe, il Proponente è disponibile a verificare in sede di progettazione esecutiva lo spostamento di almeno 3 metri della struttura e a consentire l'utilizzo del molo frangionde per gli ormeggi temporanei delle canoe.

Per quanto riguarda l'evento della regata storica, il Proponente è disponibile a verificare con la Canottieri Pallanza l'interferenza del progetto con il campo al fine di trovare una soluzione che possa consentire le due attività.

Per quanto riguarda l'aumento del moto ondoso provocato dal traffico dei natanti, ricordando che già vi è la presenza di numerosi mezzi privati e pubblici che attraversano il lago, si confida nel rispetto delle norme di navigazione del lago.

Infine, si fa rilevare che la gradonata sulla riva rimane accessibile e libera per l'utilizzo da parte del pubblico e che il pontile parallelo alla riva è mediamente distante da essa di 5 metri.



INDICAZIONE	INDICAZIONE PORTO SILENA	INDICAZIONE PORTO SILENA	NUMERO
INDICAZIONE (m)	INDICAZIONE (m)	INDICAZIONE (m)	
6.50 x 2.00	6.50 x 2.00 (P. 2200)	2.45	46
11.00 x 3.00	11.00 x 3.00 (P. 3000)	4.55	41
13.00 x 4.10	13.00 x 4.10 (P. 3000)	5.65	31
16.00 x 4.00	16.00 x 4.00 (P. 3000)	5.65	26
20.00 x 5.00	20.00 x 5.00 (P. 3000)	—	4
23.00 x 5.70	23.00 x 5.70 (P. 3000)	—	2
TOTALE			146

COMUNE DI VERBANIA
PROVINCIA DEL VERBA-CUSO-OSISSA

**PROGETTO DEFINITIVO NUOVO PORTO
TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE**

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA
OPERE IDRAULICHE

23. Il campo boe

Per quanto riguarda l'attuale campo boe, inevitabilmente interferito dal progetto, qualora i tempi di approvazione dovessero sovrapporsi alla sua durata e alla sua eventuale estensione, il Proponente è disponibile a farsi carico delle spese per il suo spostamento in accordo con il Comune di Verbania.

Per quanto riguarda gli aspetti amministrativi relativi alla durata della *Concessione demaniale migliorativa* del nuovo porto, sarà il Comune di Verbania a gestire il processo secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

24. La riserva di Fondotoce

Per quanto riguarda le verifiche ambientali rispetto alla *Riserva naturale del Fondo Toce (EUAP0346): coincidente con il Sito Natura 2000 ZSC/ZPS Fondo Toce (IT1140001)*, si rimanda al parere espresso dall'*Ente di gestione delle aree protette del ticino e del lago maggiore* di cui alla nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0144512.12-09-2023 che conclude come segue:

"Visto il contributo istruttorio ai sensi del D.P.R. 357/97 e s.m.i., della L.R. 19/2009 e s.m.i. e della D.G.R. 55-7222/2023, redatto in data 08.09.2023 a cura del Settore Tecnico e allegato alla presente, che attesta che l'intervento in esame è compatibile con il regime di tutela vigente nell'Area Protetta e non è suscettibile di causare interferenze a carico di habitat e specie di Interesse Comunitario oggetto di tutela ai sensi della Direttiva 92/32/CEE "Habitat" e della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" presenti all'interno del Sito Natura 2000 in oggetto. Con la presente si ritiene di concludere POSITIVAMENTE lo Screening di Valutazione di Incidenza relativo alla realizzazione del porto turistico di Pallanza sul lago Maggiore con finalità nautiche e turistico-ricreative, senza necessità di procedere a Valutazione di Incidenza appropriata."

Il Legale rappresentante della Società Marina di Verbella S.r.l.

VERGANI ENRICO

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)