

Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca

SEGRETERIA E RECAPITO CORRISPONDENZA

COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA

c/o CNR Istituto di Ricerca Sulle Acque

via Tonolli 50 28922 Verbania Pallanza

tel. 0323 518300

posta certificata commissariatopesca@pec.ite-mail segreteria segreteria@commissariatopesca.it

Codice Fiscale 93007650034

A Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA) Divisione
V — Procedure di Valutazione VIA e VAS
Viale Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
va@pec.mite.gov.it
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale
VIA e VAS ctva@pec.minambiente.it
Ministero della cultura Direzione Generale Archeologia,
Belle Arti e Paesaggio — Servizio 5
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Prot. 34/24

Verbania Pallanza, 22 Aprile 2024

Oggetto: Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 9982 - Nuovo Porto Turistico di Pallanza – Comune di Verbania: Parere del Commissario italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca

Spett. Commissione,

Con riferimento alla richiesta di parere del 18.4.2024 (VIA ID_VIP 9982) si riprende quanto già esposto nelle note precedenti (vedi ns. richiesta dell'8.11.2023) ed in particolare nelle osservazioni presentate il 25 febbraio u.s.

Ad esse ha fatto seguito una generica nota da parte dei Proponenti il progetto che a ns. avviso non ha evidenziato fatti nuovi e, anzi, ha semmai sottolineato alcune delle criticità già evidenziate in precedenza. Ferme restando le perplessità circa l'iter della pratica ed in particolare l'esistenza del piano di gestione delle aree demaniali che non prevede nell'area di progetto la costruzione di un porto, ci si limita ad affrontare gli aspetti più direttamente legati alla pesca ed alla conservazione della fauna ittica.

In merito si sottolinea come le stesse osservazioni della Marina di Verbella del 28.3.2024 (pag.5) ricordano che *“l'area di progetto rappresenta l'area di riproduzione di alcune specie ittiche citate come il luccio, il pesce persico e il lucioperca”* con ciò già qualificando l'aspetto ittologico dell'area di lago interessata. A questo proposito le misure compensative specifiche proposte (posa di 50 fascine, le altre misure compensative proposte non interessano l'area lacuale) appaiono del tutto irrisorie rispetto all'occupazione dell'area che non si limiterebbe comunque a quella portuale (peraltro già di oltre 22.000 metri quadrati) ma – da un più approfondito esame del progetto - a quella ben più ampia risultante dal perimetro dove sarebbe necessario affondare e posizionare i “corpi morti” per trattenere ed ancorare le strutture galleggianti. Dai fondali partirebbe infatti un sistema di pali, catene ed ancoraggi per assicurare i pontili che – altro aspetto che è stato fin qui poco sottolineato – dovrebbero comunque tener conto dell'ampia oscillazione di livello del Lago Maggiore che tra punte di magra e di piena raggiunge addirittura i 7 metri. Il sistema di ancoraggio dovrebbe garantire inoltre la stabilità del porto in un'area soggetta a forti venti come il “Mergozzo” da ovest e – soprattutto in caso di maltempo da sud – il “Marengo”. La posa dei corpi morti (pur dichiarati in cemento ecologico), dei pali di trattenimento ed ancoraggio ecc. comporterebbe non solo la distruzione dell'habitat esistente ma, anche, una pericolosa movimentazione

Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca

SEGRETERIA E RECAPITO CORRISPONDENZA
COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA

c/o CNR Istituto di Ricerca Sulle Acque
via Tonolli 50 28922 Verbania Pallanza
tel. 0323 518300

posta certificata commissariatopesca@pec.it

e-mail segreteria segreteria@commissariatopesca.it

Codice Fiscale 93007650034

del fondale: “pericolosa” poiché questo Ministero è ben a conoscenza delle problematiche legate al sito Enichem di Pieve Vergonte con conseguente sversamento di DDT che si è stratificato sul fondo del lago con i conseguenti divieti di pesca (ancora parzialmente perduranti) che ne sono scaturiti.

A parere di questo Commissariato vi sono, tra l'altro, evidenti elementi di accumulo di complicità sia nella fase di costruzione che di utilizzo del porto. Si pensi appunto ai lavori di perforazione del fondo, posa dei corpi morti, movimentazione dei sedimenti, intorbidimento delle acque, possibilità di inquinamento involontario, trasporto dei corpi galleggianti semi-lavorati per un'ampia zona di lago durante la fase di costruzione (e ci limitiamo solo alle problematiche “a lago”) con evidente disturbo acustico per tutte le specie ittiche presenti. A porto funzionante si aggiungerebbero altri tipi di problematiche come il movimento dei natanti, gli sversamenti anche accidentali di carburante (tra l'altro non è chiaro dove sarebbe posizionata una eventuale stazione di servizio per il rifornimento, non prevista nè citata in progetto), il recupero delle acque di sentina ecc. Il movimento delle imbarcazioni da e per il porto e concentrandosi verso l'imbocco condizionerebbe la posa delle reti dei pescatori professionisti per un'area ampia circostante (le reti “volanti” non sono ancorate e fluttuano liberamente durante la notte spinte dalle correnti e facilmente si impigliano quindi nelle eliche o derive dei natanti oltre che in boe, catene ecc.) comportando evidenti danni ai proprietari dei diritti di pesca della zona, ben oltre quelli dell'area portuale. La nuova opera porterebbe pregiudizio anche ai pescatori dilettanti (impossibilitati ad usare attrezzi di pesca a traina come tirlindane, trotiere ecc. per la maggior presenza di imbarcazioni) cioè di tutti quegli attrezzi di pesca che prevedono esche esterne e a volte abbastanza lontane dalle imbarcazioni (ad esempio la pesca alla trota lacustre mediante divergenti, sistema molto in uso nel Golfo Borromeo).

Non si tratta infatti quello proposto di un progetto “minimale” ma dell'opera portuale più imponente e complessa dell'intera sponda piemontese del Lago Maggiore e che comporterebbe, ovviamente, il divieto di pesca nell'area portuale e zone limitrofe, con evidente disagio per il mondo della pesca sia dilettantistica che professionale.

Posto che circa 150 imbarcazioni siano poi ospitate nel porto (sono previsti natanti fino a 23 metri, siamo sul Lago Maggiore, non ai bordi di un oceano!) c'è da porsi il problema di dove vadano questi natanti una volta usciti dal porto. Stante la collocazione portuale potrebbero dirigersi principalmente ad ovest ai limiti del Parco e Riserva di Fondotoce (a circa 3.000 mt. di distanza) o, a sud, verso le Isole Borromeo (a un chilometro c'è l'Isola Madre, ed entro un raggio di 2,5 Km le altre Isole Borromeo).

Questo Commissariato ha già vietato la circolazione di natanti adibiti alla pesca all'interno dell'area Parco ma se le imbarcazioni – come già avviene oggi – stazionano ai bordi della zona vietata calando l'ancora, il fondale viene snaturato e distrutto con gravi danni alle specie ittiche e alla pesca. Immaginare che decine di altre barche si posizionino in un'area così limitata pone dei gravi interrogativi sulla fruibilità stessa del Lago, sulla sicurezza nautica e, non certamente in ultimo, sulla tutela dell'ecosistema lacustre. Alla stessa stregua si nota, già oggi, un eccessivo affollamento in prossimità delle poche aree disponibili all'ancoraggio intorno alle isole Borromeo.

Tornando direttamente alle attività di pesca - le osservazioni proposte in data 28 marzo u.s. dai Proponenti il progetto appaiono prive di ogni robustezza scientifica. Sostenere “*che i pontili galleggianti ancorati con catene e corpi morti appoggiati sul fondale non si configurano come elementi che possano interferire o frammentare la connettività dell'ambiente o alterare il regime idrologico naturale*” è una opinione, ma non suffragata da alcuna elemento probatorio, così come più avanti sostenere nella “nota tecnica” che “*il porto comporterebbe un miglioramento ambientale considerando che le barche stesse e le banchine sono luoghi di ombreggiamento e rifugio, privilegiati da molte specie ittiche come il cavedano, il persico e l'alborella*”. Queste espressioni lasciano esterrefatti perché è di tutta evidenza che gli estensori non conoscono adeguatamente la biologia ed ecologia delle specie ittiche che portano a titolo di esempio.

Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca

SEGRETERIA E RECAPITO CORRISPONDENZA
COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA

c/o CNR Istituto di Ricerca Sulle Acque
via Tonolli 50 28922 Verbania Pallanza
tel. 0323 518300

posta certificata commissariatopesca@pec.it

e-mail segreteria segreteria@commissariatopesca.it

Codice Fiscale 93007650034

Il pesce persico è infatti un pesce tipicamente da fondo mentre l'alborella è specie pelagica e superficiale per gran parte dell'anno, si sposta in branchi che sulla loro strada si ritroverebbero proprio le opere portuali: altro che "ombreggiamento"! Non è un caso quindi che, probabilmente, i Proponenti confondano i termini di "fascina" con "legnaia" ed offrendo la posa di sole 50 fascine non sanno che basterebbero per la posa di UNA sola legnaia o poco più.

Vi è poi un altro aspetto che si sottolinea al Ministero, ad oggi poco considerato, che è relativo all'impatto della navigazione turistica straniera sulla diffusione di specie aliene potenzialmente invasive. Il tema è ben conosciuto all'estero (USA, Germania, Svizzera, Francia) e solo da poco è emerso anche in Italia. E' appurato scientificamente che il flusso di imbarcazioni dall'estero può condurre al trasporto e successiva invasione di organismi alieni, quali molluschi, crostacei o alghe, presenti nelle acque di sentina o adesi allo scafo. Tali specie contribuiscono a modificare equilibri ecologici millenari e danneggiare le specie autoctone, spesso irrimediabilmente.

La presenza di decine di nuovi natanti, la loro messa in acqua senza opportuni sistemi di disinfezione (che ahimè non sono ancora obbligatori) e, più in generale, l'arrivo di motoscafi e barche dall'estero che utilizzerebbero le nuove strutture (è stato sostenuto proprio dai Proponenti che buona parte della clientela sarebbe svizzera) moltiplicherebbe a dismisura questo rischio. Questa problematica non si riferisce ovviamente solo al costruendo porto di Pallanza ma ogni nuovo insediamento portuale che "richiama" imbarcazioni ma, ripetiamo, nel caso di specie, si tratterebbe del porto di maggior ampiezza della sponda piemontese ed uno dei più grandi presenti nei laghi italiani.

Per tutto quanto qui non ricordato a proposito dei potenziali danni alla fauna ittica ed all'ambiente subacqueo si fa riferimento, confermandole e qui richiamandole, a quanto già espresso nelle note precedenti.

A contorno delle osservazioni inerenti la fauna ittica e l'ecosistema lacustre, preme inoltre sottolineare che:

- 1) Non esiste la necessità di un nuovo porto a Pallanza neppure per le "soste brevi" di natanti (elemento indicato come qualificante dai proponenti il progetto) perché in località Corso Zanitello sempre a Verbania Pallanza (a non più di 600 mt. in linea d'aria da quella portuale proposta) sussiste già una struttura d'attracco temporaneo realizzata dall'Amministrazione comunale di Verbania e molto più comoda per il visitatore "nautico" occasionale perché più vicina al centro cittadino, ristoranti ecc. che però già oggi in tutte le stagioni dell'anno appare poco utilizzata e sempre con posti liberi. Questo Ministero potrà facilmente richiedere al Comune di Verbania un report su quanto incassato dal "posteggio" nautico esistente che pur offre i servizi con un costo orario minimo: una duplicazione del servizio appare inutile e non giustificata da ragioni di pubblica utilità né turistiche.
- 2) Si ribadiscono le perplessità circa la relazione dei proponenti che è oltremodo carente sulla descrizione dei servizi "a terra". Infatti non vengono sottolineate a sufficienza le difficoltà di accesso all'area (in particolar modo quelle viabilistiche), la mancanza di aree attrezzate, l'assenza di alaggi ecc. oltre alla presenza di un'altra attività di cantiere nautico e rimessaggio in aderenza al luogo dove verrebbe costruito il nuovo porto.
- 3) In relazione al tema dei parcheggi – è un esempio calzante – la relazione è del tutto fuorviante quando parla di 1460 parcheggi disponibili "in un raggio di 1000 metri" dimenticando di precisare che nello stesso raggio di distanza è però presente il centro della città e con esso l'ospedale provinciale, il tribunale, una scuola media, una scuola materna ed una elementare, la Casa circondariale, due supermercati, la Sede municipale, numerosi alberghi e ristoranti, attività commerciali ecc. e, quindi – al contrario di quanto affermato – **la carenza di parcheggi è già oggi drammatica.** Spacciare il costruendo nuovo parcheggio in Via Crocetta (i cui inizio dei lavori

Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca

SEGRETERIA E RECAPITO CORRISPONDENZA
COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA

c/o CNR Istituto di Ricerca Sulle Acque
via Tonolli 50 28922 Verbania Pallanza
tel. 0323 518300

posta certificata commissariatopesca@pec.it

e-mail segreteria segreteria@commissariatopesca.it

Codice Fiscale 93007650034

non è ancora stato pianificato) come risolutivo e funzionale al porto, quando invece sarà solo una parziale sostituzione di due aree a parcheggio già esistenti (che verrebbero dismesse e contestualmente destinate ad attività immobiliari) ne è un esempio. Nel frattempo, infatti, i Proponenti “dimenticano” che è stato pedonalizzato il centro cittadino e già oggi l’area prospiciente il porto (al quale si arriverebbe solo con un senso unico molto stretto e senza possibilità – per esempio – di trasportare rimorchi, imbarcazioni ecc.) è quotidianamente intasata dal traffico veicolare.

- 4) Occorre ricordare ancora una volta la problematica del “secondo porto” (che fu costruito con criteri simili a quello che viene proposto) affondato in zona largo Palatucci (Villa Taranto) che ha danneggiato un’area di lago molto grande e che non è mai stata bonificata e impedendo oggi ogni attività di pesca, così come è affondato un altro porto galleggiante a Cannobio sempre costruito con gli stessi concetti di quello di Pallanza. Anche in questo caso non è stato possibile effettuare alcuna bonifica, compromettendo i fondali. Compromettere un’ulteriore area di costa a Pallanza quando a Villa Taranto – in linea d’aria meno di 2 km. - lungo la riva ci sono già tutti i servizi del porto affondato (banchine, posteggi, alaggi ecc.) appare decisamente assurdo.
- 5) Circa l’ “impatto visivo” dell’opera si pregano vivamente gli Enti interessati ad effettuare un sopralluogo in zona: la semplice visione della realtà confermerebbe la profonda alterazione della linea di costa e il “pugno nell’occhio” dal punto di vista paesaggistico ed ambientale che si creerebbe ove il porto venisse realizzato.

Tutto ciò considerato lo scrivente Commissariato ritiene documentato e doveroso esprimere parere **CONTRARIO** alla realizzazione dell’opera proposta.

Distinti saluti

*Il Commissario italiano
per la pesca nelle acque italo-svizzere*
On. dott. Marco Zacchera

