



*Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza
Energetica*

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 568 del 10 maggio 2024

Progetto:	Istruttoria VIA Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs 152/2006 relativa al “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania” ID_VIP 9982
Proponente:	Marina di Verbella S.r.l.

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

Indice:

1. **QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**
2. **SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO**
3. **DOCUMENTAZIONE E OSSERVAZIONI/PARERI**
4. **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**
5. **CONFORMITÀ RISPETTO A NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE E INTERFERENZE**
6. **RICHIESTE E NULLA OSTA**
7. **STUDI SPECIALISTICI E AMBIENTALI**
8. **RELAZIONI GEOLOGICA, SISMICA E GEOTECNICA**
9. **COMPONENTI AMBIENTALI E POTENZIALI IMPATTI**
10. **MONITORAGGIO AMBIENTALE**
11. **RELAZIONE PAESAGGISTICA**
12. **COMPENSAZIONI**
13. **VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)**
14. **OSSERVAZIONI E PARERI**
15. **VALUTAZIONI**
16. **CONCLUSIONI**
17. **DISPOSITIVO FINALE**

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

RICHIAMATI i modificati artt. 9 e 41 della Costituzione che prevedono, rispettivamente, la tutela dell’ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell’interesse delle future generazioni, e dispongono che l’iniziativa economica privata è libera e non può svolgersi in contrasto con l’utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all’ambiente;

RICHIAMATA la legge 22 novembre 1988, n. 530 (G. U. 292 del 14 dicembre 1988) recante Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Confederazione svizzera per la pesca nelle acque italo-svizzere, firmata a Roma il 19 marzo 1986 e in particolare il Titolo VI “norme a protezione dell’ambiente” della medesima, il cui art. 14 regola gli “Interventi vietati o da sottoporre ad autorizzazione”;

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 e n. 238 del 24/11/2020 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023 ;
-

- la deliberazione di designazione della Giunta Regionale n. 4-3043 del 1.04.2021 di designazione del rappresentante della Regione Piemonte ai fini dell'integrazione della Commissione Nazionale per la Valutazione Ambientale;

RICHIAMATA la disciplina dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare:

- la Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva n. 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, e in particolare gli artt. 23 - 25, Titolo III, Parte seconda che regolano la procedura di valutazione d'impatto ambientale definita al comma 1, lettera b, dell'art. 5 recante 'Definizioni' come "il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del presente decreto, l'elaborazione e la presentazione dello studio d'impatto ambientale da parte del proponente, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione dello studio d'impatto ambientale, delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente e degli esiti delle consultazioni, l'adozione del provvedimento di VIA in merito agli impatti ambientali del progetto, l'integrazione del provvedimento di VIA nel provvedimento di approvazione o autorizzazione del progetto". La procedura si conclude con il "provvedimento di VIA" definito al comma 1, lettera o, dell'art. 5, recante 'Definizioni' del D. Lgs. n. 152/2006 come "il provvedimento motivato, obbligatorio e vincolante, che esprime la conclusione dell'autorità competente in merito agli impatti ambientali significativi e negativi del progetto, adottato sulla base dell'istruttoria svolta, degli esiti delle consultazioni pubbliche e delle eventuali consultazioni transfrontaliere";
- il Decreto-Legge 31 maggio 2021 n. 77 riguardante la "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure" ed in particolare l'Allegato IV, punto 10), nel quale è inserita, fra le altre opere, la "Realizzazione della Diga foranea di Genova";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308, recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- Linee guida della Commissione Europea "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)";
- Linee guida della Commissione Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- La legge regionale 29 giugno 2009 n. 19 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità" e specificatamente l'articolo 40 che dispone le misure di conservazione, al fine di mantenere in uno stato di conservazione soddisfacente gli habitat e le specie di interesse comunitario presenti nei Siti di Importanza Comunitaria, dei siti della rete Natura 2000, in applicazione dell'articolo 4 della Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992 (Direttiva Habitat) e dell'articolo 4 della Direttiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 novembre 2009 concernente la conservazione degli uccelli selvatici (denominata di seguito Direttiva Uccelli) e del Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".
- Il Decreto ministeriale del 17 ottobre 2007 e s.m.i. "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e a Zone di Protezione Speciale (ZPS)" e dalle "Misure di Conservazione per la Rete Natura 2000 del Piemonte" approvate con D.G.R. n. 54-7409 del 7/4/2014 modificata con D.G.R. n. 22-368 del 29/9/2014, D.G.R. n. 17-2814 del 18/01/2016 e con D.G.R. n. 24-2976 del 29/2/2016,
- Le Misure di conservazione sito-specifiche del sito della rete Natura 2000 IT1140001 "Fondo Toce" (Approvate con D.G.R. n. 53-4420 del 19/12/2016)

- Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019 di cui all'Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4";
- Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006), Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione per le Valutazioni Ambientali e Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee (Rev.1 del 16/06/2014);
- Delibera del Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente del 09/05/2019, n. 54/2019 concernente "Linea guida sull'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo";
- Linee Guida approvate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente in data 09/07/2019 su "Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" per l'elaborazione della documentazione finalizzata allo svolgimento della valutazione di impatto ambientale, utili per la redazione e la valutazione degli studi di impatto ambientale per le opere riportate negli allegati II e III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, integrative dei contenuti minimi previsti dall'art. 22 e delle indicazioni dell'Allegato VII del D. Lgs. n. 152/2006;
- la Comunicazione resa dalla Commissione UE 2021/C58/01 recante Orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non nuocere in modo significativo".
-

2. SVOLGIMENTO DEL PROCEDIMENTO

DATO ATTO dello svolgimento cronologico del procedimento come segue:

- Data presentazione istanza: 04/01/2023 e 31/07/2023
- Termine presentazione Osservazioni del Pubblico: 06/10/2023
- Data richiesta Integrazioni: MiC in data 9/10/2023, Regione Piemonte in data 9/10/2023; CTVIA in data 10/10/2023, CTVA in data 19/10/2023
- Data ricezione Integrazioni: 6/12/2023
- Data ripubblicazione sul sito dell'autorità competente: 31/01/2024
- Termine presentazione Osservazioni del Pubblico su ripubblicazione: 1/03/2024

DATO ATTO che:

- con nota del 28/06/2023, acquisita al prot. 108732/MASE in data 4/07/2023, successivamente perfezionata con PEC del 31/07/2023, la Società Marina di Verbella a r.l. ha presentato istanza ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. n. 152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. n. 152/2006, per l'avvio del procedimento in oggetto;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) con nota acquisita al prot. n. 125579/MASE del 31/07/2023;
- con nota prot. n. MASE 129936 del 7/08/2023, acquisita al prot. n. CTVA/9134 del 7/08/2023, la Divisione ha comunicato la procedibilità della domanda, comunicando che ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D. Lgs. 152/2006, il Progetto, lo Studio di impatto ambientale comprensivo della Valutazione di incidenza, la Sintesi non tecnica e l'avviso al pubblico, sono pubblicati sul sito web di questa Amministrazione all'indirizzo <https://va.mite.gov.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686> e che, ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D. Lgs. 152/2006, dalla data della stessa nota decorre il termine di 60 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare le proprie osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Ai sensi dell'art. 24, comma 3, entro il medesimo termine sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo;

- con la stessa nota la Divisione ha precisato che, rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il sito del progetto non si sovrappone geograficamente a nessuna di tali aree, ma ciò non esclude che gli impatti derivanti dalla sua attuazione possano interferire con il sito della rete Natura 2000 la ZSC-ZPS - Fondo Toce, il quale si sovrappone all'area naturale protetta EUAP 0346 Fondo Toce; pertanto ai sensi dell'art.10, comma 3 del D. Lgs.152/2006, il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e per ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, art. 5, comma 7, si richiede l'espressione dell'Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, in qualità di Ente Gestore dei suddetti siti;
- la Divisione ha segnalato, inoltre, che la Società ha dichiarato nell'istanza che, ai sensi dell'art. 25, comma 2-quinquies, del D. Lgs.152/2006, la procedura in oggetto comprende l'autorizzazione di cui all'art. 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e che gli elaborati progettuali sono sviluppati a un livello che consenta la compiuta redazione della relazione paesaggistica e pertanto la documentazione è corredata dalla relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12 dicembre 2005, al fine di consentire con il concerto del Ministero della cultura, il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall'art. 25, comma 2-quinquies, del D. Lgs. n. 152/2006;
- con nota prot. 114/23 dell'8/11/2023, acquisita con prot. 179924/MASE di pari data, la Divisione ha comunicato la richiesta del Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca di essere coinvolto nei processi decisionali e di essere al più presto audito dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;
- con nota prot. n. CTVA/5078 in data 18/04/2024 la Commissione ha formulato richiesta al Commissariato di esprimere il proprio parere relativamente alla procedura in oggetto;

CONSIDERATO che sono state richieste integrazioni dalla CTVA, dal MiC, dalla Regione Piemonte. Più in particolare:

Integrazioni richieste dal MiC con nota prot. n. 0033163-P del 10/10/2023, acquisita al prot.n. MASE/161857 del 11/10/2023:

".....ritenuto necessario chiedere al Proponente chiarimenti e documentazione integrativa, al fine di valutare compiutamente tutti i possibili impatti significativi e negativi sul fattore ambientale del patrimonio culturale e il paesaggio, generati dall'intervento di cui trattasi:

1. *si chiede di riscontrare le richieste di chiarimenti e integrazioni formulate dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbania-Cusio-Ossola e Vercelli con nota prot. n. 12110 del 07/09/2023, dal punto n. 1 al punto n. 7 (pp. da 5 a 7 del parere della Soprintendenza ABAP, cfr. Allegato 1);*
2. *si chiede di voler integrare il Piano di Monitoraggio Ambientale già previsto dal Proponente tra gli elaborati progettuali, considerando anche le componenti relative al fattore ambientale del patrimonio culturale (beni culturali e beni paesaggistici) e del paesaggio, nelle tre fasi, ante operam, corso d'opera e post operam, considerato che la Società proponente nel proprio elaborato, ha valutato solo le componenti atmosfera, acque superficiali e rumore;*
3. *preso atto delle motivazioni addotte dal Proponente in riferimento alle alternative localizzative previste presso "Zona di Suna" e "Zona di Feriolo", che fanno esclusivamente riferimento alla mancanza di servizi e all'ubicazione meno baricentrica rispetto alla scala territoriale considerando la posizione del Lago Maggiore facilmente raggiungibile da Piemonte, Lombardia e Svizzera, si chiede di voler comunque predisporre uno studio comparativo tra la proposta di progetto in VIA e le alternative progettuali sopra richiamate (Suna e Feriolo), individuando un quadro di raffronto che riporti le fotosimulazioni delle 3 proposte, i rispettivi regimi vincolistici presenti e i potenziali impatti significativi e negativi derivanti dalla realizzazione di ciascuna proposta di progetto;*
4. *rispetto alla proposta progettuale oggetto di VIA (soluzione C) si chiede di voler prevedere affinamenti progettuali finalizzati ad una maggiore "coerenza dimensionale e morfologica" dell'opera proposta "con i caratteri tipologici del tessuto edificato storicamente consolidato e di ripristino e valorizzazione delle relazioni paesaggistiche nel territorio interessato, che ne contraddistinguono la connotazione e l'identità"; al fine di perseguire il predetto scopo, si chiede di ridefinire, per quanto possibile, il disegno del nuovo impianto portuale tenendo conto del sistema delle giaciture esistenti nel contesto di riferimento; si chiede di prevedere anche la riduzione delle opere proposte, minimizzando quanto più possibile gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera come concepita sul contesto territoriale di forte sensibilità paesaggistica; ciò anche alla luce di quanto dichiarato dallo stesso Proponente nel SIA ovvero che "... lungo la costa di Pallanza sono già presenti moli e porti data la consolidata navigabilità del lago ..." (cfr. p. 193);*

5. in merito alle opere di compensazione il Proponente nel SIA (cfr. p. 201) dichiara che “... previa convenzione da stipularsi con l’Amministrazione comunale si propone, a titolo di valorizzazione ambientale e socio-territoriale, di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (già oggetto di intervento finanziato dal PNRR per quanto riguarda la passerella ciclopedonale) ...”, tuttavia alcuna proposta concreta risulta essere stata allegata dal Proponente agli elaborati di progetto; si chiede pertanto alla Società, a valle di apposito accordo formulato con l’Amministrazione comunale, di voler trasmettere una concreta proposta di compensazione;
6. si chiede di predisporre le fotosimulazioni di tutta l’area di intervento alla luce di quanto dichiarato dal medesimo Proponente nella Relazione Paesaggistica ovvero che “... L’ambito portuale è articolato in due macro aree, la prima che individua il porto operativo in senso stretto, ovvero la struttura portuale, lo spazio d’ingresso con il piazzale e i parcheggi, l’area per la raccolta differenziata, lo spazio a verde; mentre la seconda è relativa alle aree di interazione tra porto e città, caratterizzata dalle opere di compensazione tra cui l’innesto di tetti verdi in corrispondenza del cantiere nautico ...”, rendendo evidenza, in maniera chiara ed esaustiva, di tutte le opere che saranno effettivamente previste; le fotosimulazioni dovranno essere corredate da una keyplan di riferimento sulla quale dovranno essere riportati i relativi punti di ripresa.

Le integrazioni sopra richieste (dal punto n. 1 al punto n. 6) devono essere riportate nel SIA e in tutti gli elaborati di progetto, evidenziando le parti testuali con colore differente e i nuovi elaborati con codice identificativo di rimando, al fine di consentire un immediato riscontro alla Scrivente e agli Uffici competenti di questo Ministero.

Si chiede inoltre di voler predisporre un elaborato descrittivo sintetico in cui dare riscontro a ciascun punto della presente richiesta di integrazioni, indicando il relativo elaborato grafico e/o descrittivo di rimando”;

Integrazioni richieste dalla Regione Piemonte con nota acquisita al prot. n. MASE/162069 del 11/10/2023:

“Con riferimento alla nota prot. 129936 del 07.08.2023, con cui Codesto Ufficio ha proceduto alla notifica di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) di competenza statale del progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza – comune di Verbania” Pos. 2023-156/PAR, si fa seguito alla precedente nota in oggetto, e si trasmette il provvedimento di espressione del parere regionale, approvato con D.G.R. n. 22-7518 del 09/10/2023 (allegato alla presente).

Nell’ambito del provvedimento suddetto, la Regione Piemonte ha evidenziato la necessità di esprimere a codesto Ministero la necessità di alcune integrazioni ed approfondimenti da richiedere al Proponente, evidenziati nell’Allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale della D.G.R. suindicata”;

Delibera della seduta n. 399 del 9/10/2023:

“Delibera di prendere atto, con riferimento al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania”, presentato dalla Pag 4 di 12 Società Marina di Verbella S.r.l., dell’esito istruttorio dell’Organo Tecnico regionale, riunitosi in data 14 settembre 2023, come in premessa riportato, e, conseguentemente, di esprimere, ai sensi dell’articolo 24, comma 3, del Decreto legislativo 152/2006 e dell’articolo 13 comma 2 della legge regionale 13/2023, la necessità di integrazioni ed approfondimenti, come illustrato nell’Allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

- di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, di inviare la presente deliberazione al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica entro il termine di conclusione del procedimento di VIA, per i successivi adempimenti di competenza statale;
- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio regionale”;
- Allegato A.

L’Organo tecnico regionale (OTR), riunitosi in data 14 settembre 2023 in merito al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale, inerente il progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza – comune di Verbania” presentato dalla Società Marina di Verbella srl, ha evidenziato la necessità di esprimere al Ministero per l’Ambiente e la Sicurezza Energetica (MASE) la necessità di alcune integrazioni ed approfondimenti da parte del Proponente, riguardanti gli aspetti di seguito descritti:

Acque

In relazione alla documentazione presentata, sotto il profilo strettamente ambientale il progetto evidenzia alcuni errori formali ed elementi da chiarire e degni di ulteriore approfondimento, nonché alcune carenze documentali, come di seguito indicato: Studio di Impatto Ambientale

Per quanto di stretta competenza, si fa presente che il paragrafo inerente al Riferimento normativo regionale di settore (Par. 4.4.4 Piano di Tutela delle Acque (PTA) approvato con D.C.R. 117-10731 del 13 marzo 2007) non risulta più adeguato, essendo divenuto obsoleto a seguito dell’aggiornamento del PTA Regione Piemonte del 2021 (rif. D.C.R. n. 179 – 18293 del 2 novembre 2021). Analoga osservazione vale per la Tabella 2.1 - Valutazione della conformità del progetto rispetto agli strumenti di pianificazione, tutele e vincoli di cui all’elaborato Sintesi non Tecnica PALLANZA_SA_0102_0.

In relazione agli impatti potenzialmente generati dall'opera in esame sulla componente idrica, analizzati nell'elaborato PALLANZA_PI_0116_0_RelazioneSulleFasiRealizzative, nonché nel capitolo 6.5 Ambiente idrico del SIA, si ravvisa quanto segue:

- Fase di cantiere (Corso Operam)

Nel corso della realizzazione, risulteranno minimali le opere a terra, peraltro in area già antropizzata, mentre, per quanto riguarda le strutture in acqua, prevedendosi complessivamente l'infissione presso la riva di almeno 10 pali telescopici di 60 cm di diametro x 12 m di lunghezza, nonché la posa sul fondo del lago di oltre 150 corpi morti di ancoraggio di 10 e 7 tonnellate di peso, da agganciarsi mediante catene ai finger ed ai pontili galleggianti, l'impatto potenziale risulta determinato sia dalle modalità di intervento, sia dalla eventuale presenza sul fondale interessato da colonizzazioni vegetali (idrofite sommerse radicate) ed animali (molluschi, crostacei, eventuali aree di frega di specie ittiche) coinvolte dai lavori: mentre è possibile sin d'ora richiedere che i lavori siano effettuati con le opportune accortezze atte ad evitare lo sversamento di prodotti e sostanze inquinanti in acqua e a limitare quanto più possibile movimentazioni del fondale e risospensioni dei sedimenti, non è dato sapere se in loco siano presenti significative biocenosi vegetali e animali da salvaguardare, informazione utile a valutare l'eventuale impatto del cantiere in acqua, e a predisporre eventuali mitigazioni.

- Fase di esercizio (Post Operam)

In fase di esercizio del porto turistico, si prevede di potervi ospitare, a regime, fino a 160 natanti di varie dimensioni. Non risulta dalla documentazione agli atti, al di là delle dimensioni, la tipologia dei natanti da accogliere (ad es. a vela, a motore, off-shore, da wakeboard/sci nautico...), né se vi sia la previsione di una regolamentazione al riguardo. In considerazione della estrema variabilità dell'impatto potenziale indotto dal porto in esercizio, in base alla tipologia dei natanti accolti (inquinamento delle acque derivante dai motori, disturbo acustico sulle biocenosi riparie, incremento di impatto su idrofite ed elofite lacuali - canneti - per effetto del moto ondoso aggiuntivo indotto), dalla documentazione agli atti non è possibile prefigurare l'impatto complessivo a regime del porto sull'ecosistema lacustre locale, specificatamente nella Baia di Pallanza.

In vari punti del SIA e della Relazione Generale si indica come nell'area dei pontili sia prevista l'installazione di cestini per la raccolta dei rifiuti, mentre saranno realizzati in strutture galleggianti prefabbricate (house - boat) poste all'ingresso del porto i servizi igienici ad uso dei diportisti, allacciati a pubblica fognatura.

Non è tuttavia chiaro se e quale servizio o struttura sia predisposta per la raccolta dei rifiuti liquidi dei natanti (reflui oleosi e liquami di sentina, acque nere dei servizi igienici di bordo), né quali regole siano previste al riguardo per i diportisti ospiti del porto, considerato che nel lago Maggiore non esistono punti con una equidistanza di 3 miglia nautiche dalla linea di costa ove scaricare i reflui trattati.

Piano di Monitoraggio Ambientale

In relazione alla componente Acque Superficiali (Cap. 3) si evidenzia che i Riferimenti normativi comunitari e nazionali sono datati e in alcuni casi errati in quanto riferiti a norme abrogate. A titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione alle sostanze pericolose e prioritarie occorre fare riferimento alla Dir. 2008/105/CE come integrata dalla Dir. 2013/39/UE: conseguentemente il riferimento nazionale corretto è il D. Lgs. n. 172/15 di recepimento. Per quanto attiene le acque potabili la Direttiva di riferimento è la Dir. 2020/2184/UE, recentemente recepita in Italia dal D. Lgs. 23 febbraio 2023, n. 18. Per quanto attiene le Acque di balneazione il riferimento utilizzato nella documentazione (D.P.R. n. 470/82) è norma abrogata. I riferimenti corretti sono quelli della Dir. 2006/7/CE e dal D. Lgs. n. 116/2008. Il D.lgs. n.152/99 è parimenti stato abrogato dal D. Lgs. n.152/06 e non costituisce più norma settoriale di riferimento per le Acque.

Per quanto attiene i parametri chimici e chimico-fisici da sottoporre a monitoraggio (AO, CO, PO), fatta salva la liceità di selezionare i parametri ritenuti più rappresentativi e potenzialmente soggetti ad alterazione da parte dell'opera, si osserva che la selezione effettuata non risulta coerente con quanto previsto dalla stessa normativa citata (Tab. 1/A Parametri di base da controllare nelle acque superficiali, di cui all'All. I alla Parte III del D.Lgs. 152/06, peraltro superata dalla tabella 1/A del già citato D.Lgs. 172/15), in quanto annovera parametri generici (ammoniaca, nitriti, nitrati, cloruri, solfati, bicarbonati, BOD5, etc.) e metalli (Na, K, Fe, Mg, Ca...) non ivi annoverati, né costituenti sostanze prioritarie, oppure annoverati in tab. 1/B (Cu) e persino parametri microbiologici previsti da normative, sia abrogate sia vigenti, inerenti la balneazione, ma non contempla parametri o gruppi di parametri (ad es. Idrocarburi Policiclici Aromatici -IPA, Ni, benzene, Idrocarburi alifatici clorurati, Diclorodifeniltricloroetano -DDT, Esaclorobenzene -HCB, Esaclorocicloesano -HCH) che invece rientrano nel novero degli inquinanti prioritari sia del D. Lgs. 152/06, sia delle norme successive di aggiornamento (D. Lgs.172/15): quanto sopra appare singolare e ne sfugge la logica tanto più se si considera che alcuni degli inquinanti non previsti (Es. Esaclorobenzene, IPA, DDT e congeneri quali DDD, DDE, Esaclorocicloesano) costituiscono effettivamente, assieme al Mercurio (Hg) contaminanti delle acque e, soprattutto, dei sedimenti lacustri della baia di Pallanza che, comprendendo l'area di progetto, fa parte del Sito di Interesse Nazionale di Bonifica Ex Enichem di Pieve Vergonte (ex L. 426/98). A tal riguardo, ci si aspetterebbe, anche in condizioni di scarsa contaminazione locale, la previsione quanto meno, in corso d'opera e nel post operam, di test eco-tossicologici atti a comprovare la neutralità delle opere in progetto rispetto allo stato di contaminazione dei luoghi. Si osserva, invece, che

la presenza di contaminazioni nel lago e nello specifico nella baia di Pallanza (pur documentata da decenni e da tutti i Rapporti annuali e triennali della Commissione per la Protezione delle acque Italo -Svizzere – CIPAIS - documenti scaricabili al sito <https://www.cipais.org/web/>) non risulta presa in considerazione nella componente Ambiente idrico, Cap. 6.5 dello Studio di Impatto Ambientale, ma bensì al Par. 6.4.1.3 nello Stato qualitativo della matrice suolo, ove si scrive che “La presenza dell’intervento all’interno del SIN...omissis...ha determinato una prima campagna di indagine sul sito dalle quali non risultano superamenti dei limiti di legge sia in ordine alla qualità delle acque, sia sui sedimenti” e comunque che “...Per quanto riguarda le lavorazioni in acqua ...il progetto non prevede attività di dragaggio o movimentazione di sedimenti del fondale. L’unica attività che interesserà il fondale è rappresentata dall’infissione dei pali di ancoraggio e dal deposito dei corpi morti....”.

Relativamente a detta campagna di indagine, svolta nel novembre 2022 ed interamente relativa ad acque e sedimenti nell’area di progetto e realizzata ai sensi dell’Art. 242-ter del D. Lgs.152/06 (Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica) sulla base del protocollo ARPA - ISPRA “Protocollo operativo per le indagini finalizzate a definire l’impatto dei progetti ricadenti nell’area del SIN di Pieve Vergonte in ambito fluviale e lacustre”, si riportano i risultati nell’elaborato PALLANZA_SA_0301_0 Report delle Indagini, con i relativi rapporti di prova. Al riguardo, premettendo che per alcuni rilevanti parametri (ad esempio p,p’-DDT e congeneri, benzo(a)pirene e IPA, Hg, Pb) il Limite strumentale adottato per la Determinazione / Quantificazione (LOD / LOQ) risulta non aggiornato e non adeguato agli Standard di Qualità per la definizione dello Stato Chimico delle acque (D.Lgs.172/15) e che pertanto non è, a rigore, corretta l’affermazione “non risultano superamenti dei limiti di legge”, ci si chiede quale sia la funzione della campagna d’indagine suddetta, non risultando prevista come Monitoraggio ante operam (AO), ovvero come “bianco”, ed anzi essendo programmata nel PMA l’analisi di set parametrici in gran parte differenti e peraltro non del tutto coerenti e motivati per le indagini AO, CO e PO, come sopra argomentato.

Paesaggio

Esaminata la documentazione progettuale consultabile nel sito internet del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, all’indirizzo: “<https://va.mite.gov.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686>”, considerato che l’intervento previsto consiste nella realizzazione del nuovo porto galleggiante sul fronte del lago Maggiore per una lunghezza pari a circa 200 m ed una profondità di 140 m, finalizzata all’approdo di n. 150 posti barca distribuiti principalmente su 4 pontili posti perpendicolarmente alla costa ed un pontile invece posto parallelamente alla medesima, situato nel Comune di Verbania (VB), considerato altresì che l’ambito territoriale interessato dall’intervento in oggetto ricade in un contesto di elevato pregio paesaggistico tutelato ai sensi dell’art. 142 lett. b) – fascia di rispetto del lago Maggiore del D. lgs. 42/2004 e smi (Codice dei beni culturali e del paesaggio), normato all’art. 15 delle NdA del Piano Paesaggistico Regionale (Ppr), approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, nonché ai sensi dell’art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi, di cui al DM 28/2/1953 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell’ambito dei comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio”, per il quale vigono le prescrizioni specifiche riportate nella scheda A(066) del “Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte”, Prima parte, del Ppr, tenuto conto che ai sensi della legge regionale n. 32 del 1 dicembre 2008 art. 3, l’intervento in oggetto non risulta essere ricompreso nei casi per cui la competenza a rilasciare l’autorizzazione paesaggistica è in capo alla Regione, si evidenzia che il Comune di Verbania (VB) rispetta le condizioni richieste dal Codice e dalla L. r. 32/2008, per esercitare la funzione autorizzatoria in materia di paesaggio, in quanto idoneo all’esercizio della delega.

Ad ogni buon fine, si osserva che riguardo alla verifica di conformità degli interventi rispetto alle prescrizioni contenute nelle NdA e alle prescrizioni specifiche riportate nella Scheda del Catalogo dei beni paesaggistici del Ppr, esaminati i contenuti della Relazione paesaggistica, nel prendere atto dell’analisi effettuata circa la coerenza dell’intervento con i contenuti di cui all’art. 15 delle NdA del Ppr, sarebbe opportuno un approfondimento che meglio evidenzia le motivazioni circa la conformità dell’intervento con le prescrizioni in esso contenute; in particolare si richiamano le prescrizioni di cui all’art. 15, comma 9 “Nei laghi di cui al comma 4 la realizzazione di interventi relativi a nuovi porti, pontili (...), è subordinata alla verifica della coerenza paesaggistica dell’intervento complessivo, prevedendo adeguati interventi e opere di integrazione con il paesaggio urbano e naturale circostante, da valutarsi in sede di procedure di VIA, ove prevista, e di autorizzazione paesaggistica”. Si richiamano altresì le prescrizioni specifiche definite per i beni paesaggistici nelle Schede del Catalogo dei beni paesaggistici sopra citate (cfr. Scheda A066) ed in particolare dovrà essere meglio esplicitata la motivazione circa la conformità degli interventi rispetto alla prescrizione (14) “Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati dalla presente scheda e/o individuati tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi delle aree poste nelle loro adiacenze non devono pregiudicare l’aspetto visibile dei luoghi, né interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi”, tenuto conto della presenza nel contesto in esame della rilevanza della SS 34 individuata quale belvedere nelle disposizioni di tutela paesaggistica e riconosciuta ai sensi dell’art. 30 delle NdA del Ppr come percorso panoramico. Si precisa inoltre che l’autorizzazione paesaggistica, oltre a recepire preventivamente il parere della Commissione locale del Paesaggio, potrà essere rilasciata a seguito dell’acquisizione del parere del Soprintendente o, nel caso in cui tale

parere non sia reso secondo quanto previsto dall'art. 146 Dlgs 42/2004 e s.m.i., nei termini stabiliti dalla Legge 241/90 e s.m.i.

Si rammenta che con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 il Consiglio regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Regionale (Ppr); le prescrizioni degli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33, 39 e 46 delle norme di attuazione in esso contenute, nonché le specifiche prescrizioni d'uso dei beni paesaggistici di cui all'articolo 143, comma 1, lettera b., del Codice stesso, riportate nel "Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte", Prima parte, sono vincolanti e presuppongono immediata applicazione e osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati.

Rifiuti

Nel SIA si legge che è stata prevista la "sistemazione di idonei cestini che verranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani". Sarebbe tuttavia opportuno, come anche indicato nelle planimetrie di altri porti della stessa tipologia indicati nello stesso SIA, individuare un'area predisposta alla raccolta differenziata dei rifiuti, in modo da permettere il conferimento anche di quei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni che non troverebbero posto nei cestini posizionati sui pontili a causa della loro tipologia o dimensione.

Bonifiche

Tenuto conto che l'area di intervento è ricompresa nel perimetro del SIN di Pieve Vergonte, si evidenzia che la realizzazione di interventi ed opere all'interno di siti di interesse nazionale, anche se non prevedono scavi ma comportano occupazione permanente di suolo, è assoggettata alla disciplina di cui all'art. 242-ter del D. Lgs.n. 152/2006 e all'art. 25 del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120.

Tale disciplina non trova applicazione nel caso di conclusione del procedimento di accertamento dello stato di potenziale contaminazione del sito interessato dall'intervento e dall'opera (C<CSC, C<CSR) per tutte le matrici (suolo, sottosuolo e acque sotterranee), ovvero decorsi 90 giorni dalla data di acquisizione dell'autocertificazione di cui all'art. 252, comma 4-bis, del d.lgs. n. 152 /2006.

La disciplina si applica, invece, qualora il sito risulti potenzialmente contaminato o contaminato, anche per una sola matrice.

Si rimanda al decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica del 26 gennaio 2023, n. 45, attuativo dell'art. 242-ter, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, che ha distinto le diverse tipologie di interventi e di opere in funzione dell'impatto, anche potenziale, che possono esercitare sulle matrici ambientali ed in funzione di specifiche caratteristiche dell'area interessata, con conseguente diversificazione della procedura di valutazione delle interferenze.

Compensazioni

Il SIA cita l'intenzione del proponente a realizzare le seguenti opere compensative:

- "tetti verdi" sulle strutture esistenti presenti nell'area di intervento;
- Installazione di fascine di legno sul fondo del lago, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna, in particolare, per preservare gli avannotti. Queste strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni;
- Sistemazione del Rio San Bernardino: si osserva che, a parte la breve descrizione di cui sopra, il proponente non ha allegato alcuna documentazione progettuale delle compensazioni, che restano quindi solo una proposta, di cui però mancano i dettagli.

Con riferimento al tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici e ad azioni che vadano nella direzione di un efficientamento energetico delle infrastrutture, si suggerisce di valutare l'opportunità di rendere il nuovo porto efficiente da un punto di vista energetico incrementando il ricorso a fonti rinnovabili, prevedendo ad esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici.

Rumore

Nella "Valutazione previsionale di impatto acustico" sono stati considerati tre ricettori posti nelle vicinanze del nuovo porto turistico: R1, R2 e R3. Per stabilire il livello residuo presso questi ultimi sono state eseguite delle misure di 15 minuti, che risultano in generale troppo brevi per definire il clima acustico caratteristico dell'area indagata. Quest'ultima, infatti, risulta interferita dal traffico veicolare sulla viabilità limitrofa (Via Paolo Troubetzkoy, Via Giuseppe Castelli e Viale Vittorio Tonolli). Le tre indagini fonometriche sono state utilizzate per calibrare il modello di simulazione SoundPlane, impiegato per determinare i livelli acustici ai ricettori, partendo dai dati di traffico rilevati in occasione delle misure sulle tre direttrici indagate (100, 30 e 70 veicoli/ora rispettivamente). Il modello è stato considerato validabile, in quanto il massimo scarto ottenuto è risultato pari a +2,5 dB.

Il documento considera il rumore prodotto durante la fase di esercizio e di cantiere. Non essendo stato emanato un regolamento che disciplini l'inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo, da natanti o da imbarcazioni di qualsiasi natura (comma 1, art.11, L.447/95), a livello cautelativo, sia per il trasporto a lago in fase di cantiere che per la navigazione in fase d'esercizio, è stata considerata una linea di emissione continua senza una ponderazione nel tempo del passaggio del natante.

È stata prodotta la simulazione dell'attività in esercizio, ovvero per lo scenario successivo all'apertura del porto. Si è considerato un incremento del traffico veicolare a partire dal numero di posti barca (150) considerando un numero di viaggi di andata e ritorno (300) nella stessa giornata di 16 ore sulla viabilità di accesso, ripartendoli secondo quanto osservato in sede di rilievo: 30% e 70% rispettivamente su Via Castelli e Viale Tonolli; 100% su Via Troubetzkoy. Relativamente a tale simulazione si segnala che i dati di traffico, a cui viene sommato il contributo determinato dall'apertura del nuovo porto, sono stati forniti dal Comando di Polizia Locale di Verbania. Si osserva, inoltre, che i dati di traffico orari sono stati ricavati facendo la media giornaliera, applicando il 90% per considerare solo i traffici diurni e dividendo per le 16 ore del periodo diurno.

Questi valori sono stati poi introdotti come dati di input del modello, ottenendo i livelli di emissione e di immissione assoluta, questi ultimi determinati sommando i primi al livello statistico L95 delle misure eseguite per considerare il rumore di fondo non interferito dal traffico. I livelli ottenuti rispettano i limiti della classe in cui i ricettori sono inseriti dal Piano di zonizzazione acustica di Verbania.

È stata prodotta la simulazione per la fase di cantiere considerando le sorgenti sonore più impattanti: pontone modulare non propulso, pontone propulso, spintore 280 HP con livelli di potenza sonora caratteristici pari a 85 dB(A); vibratore idraulico ad alta frequenza + gru da pontone con livello di potenza sonora caratteristico pari a 100 dB(A). Questi valori sono stati introdotti nel modello ottenendo dei livelli di emissione e di immissione assoluta, questi ultimi determinati sommando i primi al Leq misurato presso ciascun ricettore per tener conto questa volta del traffico presente. In questo caso si è eseguito anche il calcolo del differenziale ed in generale si è ottenuto il rispetto dei limiti acustici vigenti.

Relativamente alla valutazione presentata si osserva che le indagini fonometriche effettuate per definire il clima acustico presso i ricettori presentano un tempo di misura molto breve (15') e sono state eseguite a 1,5 m da terra, mentre la mappatura dei livelli è stata restituita per i due scenari a 4 m di altezza. A prescindere da ciò si ritiene sufficiente la trattazione presentata purché si adottino le seguenti precauzioni:

- a) Rispetto, per la fase di cantiere, delle indicazioni contenute nel Regolamento acustico del Comune di Verbania.
- b) Adozione di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia impiegando macchinari in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che attraverso un'ideale e oculata organizzazione delle attività di cantiere.
- c) Effettuazione di autocontrolli tramite misure fonometriche tese a verificare il rispetto dei limiti normativi presso i ricettori maggiormente interferiti così come previsto dal punto 13 del cap. 4 della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

L'area interessata dal progetto, per quanto riguarda le opere a terra, si inserisce in un contesto urbanizzato privo di carattere di naturalità.

Per quanto riguarda le opere in area lacuale, si osserva l'assenza di una descrizione dell'ambiente lacustre, in particolare nella zona del fondo lago, interessata dall'appoggio dei grandi blocchi di cemento, i cosiddetti “corpi morti” con funzione di ancoraggio delle strutture portuali.

La descrizione delle biocenosi presenti in tale area è funzionale alla valutazione dei possibili impatti sulle componenti biotiche ed ecosistemiche.

Atmosfera e clima

In riferimento alla matrice atmosfera si concorda nel ritenere i possibili impatti dell'opera, sia nella fase di realizzazione che di esercizio, trascurabili.

Il proponente nel SIA non tratta il tema del cambiamento climatico, come indicato dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020 “Valutazione di impatto ambientale”.

Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale” con particolare riferimento alla vulnerabilità dell'opera agli eventi estremi.

La documentazione non presenta una descrizione della caratterizzazione meteo-climatica dell'area oggetto di studio, con l'identificazione dei possibili hazard climatici per l'area (precipitazioni intense, tempeste, ondate di freddo o di calore, etc...) e dei loro possibili impatti (alluvioni, diminuzione risorse idriche, etc.). Manca inoltre un'analisi degli scenari futuri (scenari IPCC).

È necessario inoltre identificare le interazioni tra l'opera ed i cambiamenti climatici, valutando la vulnerabilità dell'opera ed il contributo che la stessa potrebbe avere sugli impatti dei cambiamenti climatici.

Per quanto concerne gli elaborati progettuali, infine, si richiede che il Proponente provveda alla presentazione di una planimetria generale del porto, in cui vengano indicati i punti di attracco della N.L.M. (Navigazione Lago Maggiore), e che essa sia trasmessa alla Direzione di esercizio Lago Maggiore. È infatti vincolante il parere di quest'ultima per la realizzazione del porto ai fini della disciplina della navigazione, poiché si tratta di interventi interferenti con la navigazione e attinenti occupazioni demaniali con opere in acqua di superficie superiore ai 100 mq, ai sensi della L.R. 2/2008, art. 4, comma 1, lettera g) ed art. 12.

Integrazioni richieste dalla CTVA con nota prot. n. CTVA/11853 del 19/10/2023, acquisita al prot. n. MASE/168108 del 19/10/2023:

Cantierizzazione e Cronoprogramma

Al fine di ottenere un quadro completo delle azioni di progetto e degli impatti che le stesse potranno avere sulla componente biodiversità, chiarimenti sugli aspetti operativi, dimensionali e attuativi del progetto. In particolare:

- *descrivere nel dettaglio tutte le attività che saranno svolte in ambiente sia lacuale sia terrestre per la realizzazione di ognuna delle opere che sono comprese nel progetto e i mezzi e attrezzature che saranno impiegati con la descrizione delle emissioni anche sonore che producono;*
- *specificare l'estensione e la localizzazione della superficie del sito o dei siti di cantiere, distinte per attuale tipologia d'uso, che il progetto nel suo complesso è destinato a occupare;*
- *dettagliare le azioni associate alla realizzazione ed esercizio del o dei cantieri, vie di transito dei mezzi per raggiungere i cantieri e i periodi in cui saranno svolte le attività al loro interno.*

Il Proponente deve fornire un cronoprogramma dettagliato di tutte le attività, con l'esatta indicazione del periodo e le specifiche di durata di ogni fase e che tenga conto delle problematiche ambientali connesse alle interferenze con gli ecosistemi, la flora e la fauna. Si dovrà porre particolare attenzione ai periodi critici, con un'attenta organizzazione dei tempi di lavoro in funzione delle specie chiave maggiormente a rischio tenendo conto anche delle rotte e periodi migratori dell'avifauna, dei cetacei e rettili marini e periodi di nidificazione.

Per quanto riguarda le attività di realizzazione dei tetti verdi, il Proponente deve specificare esempi di successo soprattutto con riferimento alle condizioni locali.

Rifiuti

Occorre approfondire il quadro progettuale relativo alla produzione di rifiuti sia solidi sia liquidi in fase di cantiere e in esercizio, specificando tipologie e volumi previsti anche in relazione all'indotto, localizzazione siti di raccolta temporanea e conferimento finale e modalità di trasporto, aggiornando il quadro dei conseguenti impatti.

Idraulica

In relazione alla richiesta avanzata alla Regione Piemonte ai fini del rilascio del nulla osta idraulico, occorre fornire gli allegati alla richiesta medesima che non risultano depositati in sede di VIA, specificamente le Tavole grafiche di progetto, la Relazione tecnica illustrativa e la documentazione fotografica, chiarendo se alla data in cui le integrazioni alla presente richiesta saranno depositate detto nulla osta sia stato rilasciato.

Tematiche ambientali

In generale individuare e descrivere i recettori sensibili considerate, le ragioni di detta scelta e, conseguentemente, le ragioni per l'individuazione dei punti di monitoraggio.

Il Proponente dovrà fornire la necessaria documentazione circa le modalità di trasporto dei materiali via lacuale e via terrestre prodotti nell'area cantieristica di Verbella e Gaggetto, all'area di progetto e analizzare in modo approfondito i possibili impatti, tenuto conto sia delle rotte di navigazione sul lago sia della percorrenza sulla viabilità ordinaria, precisando eventuali intralci al traffico esistente, avuto riguardo alla distanza dei ricettori sensibili lungo i percorsi scelti.

Riqualficazione del torrente San Bernardino

Il Proponente dovrà descrivere in modo approfondito le azioni, le modalità di esecuzione, la tempistica di detto intervento, facendosi carico di ottenere il consenso del Comune.

Acque e sedimenti lacustri

Premettendo la necessaria verifica dei riferimenti normativi utilizzati, fra cui l'abrogato D. Lgs. 152/1999, e conseguentemente della correttezza delle analisi eseguite sulla matrice sedimenti lacustri e sulla matrice acque, risulta necessario:

1. *verificare la dichiarata conformità alle CSC di riferimento per le acque dei campioni prelevati aggiornando i parametri rispetto a quanto previsto per gli Standard di Qualità per la definizione dello Stato Chimico delle acque dal D.Lgs. 172/15;*
2. *relativamente al monitoraggio, aggiornare il quadro degli analiti e parametri previsti rispetto alla normativa vigente e includendo in ogni caso gli inquinanti, fra cui Esaclorobenzene, IPA, DDT, DDD, DDE, Esaclorocicloesano riscontrati effettivamente, assieme al Mercurio, nelle acque e nei sedimenti lacustri del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Pieve Vergonte di cui l'area di progetto è parte.*

Terre e rocce da scavo

Anche se le terre e rocce da scavo prodotte risultano di modesto volume (325,73 m³), tenuto conto che l'area di progetto ricade nel SIN di Pieve Vergonte e che nelle aree a terra appare probabile, allo stato della caratterizzazione geologico-stratigrafica eseguita sulla base di indagini pregresse insiti limitrofi, il rinvenimento di spessori significativi di materiali di riporto di incerta natura e potenzialmente contaminati, occorre approfondire la caratterizzazione ambientale

finalizzata alla verifica della conformità alle CSC di riferimento anche delle aree emerse oggetto di scavi o occupazione permanente di suolo.

Biodiversità

Il Proponente—ancorché abbia condotto uno studio di Livello 1 (Screening) per la valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.) del progetto sul sito ZSC/ZPS della rete Natura 2000 “Fondo Toce”, dal quale ha evinto che il progetto in esame non eserciterà impatti significativi sul sito stesso—dovrà svolgere uno studio di VIA adeguatamente approfondito sulla biodiversità dell’area del lago che ricade all’interno dell’Area di Influenza del sito del progetto.

Lo studio deve consentire una comprensione degli impatti ambientali, inclusi quelli cumulativi, sia nella fase di costruzione sia di esercizio, anche al fine di individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione e, eventualmente, alternative fattibili, basato sulle linee guida della Commissione Europea “Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)”,

A tale riguardo si sottolinea la necessità di presentare una baseline, nel senso delle Linee Guida citate sopra, meno sommaria e più dettagliata e comprensiva di quella presentata nello Studio di Impatto Ambientale, fondata su uno studio documentale preliminare per rivedere le conoscenze disponibili, incluse quelle più recenti, e individuare le eventuali esigenze in termini di dati e informazioni da acquisire attraverso indagini sul campo.

Gli impatti su specie e habitat lacustri dovrebbero essere quantificati o registrati utilizzando parametri che consentano di valutare in maniera il più possibile oggettiva l’entità degli impatti, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, in ragione, per esempio, di sottrazione e deterioramento degli habitat, inquinamento, rumore, peggioramento di altre condizioni ecologiche.

Salute umana

Il Proponente dovrà effettuare l’identificazione e prima caratterizzazione della popolazione potenzialmente esposta, inclusa una descrizione della sua distribuzione spaziale sul territorio. A tal fine è utile la descrizione della popolazione come rappresentata nelle sezioni di censimento aggiornate e scaricabili dal sito dell’Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT).

Per quanto riguarda i profili di salute, il Proponente dovrà identificare i comuni che saranno interessati dalle esposizioni legate al progetto. I profili di salute generali devono riguardare almeno gli esiti di mortalità e ricovero e l’incidenza per l’insieme dei tumori delle popolazioni comunali interessate dall’opera.

Il profilo di salute va descritto tramite indicatori per grandi gruppi di cause, così come effettuato nel sistema di sorveglianza epidemiologica SENTIERI (tutte le cause, tutti i tumori, Malattie sistema circolatorio, Malattie apparato respiratorio, Malattie apparato digerente, Malattie apparato urinario) e i dati devono essere relativi all’ultimo quinquennio disponibile.

Il profilo di salute generale, deve essere presentato tramite la metodologia della standardizzazione indiretta, avendo come riferimento la Regione.

Per consentire confronti con diverse realtà territoriali, in particolare con i profili di salute delle ASL e delle regioni di riferimento, e dei comuni selezionati in tempi diversi, gli indicatori che riguardano il profilo di salute generale devono essere prodotti anche con il metodo della standardizzazione diretta, avendo come riferimento la popolazione standard europea”;

3. DOCUMENTAZIONE E OSSERVAZIONI/PARERI

RILEVATO che la documentazione trasmessa, disponibile al link <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686?Testo=&RaggruppamentoID=111#form-cercaDocumentazione>, consiste in:

alla presentazione dell’istanza:

Elenco Elaborati

Relazioni

- Studio di Impatto Ambientale
- Screening di Incidenza
- Piano di Monitoraggio Ambientale
- Sintesi Non Tecnica
- Relazione Paesaggistica
- Smaltimento acque meteoriche a terra - Relazione idrologica e idrogeologica

Quadro conoscitivo

- Quadro conoscitivo: Siti di interesse nazionale e Siti contaminati
- Quadro conoscitivo: Vincoli - D. Lgs. n.42/2004
- Quadro conoscitivo: Aree protette, Aree di importa naturalistica e Rete Natura 2000
- Quadro conoscitivo: Dissesto idraulico e idrogeologico
- Quadro conoscitivo: Rete Ecologica Regionale
- Quadro conoscitivo: Intervisibilità e valori panoramici del territorio

Valutazioni e indagini

- Valutazione: Sintesi delle problematiche e valenze ambientali e paesaggistiche
- Valutazione: Verifica dell'intervisibilità paesistica
- Valutazione previsionale di impatto acustico
- Report delle indagini

Elaborati di progetto

- Relazione Generale
- Planimetria e disposizione 150 posti barca
- Sezioni
- Sezione tipo R-R a livello minimo, medio e massimo
- Sezione tipo Q-Q e S-S a livello minimo, medio e massimo
- Passerella di accesso agli ormeggi - Sezioni di funzionamento a livello minimo, medio e massimo
- Ancoraggio - Planimetria
- Elemento tipo di Diga Galleggiante 20x4m
- Elemento tipo di Ponte 12x3m ad alto dislocamento
- Elemento tipo di Pontile 12x2,5m
- Elementi tipo di Finger di ormeggio
- Disposizione erogatori servizi
- Studio Meteomarinario
- Relazione Idrologica Idraulica
- Relazione di calcolo ancoraggi
- Relazione sulle fasi realizzative
- Computo metrico estimativo realizzazione
- Elenco prezzi unitari
- Analisi Prezzi - Offerte
- Computo metrico estimativo - Dismissione
- Piano di manutenzione
- Inquadramento territoriale
- Estratti urbanistici
- Planimetria generale stato di fatto
- Planimetria generale progetto soluzione C
- Planimetria reti elettriche
- Planimetria reti idriche
- Planimetria attacco a terra stato di fatto
- Planimetria attacco a terra progetto
- Planimetria opere compensative stato di fatto
- Planimetria opere compensative progetto
- Prospetto stato di fatto e progetto
- Sezione totale + dettagli
- Sezioni 3 livelli idrometrici del lago Maggiore
- Volumi a servizio
- Foto stato attuale
- Fotoinserimento del progetto

- Relazione architettonica
- Richiesta per la convenzione italo-elvetica per la pesca
- Richiesta nullaosta sicurezza navigazione
- Richiesta nullaosta allacciamento alle reti idriche e smaltimento reflui
- Richiesta nullaosta idraulico
- Computo metrico estimativo delle opere a terra
- Computo metrico estimativo delle opere di mitigazione
- Analisi dei parcheggi
- Individuazione delle attività alberghiere
- Individuazione delle attività di ristorazione
- *Layout* di cantiere a terra a Verbania
- Planimetria di verifica dell'agibilità
- Alternative progettuali - proposta di Feriolo e Suna
- Planimetria generale soluzione A
- Planimetria generale soluzione B
- Prospetto stato di fatto e progetto soluzione A
- Prospetto stato di fatto e progetto soluzione B
- Prime indicazioni per la sicurezza
- Cronoprogramma dei lavori e delle opere
- Planimetria area di cantiere a lago
- Quadri economico generale
- Relazione geologica e geotecnica

TENUTO CONTO che:

con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024 (), il Proponente ha consegnato la seguente documentazione integrativa, disponibile al sito <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686?Testo=&RaggruppamentoID=12#form-cercaDocumentazione>:

- *Layout* n. 1
- *Layout* n. 2
- *Layout* di progetto con cerchi di evoluzione
- Rotte della navigazione Lago Maggiore
- Rotte della navigazione del Progetto -Laveno Mombello - Sesto Calende
- Planimetria attacco a terra progetto
- Dettaglio cassonetti interrati rifiuti
- Foto-inserimento del progetto area a terra
- Analisi dei parcheggi
- Riepilogo Nulla Osta Idraulico
- Relazione Paesaggistica
- Business Plan Porto Pallanza
- Studio di Impatto Ambientale
- Sintesi Non Tecnica
- Piano di Monitoraggio Ambientale
- Opere di compensazione - Torrente San Bernardino
- Documento di risposta alle integrazioni

Le integrazioni fornite alla CTVIA, alla Regione Piemonte e al MiC (parzialmente) sono state inserite nel testo del presente parere. Le integrazioni di specifica competenza del MiC e della Sovrintendenza sono demandate al parere del MiC.

TENUTO CONTO che sono pervenuti i seguenti pareri, osservazioni e controdeduzioni:

dopo la presentazione dell'istanza:

- Parere dell'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL TICINO E DEL LAGO MAGGIORE in data 12/09/2023 acquisito al prot. n. MASE/0144512 del 21/09/2023;

- Osservazioni del Signor Luigi Panigati con nota acquisita al prot. n. CTVA/12971 del 16/11/2023;
- Osservazioni del CNR – IRSA in data 1/12/2023 acquisite al prot. n. MASE/197613 del 14/12/2023;
- Nota prot. 114/23 dell’8/11/2023, acquisita con prot. 179924/MASE di pari data, del Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca;

dopo la trasmissione delle integrazioni:

- Parere della Regione Piemonte in data 29/02/2024, acquisito al prot. n. MASE/0039540 in data 06/03/2024;
- Osservazioni della Signora Marica Spezia, in data 29/02/2024, acquisita al prot. n. MASE/0038790 del 14/03/2024;
- Osservazioni del Signor Attalla Farah, consigliere del Comune di Verbania, in data 01/03/2024, acquisite al prot. n. MASE/0040666 del 14/03/2024;
- Osservazioni della Signora Silvia Frattini, in data 29/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0039329 del 14/03/2024;
- Osservazioni del Signor Piero Vallanzasca, Legale Rappresentante dell'Associazione Italia Nostra APS, in data 26/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0036546 del 05/03/2024;
- Osservazioni del Dr. Luigi Panigati in data 3/11/23, acquisite al prot. n.: MASE/0029089 del 16/02/2024, MASE/0027079 del 13/02/2024 , MASE/0030139 del 19/02/2024;
- Osservazioni del Sig. Luigi Panigati in data 21/02/2024 acquisite al prot. n. MASE/0032711 del 21/02/2024;
- Osservazioni del Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca (CISPP) in data 21/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0033130 del 22/02/2024;
- Osservazioni della Società CANOTTIERI PALLANZA A.S.D. in data 23/02/2024, acquisite MASE/0035274 del 06/03/2024;
- Controdeduzioni - MARINA DI VERBELLA SRL alle osservazioni trasmesse, in data 28/03/2024, acquisite al prot. n. MASE/0060399 del 03/04/2024;
- Risposta alle Osservazioni del CNR IRSA al progetto "Nuovo porto turistico di Pallanza - Comune di Verbania" in data 1/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0197613 del 04-12- 2023;
- Osservazioni di Italia Nostra con nota prot. 14/24 del 18/04 /2024, acquisita al prot. n. CTVA/73837 del 19/04/2024;
- Parere del Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca (CISPP) con nota prot. n. 34/24 del 22/04/2024, acquisita al prot. n. CTVA/5363 del 22/04/2024;
- Controdeduzioni del Proponente con nota tecnica al Parere trasmesso dal Commissario italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca in data 7/05/2024, acquisita al prot. n. MASE/84015 del 8/05/2024 e al prot. n. CTVA/6232 del 8/05/2024;
- Nota del Commissario italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca prot. n. 39/24 in data 8/05/2024, acquisita al prot. n. CTVA/6245 del 9/05/2024;

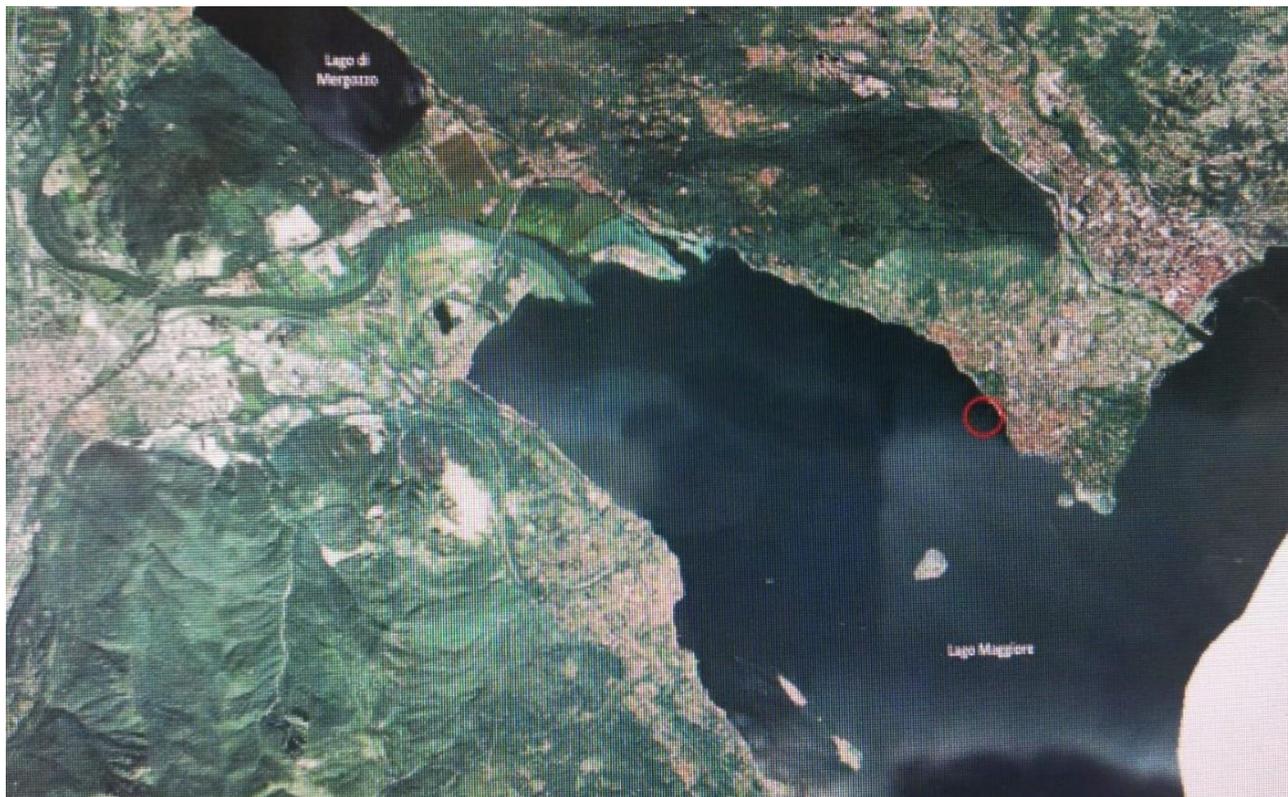
TENUTO CONTO che tutte le osservazioni e i pareri sono state esaminati e le considerazioni conclusive permettono di completare il quadro delle valutazioni del presente parere;

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell’art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

RILEVATO che l’oggetto del presente parere è l’accertamento della compatibilità ambientale del Progetto di “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania”;

4. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Aspetti progettuali e realizzativi



Planimetria di inquadramento territoriale – estratto PPR Regione Piemonte. In rosso l’area d’intervento

Motivazioni e scelta tipologica dell’intervento

Il progetto propone la realizzazione di un porto turistico per un numero complessivo di 150 imbarcazioni di diverse dimensioni, attraverso l’installazione di pontili galleggianti in località Pallanza, nel comune di Verbania, sulla sponda piemontese del lago Maggiore. Il progetto ha privilegiato la tecnica costruttiva dei pontili galleggianti, già ampiamente presenti sul lago Maggiore. È riportata una breve trattazione descrittiva dei porti realizzati utilizzando gli elementi galleggianti lungo le sponde del lago Maggiore, che pone in evidenza la continuità, non solo costruttiva, del progetto proposto con le preesistenze ma che ne sostiene la compatibilità quanto all’inserimento paesaggistico, richiamandosi in particolare ai precedenti di Portolabieno, Brissago, Ascona, Cannero Riviera, Minusio, Locarno, Ranco, Gambarogno.

Il progetto proposto

L’area di progetto del Nuovo Porto Turistico di Pallanza è localizzata sulla sponda occidentale piemontese del lago Maggiore, all’interno del Comune di Verbania, a una quota di circa 197 m s.l.m. Il progetto insiste all’interno del SIN di Pieve di Vergonte, individuato dal D.M. del 10 gennaio 2000 e pubblicato con G.U. n. 46 del 25 febbraio 2000, condizione che ha determinato una prima campagna di indagine al fine di poter escludere la presenza di superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) nei sedimenti e rendere sostenibile (elegibile) l’opera. Per quanto riguarda l’ambito costiero, il progetto, limitato a un riassetto delle aree prospicienti l’accesso al nuovo porto, è localizzato all’interno di un ambito particolarmente sensibile soprattutto dal punto di vista paesaggistico e ambientale.

Criteri di progettazione

Le soluzioni progettuali comprendono: le opere in acqua; il piano di ormeggio delle imbarcazioni; il molo frangiflutti galleggiante; i pontili interni e i *finger*; l’ancoraggio delle strutture galleggianti; l’accesso all’infrastruttura portuale; i volumi di servizio delle *house boat*; l’impiantistica a servizio delle imbarcazioni e

i servizi. L'intervento prevede anche la realizzazione di modeste opere a terra relative agli interventi per consentire l'accesso pedonale e carrabile all'infrastruttura, alcuni posti auto per soste brevi e i relativi spazi di manovra, il pontile parallelo alla linea di costa e la passerella di accesso agli ormeggi.

Il progetto

Le opere in acqua

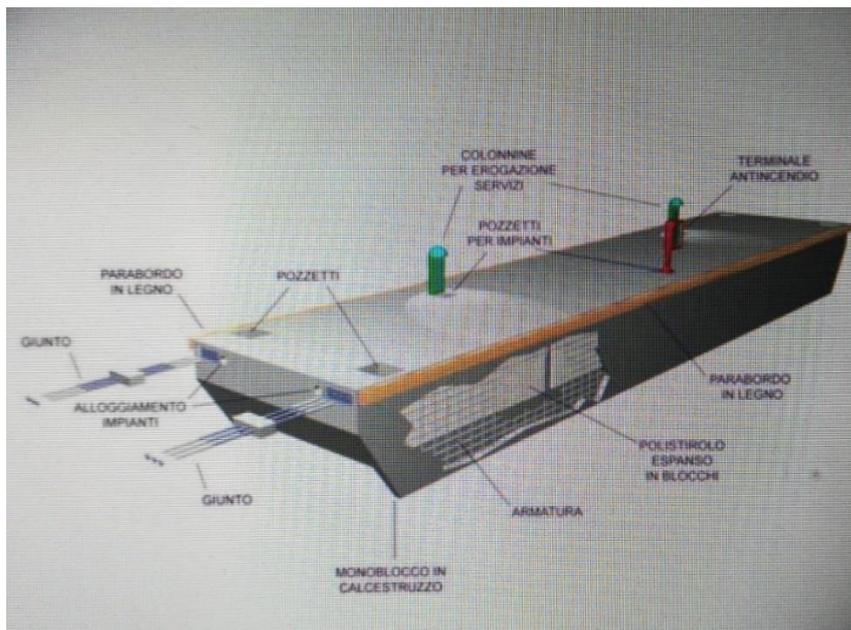
Il progetto delle opere in acqua prevede la creazione di un bacino protetto, dell'estensione di 22.844 m², attraverso l'impiego di strutture galleggianti della stessa tipologia di quelle utilizzate per molte strutture portuali destinate alla nautica da diporto già presenti in altre località del lago Maggiore.

Il piano di ormeggio delle imbarcazioni

Il Proponente ha previsto di sfruttare la massima ricettività possibile dell'approdo, tenendo conto delle dimensioni delle imbarcazioni che in genere navigano sul lago Maggiore, per un totale di circa 150 posti barca.

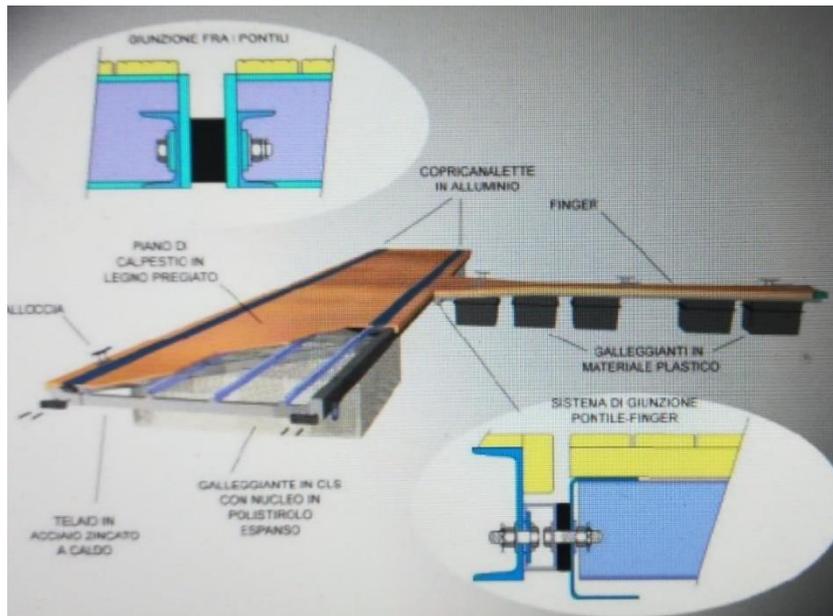
Il molo frangiflutti galleggiante

L'entità del moto ondoso del paraggio, unita alla necessità di garantire la sicurezza dell'ormeggio delle imbarcazioni e il *comfort* dei diportisti, rendono necessaria la presenza di un bacino protetto da un molo frangiflutti galleggiante. Per il dimensionamento della diga e dei suoi sistemi di giunzione sono state eseguiti i calcoli strutturali sulla base dei risultati di prove in vasca di manufatti similari, in rapporto con le caratteristiche dell'onda incidente di progetto. Lungo i lati degli elementi galleggianti saranno presenti gli alloggiamenti per l'impiantistica idrica ed elettrica al servizio delle imbarcazioni.



I pontili interni e i finger

I pontili interni e i *finger*, elementi modulari galleggianti, saranno realizzati con un telaio in acciaio zincato, i primi in calcestruzzo armato e gli altri in materiale plastico; i piani di calpestio dei pontili saranno rivestiti in legno esotico pregiato. La lunghezza del *finger* sarà differenziata e commisurata alla lunghezza della barca servita mentre, la loro larghezza, di 1 m, sarà costante. Sia i pontili sia i *finger* saranno dotati di parabordi in materiale plastico e di sistema di giunzione ammortizzato tra un elemento e l'altro.



I sistemi di ancoraggio

La conformazione del fondale, caratterizzata da un andamento rapidamente decrescente già a pochi metri di distanza dalla costa, ha reso necessario il ricorso a una soluzione progettuale differenziata in funzione delle varie aree e dell'andamento del fondale. Gli elementi di ancoraggio che saranno utilizzati sono stati pali telescopici, corpi morti, tiranti, catene e cavi di ritenuta.

Il pontile di riva, posto nella parte dello spazio acqueo con minore profondità, sarà ancorato con pali telescopici. Sul fondo sarà infissa una camicia metallica e all'interno della stessa scorrerà il palo di ancoraggio, con il vantaggio di mantenere il pontile nella sua posizione planimetrica al variare del livello del lago e mantenendo, allo stesso tempo, la testa del palo di ancoraggio allo stesso livello di affioramento del pontile.

Per la diga galleggiante, posta nella parte dello spazio acqueo di maggiore profondità, è previsto l'impiego di un sistema di ancoraggio costituito da corpi morti e tiranti di ancoraggio realizzati con le tradizionali catene di diametro adeguato, per sopportare gli sforzi indotti dal vento e dal moto ondoso sulla diga, garantendo, al tempo stesso, il libero movimento dell'intera struttura in senso verticale per potersi adeguare alle ampie escursioni di livello del Lago. Per i pontili interni, radicati e collegati al pontile di riva, ma che si estendono nella parte di spazio acqueo di maggiore profondità, è previsto l'impiego di un sistema di ancoraggio costituito da corpi morti e tiranti di ancoraggio realizzati con le tradizionali catene di diametro adeguato.

L'accesso alla struttura portuale

Per l'accesso pedonale agli ormeggi è prevista l'installazione di una passerella dimensionata per rendere possibile l'accesso dei disabili alle strutture di ormeggio, limitatamente ad alcune condizioni di livello del lago. La passerella sarà dotata di ruote di scorrimento sul basamento posto sulla sponda a terra e, dall'altro lato, di una cerniera di collegamento alla piattaforma di appoggio direttamente connessa al pontile di riva.

I volumi a servizio tipo house boat

Al fine di ridurre al massimo gli interventi a terra e di evitare sottrazione permanente di habitat o consumo di suolo con la realizzazione di nuovi elementi costruiti, il progetto propone di inserire i volumi di servizio del nuovo porto di Pallanza all'interno di due strutture prefabbricate galleggianti, tipo *house boat*, in adiacenza al pontile di riva e, da questo, direttamente accessibili. Le due strutture ospiteranno, l'una l'ufficio e la *reception* portuale e l'altra i servizi igienici per i diportisti della struttura portuale.

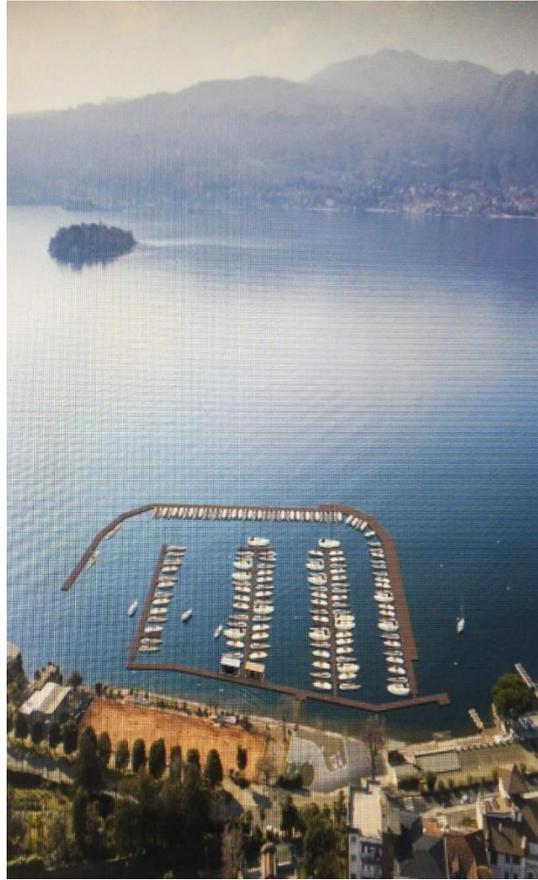
L'impiantistica a servizio delle imbarcazioni e servizi

Le imbarcazioni ormeggiate nella struttura portuale, disporranno di prese per l'erogazione dell'energia elettrica e di rubinetti per l'acqua potabile posti all'interno di idonei erogatori servizi dotati anche di lampada per l'illuminazione del piano di calpestio della diga. L'impianto idrico preleverà l'acqua direttamente dall'acquedotto cittadino. Riguardo allo smaltimento dei rifiuti del porto è prevista la sistemazione, lungo lo sviluppo degli ormeggi, di idonei cestini che saranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani. I volumi derivanti dall'esercizio del porto sono stati calcolati su una media estiva di sedici fine settimana per 160 utenti. È riportata la stima di base relativa ai dati generali per l'impiantistica aggiornata al 2 maggio 2023. Riguardo ai servizi igienici nell'*house boat*, si prevede di realizzare casse di raccolta delle acque nere e grigie che saranno convogliate in fognatura attraverso una pompa di rilancio collegata a un collettore posizionato sotto la passerella del pontile.

Le opere a terra

L'accesso alla vera e propria struttura portuale avverrà attraverso un'area di 925,19 m², nella quale troveranno sede 3 posti auto esclusivamente per il carico e scarico dei diportisti, il ricovero di carrelli portabagagli a disposizione dei diportisti e l'area per la raccolta differenziata dei rifiuti. L'area di manovra per il parcheggio e per il ricovero dei carrelli portabagagli è prevista in blocchetti di Serizzo, mentre le superfici circostanti saranno lasciate a verde. Per la raccolta differenziata sono previsti dei contenitori interrati tecnologicamente avanzati che presentano in superficie torrioni esterni circondati da una pedana calpestabile a chiusura dell'intero pozzetto di raccolta. Per la loro installazione sarà necessaria la predisposizione di una platea in calcestruzzo e una fossa di scavo di circa 2,50 m di profondità. Superata la zona d'ingresso, l'accesso alla struttura galleggiante è garantito dalla passerella principale a sua volta collegata ai pontili dove si raggiungono i *finger* con i posti barca. L'area non sarà recintata e sarà accessibile attraverso un *badge* di ingresso riservato ai diportisti per aprire e chiudere una sbarra per l'accesso carrabile. L'area è oggetto di Concessione demaniale migliorativa insieme alle aree dello specchio acqueo del lago.





Sito di progetto

L'estensione e la localizzazione della superficie del sito sono riportate all'interno degli elaborati PALLANZA_CA_0302_0 e PALLANZA_PA_0127_0, precisando che l'estensione della porzione terrestre pari a circa 925,19 m² si localizza all'interno di Zone residenziali a tessuto urbano continuo. Non sono previsti nuovi volumi ma solo la sistemazione, anche a verde, con il mantenimento della vegetazione arborea esistente, dell'area di accesso al nuovo porticciolo, accessibile alla fruizione pubblica. Per questi aspetti il Proponente rimanda al Par. 5.2.4.1 “Aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali” dell'elab. PALLANZA_SA_0101_1.

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 dalle fasi di cantiere, 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, sono proposte due aree di approvvigionamento e carico dei materiali delocalizzate: una a Marina di Verbella a Sesto Calende, presso il porto gestito dallo stesso Proponente; e una presso l'area del Gaggetto a Laveno Mombello in concessione alla ditta COMAR s.r.l., oltre a una limitata area a terra, a Pallanza, corrispondente all'area di accesso all'infrastruttura, prospiciente l'area di cantiere in acqua, corrispondente al costruendo porto. Nella Figura 4.4 – Lago Maggiore – Planimetria area di cantiere a lago (PALLANZA_CA_0302_0) è riportata la perimetrazione dell'area di cantiere in acqua, mentre nella Figura 4.5 - Lago Maggiore - Layout di cantiere a terra Verbania (PALLANZA_PA_01_27_0) è riportata la delimitazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei materiali a terra a Pallanza, delle dimensioni di 585 m².

Il Proponente, in relazione alle vie di transito per raggiungere i cantieri, ha redatto un nuovo elaborato (PALLANZA_PA_0101b_0 “Inquadramento territoriale - rotte della navigazione”), con la precisazione sia che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall'area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago, sia che per il trasporto di materiale via

terra potranno essere utilizzate: le Autostrade A8 e A26/E62 e, in minima parte SS33/SS34 da Milano; E612 e A26 da Torino.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così riscontrato le richieste del MiC:

Disponibilità dei servizi, parcheggi, bar, alberghi, ristoranti

- a Pallanza la disponibilità dei parcheggi esistenti nel raggio di 500 m dalla marina è di 452 parcheggi gratuiti, 81 a pagamento e uno per disabili e fino a un raggio di 1000 m è di circa 1113 gratuiti, 350 a pagamento e 29 per disabili, a cui andranno aggiunti i 300 posti previsti dalla realizzazione del multipiano di Via Crocetta, a 350 m 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 saranno ultimati nell'arco di dieci mesi; per quanto riguarda bar e ristoranti la disponibilità è di 27 in un raggio di 2000 m, mentre gli alberghi in un raggio di 2500 m arrivano a 11 a cui si aggiungono 44 case vacanza, senza contare tutti i servizi di Intra che non sono stati conteggiati;
- a Suna la disponibilità di parcheggi in un raggio di 500 m è di circa 20 parcheggi gratuiti e 25 a pagamento e 2 per disabili, fino a un raggio di 1000 m ci sono 114 parcheggi gratuiti, 15 parcheggi a pagamento e 8 parcheggi per disabili; per quanto riguarda bar e ristoranti la 6. Il Proponente ricorda che dall'analisi effettuata nel raggio di 2500 m dalla marina, senza contare i 300 posti del nuovo parcheggio multipiano di Via Crocetta, complessivamente i posti auto disponibili sono 1862 di cui 271 a pagamento, 61 STI PRM e 40 per i residenti; per quanto riguarda bar e ristoranti disponibilità nel raggio di 500 m è di 5 e nel raggio di 1000 metri sono 9, vi è un solo albergo nel raggio di 500 m;
- a Feriolo in un raggio di 500 m la disponibilità è di circa 123 gratuiti e 5 per disabili, fino a un raggio di 1000 m ci sono 82 parcheggi gratuiti, 15 parcheggi a pagamento, 2 per auto elettriche e 2 parcheggi per disabili; per quanto riguarda bar e ristoranti la disponibilità nel raggio di 500 è di 6 e nel raggio di 1000 m sono 12, vi è un solo albergo nel raggio di circa 500 m. Per maggiori approfondimenti il Proponente rimanda agli elaborati allegati allo Studio d'Impatto Ambientale:
 - Analisi dei parcheggi_PALLANZA_PA_01_24_0;
 - Planimetria con individuazione ricettività alberghiera_PALLANZA_PA_01_25_0;
 - Individuazione delle attività di ristorazione_PALLANZA_PA_01_26_0.

Analizzando l'offerta della cittadina di Verbania, secondo il Proponente i parcheggi disponibili, oggi mai del tutto pieni, hanno la capienza necessaria per assorbire la richiesta.

Distanze rispetto al bacino di utenza.

Il bacino di utenza del Nuovo Porto Turistico di Pallanza risulterebbe l'unica marina turistica con la capacità di accogliere 150 natanti sulla sponda piemontese del lago Maggiore, facilmente raggiungibile da Milano, da Torino e dalla Svizzera tedesca attraverso le infrastrutture autostradali esistenti, infatti:

- la distanza del percorso stradale da Milano a Verbania è di 101,07 km;
- la distanza tra Torino e Verbania è 150 km;
- la distanza tra Zurigo e Verbania è 238,1 km;

poiché la distanza da Feriolo a Pallanza è di 7,8 km e da Suna a Pallanza è di 1,2 km, il Proponente ritiene che anche su questo aspetto non vi siano differenze dirimenti, tuttavia il centro di Pallanza, all'estremità settentrionale del golfo Borromeo rispetto alla sponda piemontese del Lago Maggiore, sarebbe indubbiamente in una posizione più baricentrica e quindi più facilmente raggiungibile anche dalle località lacuali della sponda piemontese dello stesso lago.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente alle imbarcazioni in fase di esercizio:

Imbarcazioni previste e raccolta acque nere

In relazione alle imbarcazioni che utilizzeranno la nuova marina, a motore, a vela o elettriche, il Proponente, pur considerando difficile ipotizzarne nell’attuale fase la tipologia in quanto l’occupazione sarà dettata dalla domanda e dall’offerta e non potendo stabilire una regolamentazione al riguardo, ritiene, tuttavia, di poter affermare che l’intervento previsto dovrebbe essere molto interessante per i natanti a vela, essendo un’area provvista di vento, contrariamente ad altri siti del Lago Maggiore. Nell’elaborato grafico PALLANZA_PI_0102_0, il Proponente riporta una tabella (Tabella 3.1 - Comune di Verbania – Nuovo porto turistico di Pallanza – Tabella con le indicazioni dimensionali dei 150 posti barca previsti dal progetto) con le dimensioni delle imbarcazioni che in genere navigano sul lago Maggiore.

Il Proponente afferma che l’intervento si inserisce in pieno contesto urbanizzato e che la costa di Pallanza interessata dagli interventi di progetto allo stato attuale si presenta artificializzata e priva della vegetazione originaria tipica delle sponde lacustri e, in particolare, del lago Maggiore, caratterizzate tipicamente da ninfee (*Nymphaea*), menta acquatica (*Mentha aquatica*) e canna di fiume (*Arundo donax*). Secondo il Proponente, l’artificializzazione dell’area ha necessariamente comportato modifiche anche alle cenosi faunistiche che con il tempo sarebbero scomparse, restando i relativi habitat in quei luoghi che conservano ancora le caratteristiche originarie. Pertanto, il Proponente non prevede impatti sulle biocenosi riparie data la loro assenza lungo le sponde interessate dall’intervento. Quanto affermato è riportato in colore rosso all’interno dell’elaborato PALLANZA_SA_0101_1.

Il Proponente rettifica anche quanto scritto in merito alla presenza di cestini lungo lo sviluppo degli ormeggi che, a seguito di ulteriori valutazioni, ritiene di non mettere per evitare, a causa della brezza tipica del lago, sversamenti di rifiuti a terra e in acqua; riferisce che saranno, però, installati 5 cassonetti interrati nell’area di sosta e manovra di nuova realizzazione.

Sarà predisposto un impianto per la raccolta delle acque nere e delle acque di sentina delle imbarcazioni: nel dettaglio, sul pontile galleggiante all’interno dell’area portuale e in prossimità dell’imboccatura, sarà installata una colonnina di prelievo dall’imbarcazione delle acque nere che saranno convogliate, tramite una pompa inserita nella stessa colonnina, in una tubazione predisposta lungo i pontili stessi e poi sotto la passerella di accesso sino al collegamento con la fognatura comunale. Il servizio sarà disponibile per tutte le imbarcazioni, sia per gli utenti della struttura portuale sia per gli altri diportisti in transito sul Lago Maggiore. Ricordando che la capacità di occupazione del porticciolo prevista, come da piano finanziario (80%), è pari a 120 unità da diporto in porto, il Proponente precisa che solo le imbarcazioni di ultima generazione e alcune prodotte negli ultimi 20 anni sono dotate di serbatoi di recupero per le acque nere mentre il resto delle imbarcazioni ha scarico diretto in acqua. Inoltre, molte barche sotto gli 8 m non hanno toilette, ipotizzando che l’80% delle unità in porto sia dotato di *toilette*. Nello specifico: 96 unità da diporto dotate di toilette (70% con, in dotazione, un serbatoio delle acque nere); 67 unità da diporto dotate di toilette con serbatoio di recupero delle acque nere.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente alla navigazione:

Navigazione

Alla richiesta di provvedere alla presentazione di una planimetria generale del porto, con l’indicazione dei punti di attracco della N.L.M. (Navigazione Lago Maggiore); dal momento che la realizzazione del porto ai fini della disciplina della navigazione potrebbe interferire con la navigazione rientrando nelle occupazioni demaniali con opere in acqua di superficie superiore ai 100 m², ai sensi della L.R.2/2008, art. 4, comma 1, lettera g) ed art. 12, il Proponente in relazione alle vie di transito per raggiungere i cantieri, ha redatto un nuovo elaborato (PALLANZA_PA_0101b_0 “Inquadramento territoriale - rotte della navigazione”), con il dettaglio delle rotte del trasporto pubblico del lago Maggiore. Il Proponente precisa che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall’area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago.

Aspetti esecutivi e cantierizzazione

Le aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali

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 dalle fasi di cantiere, 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, sono previste 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 Gaggetto 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, il loro trasporto sarà 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 m², accoglierà gli elementi modulari galleggianti di piccole dimensioni che, trasportati via terra con i *camion*, saranno 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.



Mezzi di cantiere

In generale, per lo spostamento e i trasporti via lago, saranno impiegati i seguenti mezzi: pontone modulare non propulso; pontone propulso di appoggio e controllo personale subacqueo dotato di gru di sollevamento; spintore della lunghezza. Per i trasporti via terra, saranno impiegati camion bilici e/o autoarticolati dotati di

gru. Per il varo dei moduli galleggianti a Marina di Verbella sarà impiegata un'autogrù della portata di almeno 100 tonnellate

Approvvigionamento dei moduli di diga galleggianti

I moduli di diga galleggianti saranno realizzati presso uno stabilimento esterno e saranno trasportati via terra presso l'area di stoccaggio di Marina di Verbella a Sesto Calende.

Trasporto e ancoraggio dei moduli di diga galleggianti a Pallanza

I moduli di diga, in cls alleggerito e armato, una volta varati a Marina di Verbella, saranno accoppiati a due a due e trasportati via lago con lo spintore che si porrà a poppa degli stessi. La distanza da Marina di Verbella a Pallanza è di 13 miglia e, considerando i tempi di manovra, si ritiene che il trasferimento dei due moduli accoppiati richieda circa 5 ore per un totale di 13 viaggi. All'arrivo, nell'area di cantiere in acqua di Pallanza, i moduli di diga galleggianti saranno posizionati e subito collegati alle catene di ancoraggio già predisposte e agli altri moduli galleggianti precedentemente ancorati. I lavori saranno svolti solo nelle ore diurne, i mezzi di cantiere interverranno solo nelle fasi di lavoro necessarie e, al termine, rientreranno a Marina di Verbella.

Approvvigionamento dei corpi morti e delle catene di ancoraggio

I corpi morti di ancoraggio saranno realizzati presso uno stabilimento esterno e saranno trasportati, via terra, presso l'area di stoccaggio del Gaggetto a Laveno Mombello.

Trasporto e ancoraggio dei corpi morti e delle catene di ancoraggio a Pallanza

Nell'area del Gaggetto a Laveno Mombello, i corpi morti e le catene saranno posizionati sul pontone e trasportati via lago grazie allo spintore che si porrà a poppa dello stesso sino all'area di cantiere in acqua a Pallanza. Si ritiene che il trasferimento richieda circa 1,5 ore, per un totale di 25 viaggi. All'arrivo nell'area di cantiere in acqua di Pallanza, i corpi morti saranno posizionati sul fondo e le catene di ancoraggio, la cui estremità superiore sarà segnalata da gavittelli, saranno varate. I corpi morti saranno poggiati sul fondo mantenendo l'esistente profilo del fondale senza alcun dragaggio o movimentazione di materiale sul fondo. Le lavorazioni saranno svolte esclusivamente nelle ore diurne e, al termine, i mezzi rientreranno alla loro base al Gaggetto a Laveno Mombello conferendo alla discarica eventuali sfridi e i rifiuti di lavorazione preventivamente alloggiati in appositi cassoni di contenimento.

Impianto dell'area di cantiere a lago a Pallanza

Per delimitare l'area di cantiere a lago per l'operatività e la movimentazione dei mezzi nautici saranno predisposte 7 boe di colore giallo che, alle due di estremità, saranno dotate di segnalazione luminosa. Per consentire ai mezzi di cantiere di operare senza alcuna interferenza, all'interno dell'area delimitata sarà interdetta la navigazione previa ordinanza da parte della Autorità di Bacino del lago Maggiore. Nel corso delle operazioni di posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio, attorno ai mezzi nautici in attività, saranno predisposte panne galleggianti di contenimento per gli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico che, per sicurezza, dovrà essere di tipo vegetale e non sintetico. Le lavorazioni saranno svolte esclusivamente nelle ore diurne e al termine, i mezzi nautici rientreranno alla loro base al Gaggetto a Laveno Mombello.

Impianto dell'area di cantiere a terra a Pallanza

I pontili galleggianti e i *finger* saranno realizzati presso lo stabilimento del fornitore prescelto e saranno trasportati, via terra, presso l'area di cantiere a terra di Pallanza e subito assemblati in acqua.

Approvvigionamento e ancoraggio dei pontili

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 saranno eseguite le lavorazioni in quanto l'area è limitata e non ci sarebbe lo spazio per scaricare molto materiale.

Approvvigionamento dei pali di ancoraggio

I pali di ancoraggio saranno realizzati presso l'officina esterna prescelta e trasportati, via terra, presso l'area di approvvigionamento del Gaggetto a Laveno Mombello e, successivamente, posizionati sul pontone e trasportati via lago grazie allo spintore che si porrà a poppa dello stesso sino all'area di cantiere in acqua a Pallanza. La distanza da Laveno Mombello a Pallanza è di 5 miglia e, tenendo conto delle dimensioni del pontone e della potenza dello spintore, il trasferimento, alla velocità di circa 4 nodi, richiederà circa 1,5 ore, per un totale di 1 viaggio. Il pontone, inoltre, sarà dotato di idoneo mezzo di sollevamento e di vibratore idraulico ad alta frequenza che, all'arrivo nell'area di cantiere di Pallanza, consentirà l'infissione dei pali.

Infissione dei pali di ancoraggio e assemblaggio dei pontili interni

Nel corso delle operazioni di infissione dei pali, intorno al pontone, saranno predisposte panne galleggianti di contenimento degli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico che, per sicurezza, dovrà essere di tipo vegetale e non sintetico. I pali di ancoraggio infissi manterranno il profilo esistente del fondale, senza alcun dragaggio o movimentazione di materiale sul fondo.

Realizzazione dell'impiantistica idrica ed elettrica

I materiali e le colonnine di fornitura dell'impiantistica idrica ed elettrica saranno realizzati presso lo stabilimento del fornitore prescelto e, una volta pronti, saranno trasportati presso l'area di cantiere a terra di Pallanza ove si procederà alla stesura sui pontili dei cavi e delle tubazioni e al collocamento in opera degli erogatori servizi. Le lavorazioni saranno svolte esclusivamente nelle ore diurne e non sarà impiegato nessun mezzo da cantiere. Gli sfridi e i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento e poi conferiti alla discarica autorizzata.

Lavorazioni di finitura dell'impianto portuale

Gli accessori di finitura dell'impianto portuale, dell'impiantistica idrica ed elettrica saranno realizzati presso lo stabilimento del fornitore prescelto e, una volta pronti, saranno trasportati presso l'area di cantiere a terra di Pallanza ove si procederà alla posa degli stessi. Le lavorazioni saranno svolte esclusivamente nelle ore diurne e non sarà impiegato nessun mezzo di cantiere. Gli sfridi ed i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento e poi conferiti alla discarica autorizzata. L'area di cantiere a terra sarà oggetto di un intervento di rifacimento su una superficie di 925,19 m², al fine di potere accogliere l'accesso all'infrastruttura con i posti di sosta breve e di manovra e la tettoia a copertura dei carrelli porta valigie, nonché le strutture interraste per la raccolta dei rifiuti e gli allacciamenti ai sottoservizi comunali della fognatura, della raccolta delle acque meteoriche e della luce a servizio del porto e delle *house boat*. Essa sarà pavimentata con cubetti di Serizzo e ripristinata con nuova vegetazione e porzioni a prato della superficie di 328 m².

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Aree di cantiere

In merito alle aree di Verbella e Gaggetto, il Proponente precisa che non si tratta di aree di cantiere, ma di aree di deposito temporaneo e carico dei materiali, presso le quali arriveranno via terra i manufatti prefabbricati che saranno varati in acqua e trasportati via lago all'area di progetto di Pallanza che costituisce l'unica area di cantiere. I manufatti saranno realizzati presso stabilimenti esterni e trasportati alle aree di Verbella e Gaggetto via terra per essere poi posizionati sul pontone e trasportati via lago grazie allo spintore che si porrà a poppa dello stesso sino all'area di cantiere in acqua a Pallanza. Presso l'area del Gaggetto a Laveno Mombello, in concessione alla ditta COMAR s.r.l., arriveranno i corpi morti, le catene di ancoraggio e i pali di ancoraggio, mentre a Marina di Verbella a Sesto Calende, presso il porto gestito dal Proponente, arriveranno i moduli di diga. I pontili galleggianti, i *finger*, I materiali e le colonnine di fornitura dell'impiantistica idrica ed elettrica e gli accessori di finitura dell'impianto portuale saranno realizzati presso gli stabilimenti dei fornitori prescelti e saranno trasportati, via terra, presso l'area di cantiere a terra di Pallanza.

Il Proponente fa presente che, in merito al trasporto dei materiali dalle aree di approvvigionamento al sito di Pallanza, il numero dei mezzi e altresì il numero dei viaggi che ogni mezzo dovrà compiere sono alquanto limitati. I dettagli relativi alle modalità di trasporto dei materiali e ai mezzi impiegati sono riportati all'interno dell'elaborato PALLANZA_PI_0116_1 “Relazione sulle fasi realizzative” e nel Par. 5.2.4 “Aspetti esecutivi e di cantierizzazione” dell'elab. PALLANZA_SA_0101_1.

Il Proponente precisa che il progetto, al fine di evitare impatti sulla viabilità con le ricadute in merito ad atmosfera e rumore, ha privilegiato quasi completamente il trasporto via lago, mentre, in relazione alle vie di transito per raggiungere i cantieri, avendo avuto cura, come sopra detto, di redigere un nuovo elaborato (PALLANZA_PA_0101b_0 “Inquadramento territoriale - rotte della navigazione”), che dettaglia le rotte del trasporto pubblico del lago Maggiore, dichiarando che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall'area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago.

Il Proponente ricorda, infine, che in merito al trasporto dei materiali via terra potranno essere utilizzate: le Autostrade A8 e A26/E62 e, in minima parte SS33/SS34 da Milano; 612 e A26 da Torino.

Fasi realizzative

Il Proponente precisa che la descrizione delle attività che saranno svolte e i mezzi che saranno utilizzati sono già riportati all'interno dell'elaborato PALLANZA_PI_0116_1 “Relazione sulle fasi realizzative”, rimandando alla Valutazione previsionale di impatto acustico (PALLANZA_SA_0201_0) e nello specifico al Paragrafo 6.5.3 “Fase di cantiere” per quanto concerne le potenze sonore legate ai mezzi e alle principali lavorazioni

A titolo semplificativo, il Proponente riporta quanto segue:

Per quanto concerne la fase di cantiere, ai fini della simulazione, sono state analizzate tutte le fasi di lavoro e tutti i macchinari impiegati nelle stesse. Il Proponente riporta un riepilogo delle considerazioni effettuate.

Tabella 4-1. Fasi di Lavoro e Analisi effettuate

Fasi di Lavoro	Considerazioni effettuate
realizzazione moduli di diga galleggiante in stabilimento di prefabbricazione;	Ditta esterna, solo sosta all'interno del cantiere prima della posa
trasporto ed ancoraggio moduli di diga galleggiante a Pallanza;	Oggetto di simulazione
realizzazione dei corpi morti in stabilimento;	Ditta esterna, solo sosta all'interno del cantiere prima della posa
approvvigionamento catene di ancoraggio;	Ditta esterna, solo sosta all'interno del cantiere prima della posa
impianto area di cantiere a lago ed a terra a Pallanza;	Impatto Temporaneo e a Bassa rumorosità
posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio;	Oggetto di simulazione
produzione in stabilimento dei pontili;	Ditta esterna, solo sosta all'interno del cantiere prima della posa
approvvigionamento dei pali di ancoraggio;	Ditta esterna, solo sosta all'interno del cantiere prima della posa
infissione dei pali di ancoraggio e assemblaggio dei pontili interni;	Oggetto di simulazione
realizzazione dell'impiantistica idrica ed elettrica;	Impatto Temporaneo e a Bassa rumorosità
lavorazioni di finitura dell'impianto portuale.	Impatto Temporaneo e a Bassa rumorosità

Dall'analisi delle fasi lavorative secondo il Proponente le fasi di lavoro maggiormente impattanti dal punto di vista acustico, che al fine di un'analisi cautelativa, saranno considerate contemporanee, sono le seguenti.

Tabella 4-2. Fasi di Lavoro considerate ai fine della simulazione

Fasi di Lavoro	Considerazioni effettuate
trasporto ed ancoraggio moduli di diga galleggiante a Pallanza;	Oggetto di simulazione

posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio;	Oggetto di simulazione
Infissione dei pali di ancoraggio e assemblaggio dei pontili interni;	Oggetto di simulazione

Di seguito sono riportate le potenze sonore considerate per ogni fase di lavoro.

Tabella 4-3. Potenze sonore considerate per fase di lavoro

Fase Analizzata	MEZZI	POTENZA SONORA Lw dB(A)
trasporto ed ancoraggio moduli di diga galleggiante a Pallanza	Pontone modulare non propulso	85
	Pontone propulso	
	Spintore 280 HP	
infissione dei pali di ancoraggio e assemblaggio dei pontili interni e posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio	vibratore idraulico ad alta frequenza + gru da puntone (Lavorazioni alternate)	100

Il Proponente specifica che anche per la fase di cantiere, nonostante non sia ancora stato pubblicato il decreto attuativo specifico, come previsto dalla Legge Quadro 447/95, all'interno del modello di simulazione è stata prevista cautelativamente una linea di emissione continua per il trasporto dei moduli di diga galleggianti. Tale previsione è valutata ulteriormente cautelativa, in quanto, non è considerata la ponderazione nel tempo del passaggio del natante, anche se per la condizione di maggiore impatto, il Proponente ha comunque proceduto a una previsione dell'impatto generato dall'attività.

Esito dell'Istruttoria

Gli aspetti progettuali e realizzativi sono stati esaurientemente illustrati avuto riguardo alle motivazioni, alla scelta tipologica dell'intervento, al progetto proposto, al sito previsto, alle infrastrutture ricettive e di collegamento esistenti, alle fasi realizzative. Il Proponente ha provveduto altresì a descrivere la tipologia e il numero delle imbarcazioni previste e la conseguente prevalente raccolta delle acque nere;

La Commissione evidenzia che il numero dei posti barca previsti è dichiarato dal Proponente pari a 150 (Tabella 3.1 - Comune di Verbania – Nuovo porto turistico di Pallanza) ma, come da piano finanziario (80%), a 120 unità da diporto in porto.

La Commissione prende atto altresì che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall'area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago. Nello specifico, la trattazione degli aspetti esecutivi e cantierizzazione ha riguardato le aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali, i mezzi di cantiere, l'approvvigionamento e il trasporto dei materiali con particolare riguardo ai moduli di diga galleggianti, le aree di cantiere e le principali attività realizzative.

La Commissione prende atto sia, per quanto in particolare concerne le aree di cantiere, che quelle di Verbella e Gaggetto sono adibite al solo deposito temporaneo e carico dei materiali sia delle modalità di trasporto dei materiali e dei mezzi impiegati sia della prevista non interferenza con le rotte di navigazione del lago.

La Commissione prende atto di quanto integrato dal Proponente in merito a:

- Disponibilità dei servizi, parcheggi, bar, alberghi, ristoranti
- Distanze rispetto al bacino di utenza.
- Imbarcazioni previste e raccolta acque nere
- Imbarcazioni
- Aree di cantiere
- Fasi realizzative.

Cronoprogramma e costo dell’opera

I lavori saranno realizzati in nove mesi, attraverso le seguenti fasi: realizzazione in stabilimento dei moduli di diga galleggiante; trasporto e ancoraggio dei moduli di diga galleggiante a Pallanza; realizzazione dei corpi morti in stabilimento; approvvigionamento delle catene di ancoraggio; impianto area di cantiere a lago e a terra a Pallanza; posa dei corpi morti e delle catene di ancoraggio; produzione in stabilimento dei pontili; approvvigionamento dei pali di ancoraggio; infissione dei pali di ancoraggio e assemblaggio dei pontili interni; realizzazione dell’impiantistica idrica ed elettrica; lavorazioni di finitura dell’impianto portuale.

Il costo totale dei lavori, IVA inclusa, assomma a € 8.321.607,31.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Cronoprogramma

Il Proponente dichiara che, sebbene per l’elaborazione di un cronoprogramma di maggior dettaglio si debba rimandare necessariamente alla fase esecutiva di progettazione, la durata delle attività di cantiere è specificata all’interno dell’elaborato PALLANZA_CA_0201_1 “Cronoprogramma dei lavori e delle opere”, facendo presente che nella redazione del cronoprogramma di dettaglio si terrà fortemente conto dei periodi critici relativi alle specie faunistiche di importanza naturalistica maggiormente a rischio. Nello specifico, con lo scopo di salvaguardare le specie ittiche presenti, il Proponente prevede un periodo di 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, dunque, danneggiare la fauna ittica presente nel lago.

Il cronoprogramma di dettaglio potrà essere redatto, secondo il Proponente, a seguito del sopralluogo previsto prima dell’inizio dei lavori a cura di personale qualificato, finalizzato alla verifica della presenza delle specie bentoniche di importanza naturalistica (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*). Nel caso di accertamento della presenza di queste specie, sarà prevista la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali e l’inizio delle attività di cantiere sarà stabilita in accordo con il personale qualificato che svolgerà la “traslocazione degli esemplari” e soltanto a seguito di questa.

Il Proponente ricorda, inoltre, che, per motivi differenti, ossia al fine di ridurre gli impatti sulla popolazione e, particolare, non ostacolare l’attività turistica tipica dell’area e permettere il raggiungimento delle attrattive della zona, era già stato previsto un altro periodo di sospensione delle attività da metà giugno a metà settembre, dal giovedì sera al lunedì mattina (elab. PALLANZA_SA_0101_1). Questo periodo andrà ad aggiungersi a quello precedentemente indicato.

Dismissione del porto

L’impianto portuale di Pallanza è composto da elementi modulari galleggianti connessi tra loro con giunzioni bullonate smontabili. Gli ancoraggi sono costituiti da catene e corpi morti poggiati sul fondale che, secondo il Proponente, potranno essere rimossi. Fanno eccezione i pali telescopici che sono infissi nel fondale e che, tuttavia, secondo il Proponente, possono essere facilmente estratti con le stesse modalità con cui saranno infissi, ovvero attraverso l’utilizzo di un vibratore ad alta frequenza montato su pontone. Le operazioni di dismissione del porto sono esattamente inverse alle operazioni di realizzazione e montaggio dell’impianto portuale e così sinteticamente descritte: smontaggio delle finiture e degli arredi; smontaggio degli erogatori, dei cavi elettrici e delle tubazioni degli impianti idrici ed elettrici; disaccoppiamento dei pontili galleggianti interni, finger e passerelle dalle connessioni e dagli ancoraggi, alaggio degli stessi e messa a terra; disaccoppiamento delle dighe esterne dalle loro connessioni e dagli ancoraggi; rimozione di tutte le catene di ancoraggio e messa a terra; rimozione dei corpi morti e messa a terra; rimozione dei pali di ancoraggio e messa a terra. Tutti i manufatti e i materiali saranno trasportati, via lago, presso l’area di Marina di Verbella dove, quelli non più utilizzabili, quali cavi e tubazioni, saranno conferiti alle discariche autorizzate, mentre i pontili,

i *finger*, le passerelle, le catene, i corpi morti, gli elementi di diga galleggiante, potranno essere messi in vendita per essere ancora utilizzati. Tutta l’infrastruttura portuale, alla fine della sua vita utile, può essere rimossa ripristinando lo stato originario del fondale.

Totale della stima della dismissione (prezzi attuali e IVA esclusa) assomma a € 583.096,96.

Ragionevoli alternative

Alternativa zero

L’alternativa zero rappresenta la non realizzazione delle opere con la rinuncia all’attivazione di un’iniziativa imprenditoriale che ha la finalità di promuovere il turismo, implementare le attività economiche esistenti, sviluppare un progetto di riqualificazione del lungolago, che ad avviso del proponente non rappresenta di per sé elemento di alterazione irreversibile del paesaggio e non compromettendo l’utilizzo e la conservazione delle risorse naturali presenti.

Alternative in relazione all’ubicazione

La scelta di inserire il progetto nel Comune di Verbania presso il lungolago di Pallanza è il frutto di un processo che ha considerato altri due siti alternativi: Feriolo e Suna. In generale le due alternative localizzative considerate non hanno trovato sviluppo non solo per la mancanza di servizi, ma anche per l’ubicazione meno baricentrica rispetto alla scala territoriale, considerando la posizione del lago Maggiore facilmente raggiungibile da Piemonte, Lombardia e Svizzera. In particolare, l’alternativa progettuale di Feriolo, una delle 5 frazioni del Comune di Baveno, è stata scartata poiché l’area era sprovvista dei servizi turistici necessari ad accogliere i diportisti quali aree per la sosta, parcheggi, bar, alberghi, ristoranti e per la sua ubicazione lungo la strada, all’esterno del borgo. L’alternativa progettuale di Suna, una frazione del Comune di Verbania, è stata scartata poiché si tratta di una porzione di sponda di proprietà privata e la zona del lungolago in quel tratto è sprovvista dei servizi turistici necessari ad accogliere i diportisti quali parcheggi, bar, alberghi e ristoranti.

Alternative tipologiche-realizzative e dimensionali

Alternativa A. prevede una struttura, sempre realizzata con elementi galleggianti ma con due aperture per l’accesso al porticciolo.

Alternativa B: prevede una struttura, sempre realizzata con elementi galleggianti ma un’unica apertura per l’accesso al porticciolo orientata a nord.

Alternativa C: l’Alternativa scelta C, è il risultato delle verifiche effettuate sul territorio, secondo il Proponente, non solo dal punto di vista dei vincoli, ma anche rispetto alla ricettività del territorio e dei servizi turistici. In particolare è stata effettuata la verifica dell’offerta relativa a:

- Analisi dei parcheggi da 300 m a 2500 m di distanza dalla nuova infrastruttura (cfr. elaborato PALLANZA_PA_01_24_0);
- Individuazione delle attività alberghiere da 300 m a 2.500 m di distanza dalla nuova infrastruttura (cfr. elaborato PALLANZA_PA_01_25_0);
Individuazione delle attività di ristorazione da 300 m a 2.000 m di distanza dalla nuova infrastruttura (cfr. elaborato PALLANZA_PA_01_26_0).

Inoltre, lo studio del moto ondoso generato dai venti prevalenti provenienti da nord, ha determinato l’abbandono delle due alternative A e B e ha indirizzato la scelta della soluzione progettuale proposta che ha sviluppato la chiusura del porto verso nord al fine di evitare l’esposizione che avrebbe generato numerose criticità. Infine, anche dal punto di vista paesaggistico, l’ubicazione del progetto, è stata privilegiata in quanto ritenuta meno critica dal punto di vista dell’intervisibilità e degli eventuali impatti paesaggistici.

Esito dell’Istruttoria

La Commissione, analizzate le alternative prese in considerazione dal Proponente, ne prende atto rilevando, quanto alla previsione di cadenzare il cronoprogramma nell'ottica di salvaguardare le specie ittiche e bentoniche, serie perplessità sulla possibilità di traslocazione di queste ultime in aree limitrofe senza una preventiva individuazione di siti riceventi e senza alcuna trattazione delle tecniche che si intenderebbe impiegare.

La Commissione, riguardo alla proposta sulle modalità di dismissione, evidenzia la possibilità e sinanche la probabilità, anche nel caso di dismissione, di arrecare alterazioni e peggioramento dell'ambiente lacustre nell'area di progetto.

La Commissione, infine, rileva che la scelta delle alternative è stata effettuata sulla base della disponibilità di aree, sui servizi disponibili, sulle scelte tecniche e sull'analisi del moto ondoso, ma non ha preso in esame le peculiarità ambientali delle possibili alternative, avuto soprattutto riguardo all'inclusione dell'areale nel SIN e alle specie ittiche e bentoniche, se non limitandosi, come sopra esplicitato, a proporre possibili interruzioni durante le fasi realizzative, ma non considerando adeguatamente alternative meno impattanti la biodiversità.

5. CONFORMITÀ RISPETTO A NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE E INTERFERENZE

La Tabella successiva riassume sinteticamente il rapporto tra le azioni di progetto, le previsioni programmatiche e il sistema delle tutele e vincoli indagati dal Proponente.

Atto/Piano/Programma	Conformità	Note
Piano Paesaggistico Regionale (PPR) del Piemonte - Adottato nel 2015 e approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto. Il progetto è accompagnato da Relazione paesaggistica
Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Verbania. Approvato con D.G.R. n. 13 – 2018 in data 23 gennaio 2006 ed entrato in vigore con la pubblicazione sul B.U.R. n.5 del 2.02.2006	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Piano Assetto Idrogeologico (PAI) . Approvato ai sensi della L. 18 maggio 1989, n. 183.	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA). Approvato con deliberazione n.2/2016.	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Il Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po (PdG). Approvato in via definitiva con il DPCM 27 ottobre 2016.	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Piano di tutela delle acque (PTA). Approvato con D.C.R. n. 117-10731 del 13 marzo 2007.	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Piano disciplinante l'Uso del Demanio idrico lacuale della Città di Verbania. Approvato con D.C.C. n. 85 in data 03/10/2011 e aggiornato con variante approvata con D.C.C. n.37 del 30/07/2020	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT). Approvato con D.C.R. n. 256-2458/2018	Sì	Non si riscontra alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto
Aree di importanza naturalistica	Sì	Gli interventi di progetto risultano esterni ad aree di importanza naturalistica.
Direttiva 92/43/CEE "Habitat", Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" (che sostituisce la		Tuttavia, a circa 3, 5 km dal sito di intervento è presente un'area di importanza naturalistica

Direttiva “Uccelli” 79/409/CEE), L.R. n.30/2015, Legge n.394/19991 “Legge quadro sulle aree protette”		designata come Riserva naturale del Fondo Toce (EUAP0346) e ZSC/ZPS Fondo Toce (IT1140001). Per tale motivo è stato redatto lo Screening di Incidenza - Livello I (Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" art. 6, paragrafi 3 e 4), che si allega alla procedura di VIA.
Vincolo idrogeologico R.D. n. 3267/1923 L.R. n.39/2000; L.R. 45/1989 "Nuove norme per gli interventi da eseguire in terreni sottoposti a vincolo per scopi idrogeologici"	Sì	Gli interventi di progetto restano esterni ad aree soggette a Vincolo idrogeologico

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente all’aggiornamento del PTA Regione Piemonte del 2021 (rif. D.C.R. n. 179 – 18293 del 2 novembre 2021), valendo analoga osservazione per la Tabella 2.1 – Valutazione della conformità del progetto rispetto agli strumenti di pianificazione, tutele e vincoli di cui all’elaborato Sintesi non Tecnica PALLANZA_SA_0102_0.

Risposta al punto 3.1.1

In riferimento a quanto segnalato sullo Studio di Impatto Ambientale e, nella specifica, al Riferimento normativo regionale di settore, il Proponente riporta il testo aggiornato inserito nell’elab. PALLANZA_SA_0101_1 al Par. 4.4.4 relativo al Piano di tutela delle acque e nella Tabella 2.1 dell’elab. PALLANZA_SA_0102_1. Riguardo al Piano di Tutela delle Acque (PTA), il 2 novembre 2021 il Consiglio Regionale ne ha approvato l’aggiornamento con D.C.R. n. 179 - 18293, a seguito della D.G.R. n. 8-3089 del 16 aprile 2021 di riassunzione della proposta al Consiglio di revisione del Piano, al fine di adeguare formalmente e temporalmente l’impianto della strategia regionale di salvaguardia e gestione delle acque piemontesi alle corpose e significative evoluzioni normative - in primis comunitarie - intervenute negli anni e allineare i contenuti e la struttura della piano di livello regionale con le indicazioni normative introdotte dalla direttiva quadro acque per l’elaborazione del piano di gestione distrettuale delle acque. Il PTA 2021, infatti, ha acquisito anche il ruolo di integrare e specificare a scala regionale gli indirizzi e i contenuti del Piano di Gestione del distretto idrografico del fiume Po, che affronta i problemi di gestione delle acque a livello sovra regionale, cioè con riferimento all’intero bacino padano. Il Proponente descrive i documenti, gli obiettivi e i corpi idrici individuati del Piano di tutela delle acque, nonché le misure atte a conseguire per le acque a specifica destinazione specifici obiettivi di qualità funzionale:

Il Proponente passa, poi, ad analizzare le tavole direttamente correlate all’area di progetto. In particolare, il Proponente evidenzia che, analizzando la “Tavola 1: Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi”, riportata in Figura 3.1 (estratto “Tavola 1: Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi”), l’area di progetto ricade all’interno dell’elemento cartografato come “Laghi”, precisamente all’interno del perimetro del Lago Maggiore. Pertanto, l’area di progetto sarà soggetta al rispetto degli obiettivi di qualità funzionale ed ambientale disciplinati dagli artt.13 e 14 citati precedentemente. Dall’analisi della “Tavola 3: Laghi naturali e relativi bacini drenanti”, riportata in Figura 3.2 (estratto “Tavola 1: Corpi idrici superficiali soggetti a obiettivi di qualità ambientale - fiumi e laghi”), il Proponente evidenzia che l’area di progetto ricade all’interno del perimetro del bacino drenante nell’area sensibile, pertanto soggetta alla disciplina dell’art. 15 “Aree sensibili”; il proponente afferma che gli interventi di progetto non interferiscono in alcun modo con la persecuzione degli obiettivi del PTA relativi e, di conseguenza, con le misure/azioni previste e sottolineando come durante la fase di cantiere saranno adottate tutte le misure atte alla limitazione degli impatti, quali, ad es. l’utilizzo di apparecchiature di ultima generazione e osservanza di tutte le buone pratiche gestionali, nel rispetto della normativa vigente in materia.

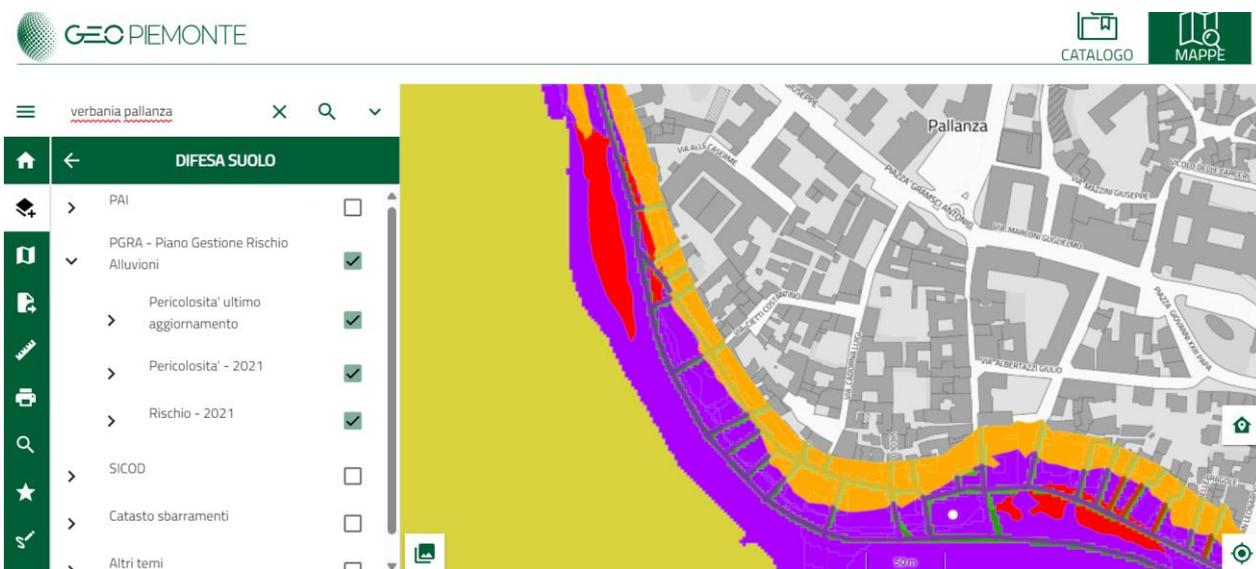
Per quanto riguarda la fase di esercizio il Proponente sottolinea che non si prevedono alterazioni dello stato fisico e chimico delle acque rispetto allo stato attuale in ragione della consolidata navigabilità del lago, dell’attuale presenza di altri pontili lungo le coste dello stesso e soprattutto in ragione della predisposizione di

un sistema di raccolta dei rifiuti liquidi. Nello specifico, riferisce che sarà predisposto un impianto per la raccolta delle acque nere e delle acque di sentina dei natanti.

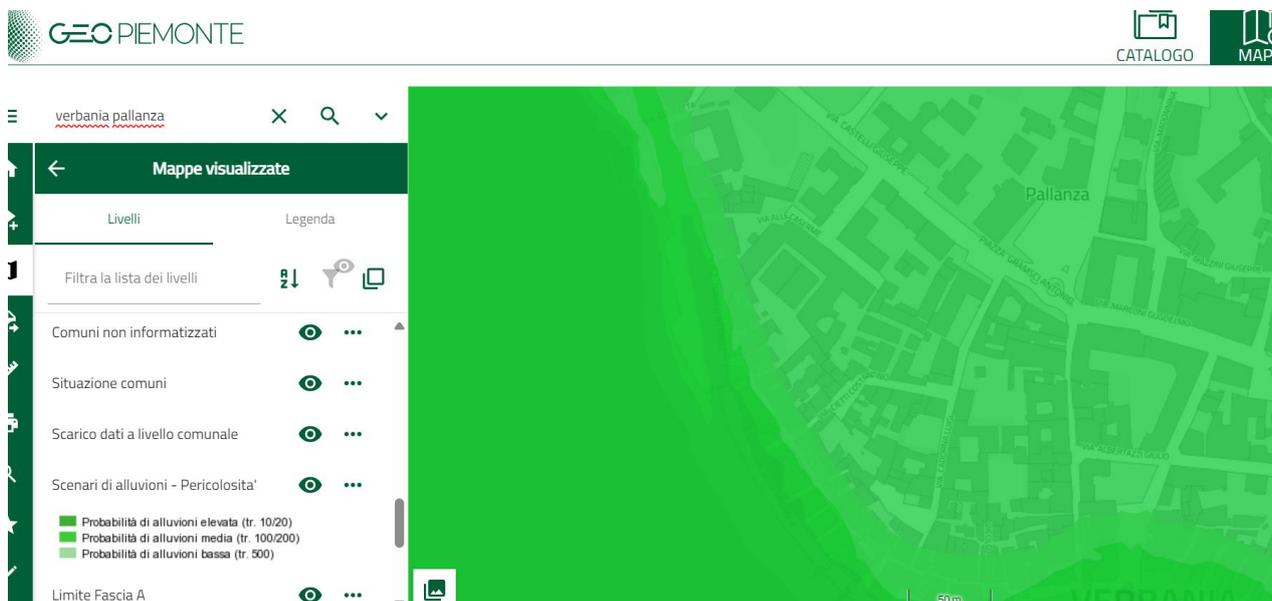
Rimandando alla sezione apposita dello SIA per la descrizione dettagliata dell'impianto, il Proponente ricorda che questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina sarà il primo in tutto il Lago per la sponda italiana. L'installazione di questo sistema di gestione dei rifiuti liquidi, di cui tutti potranno usufruire, è ritenuto non solo un'efficace misura di mitigazione per ridurre gli impatti prodotti dal porticciolo, ma addirittura un fattore di miglioramento rispetto allo stato attuale in quanto offrirà un servizio aggiuntivo per l'incentivazione della navigazione ecosostenibile, potendo essere utilizzato anche da quelle imbarcazioni già in esercizio nel lago.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione rileva preliminarmente che la disamina degli strumenti programmatici e pianificatori di riferimento non risulta aggiornata rispetto alle risultanze del PGRA del 2021, pure evidenziata dal geoportale regionale con le relative perimetrazioni di rischio e di pericolo.



L'aspetto degli scenari del PGRA non è dunque indagato, come pure risultano sottovalutati le previsioni del PAI.



E invero, si osserva che i predetti strumenti, come ricordato dall’Interpello ambientale reso dal MASE in data 29.1.2024 prot. 16163, sono prescrittivi scaduto il termine di recepimento da parte degli strumenti urbanistici sottordinati, quand’anche gli stessi non siano stati aggiornati: “il piano di gestione del rischio di alluvioni come piano stralcio del piano di bacino distrettuale (art. 63, comma 10, t.u. ambiente). Pertanto, al pari delle disposizioni recate da quest’ultimo, anche le prescrizioni del PGRA – così come quelle del PAI, anch’esso stralcio del piano di bacino ai sensi degli artt. 67, comma 1, e 65, comma 8, t.u. ambiente – «hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano [...]» (art. 65, comma 4, t.u. ambiente). Da quest’ultima disposizione, appare pacifico che le prescrizioni dichiarate immediatamente vincolanti dal piano sono suscettibili di incidere immediatamente anche sulle situazioni giuridiche, oltre che essere immediatamente vincolanti per amministrazioni ed enti pubblici....

Tali prescrizioni, peraltro, prevalgono sugli strumenti urbanistico edilizi già adottati (cfr. Cass. pen., sez. III, 16 giugno 2016, n. 55003; nonché, nello stesso senso, Cons. Stato, sez. VI, 10 marzo 2021, n. 2038; Id., sez. IV, 7 agosto 2020, n. 4974; Id. 26 settembre 2019, n. 6438). Per quanto concerne le altre disposizioni del piano di bacino e dei relativi stralci, il comma 6 dell’art. 65 cit. stabilisce che, fermo quanto previsto dal precedente comma 4, le regioni, entro novanta giorni dall’approvazione del piano, emanano, se necessario, le disposizioni concernenti l’attuazione del piano di bacino nel settore urbanistico e che «[d]ecorso tale termine, gli enti territorialmente interessati dal Piano di bacino sono comunque tenuti a rispettarne le prescrizioni nel settore urbanistico» (art. 65, comma 6, t.u. ambiente). Con specifico riferimento al piano di gestione del rischio di alluvioni, l’art. 7, comma 6, lett. a), d.lgs. n. 49/2010 dispone inoltre che gli enti territorialmente interessati si conformano alle disposizioni in esso contenute «rispettandone le prescrizioni nel settore urbanistico, ai sensi dei commi 4 e 6 dell’articolo 65 del decreto legislativo n. 152 del 2006». Dalla formulazione di tali disposizioni, emerge che l’efficacia conformativa delle prescrizioni del piano di bacino e del PGRA riguarda sia l’esercizio degli specifici poteri pianificatori delle amministrazioni sia l’esercizio di tutti gli altri poteri, segnatamente di quelli che si esprimono nell’adozione di atti di natura provvedimento in senso stretto, come, ad esempio, gli atti ampliativi oggetto dell’istanza di interpello in esame. Questi ultimi, in particolare, devono essere esercitati nel rispetto delle prescrizioni del piano di settore almeno a partire dalla scadenza del termine entro il quale le regioni devono emanare le eventuali disposizioni concernenti l’attuazione del piano stesso nel settore urbanistico.”

Ciò premesso, la Commissione prende atto della residuale coerenza del progetto per gli altri aspetti con la normativa, i vincoli, le tutele e le altre possibili interferenze trattate, ed evidenzia l’insufficiente attenzione al mantenimento della qualità delle attività svolte dal CNR in ambito limnologico e di conservazione della fauna acquatica e, non in ultimo, sul mantenimento degli impegni presi con l’Unione Europea e altri organismi internazionali e sanciti da contratti legalmente formalizzati, nonché a quanto richiamato dal Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca. Inoltre, come in seguito esposto, non vi è coerenza al momento con il quadro pianificatorio disegnato dalla delibera Consiliare 85/2011 e sue modifiche.

6. RICHIESTE E NULLA OSTA

Il Proponente ha trasmesso le seguenti richieste:

- richiesta di parere ai sensi della Convenzione italo-elvetica per la pesca;
- richiesta di nullaosta per la sicurezza navigazione;
- richiesta di nullaosta per allacciamento alle reti idriche e smaltimento reflui;
- richiesta di nullaosta idraulico.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Il Proponente ha precisato che la richiesta, non ancora evasa, è stata trasmessa il 27/06/2023 codice pratica 03351030964-23062023-0940 di cui allega copia insieme agli allegati. Gli allegati presentanti per richiedere il Nulla osta idraulico sono già stati consegnati in procedura di VIA e sono i seguenti: PALLANZA_PA_01_01_0, PALLANZA_PA_01_02_0, PALLANZA_PA_01_04_0, PALLANZA_PA_01_16_0, PALLANZA_PA_01_17_0, PALLANZA_PA_01_21_0.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione prende atto delle richieste e nulla osta che il Proponente enuncia di dover acquisire, ma rileva che il Commissario per la convenzione italo-elvetica per la pesca ha dichiarato di non aver ricevuto la richiesta di parere, obbligatorio e vincolante.

7. STUDI SPECIALISTICI E AMBIENTALI

Studio meteomarinario

Lo studio descrive i risultati dello studio meteomarinario relativo alla località di Pallanza (Verbania) sul Lago Maggiore. Lo studio è stato eseguito dal prof. Leopoldo Franco in collaborazione con l'ing. Francesco Ragosta per conto della Modimar srl.

Obiettivi

L'obiettivo dello studio è definire le forzanti meteomarine in termini di vento e moto ondoso. Lo studio in particolare ha riguardato i seguenti aspetti:

- inquadramento geografico del paraggio e determinazione dell'area di generazione efficace per il moto ondoso;
- analisi dei venti in termini di direzione e intensità;
- definizione delle caratteristiche del moto ondoso in prossimità del sito in esame;
- valutazione, su base statistica, dei valori estremi di moto ondoso e di velocità del vento per definire le caratteristiche degli stati di mare associati a determinati tempo di ritorno.

Metodologia e dati di base

Per la definizione delle condizioni di moto ondoso al largo della frazione di Pallanza sono stati presi in esame 25 anni di registrazioni anemometriche direzionali (da novembre 1996 a settembre 2022) effettuate dalla stazione anemometrica situata nel Porticciolo di Pallanza nel punto di coordinate 45.9203 °N - 8.5536 °E, con cadenza oraria, gestita dall'ARPA del Piemonte.

Statistica degli eventi estremi di moto ondoso al largo

I risultati ottenuti a seguito dell'analisi dei valori estremi hanno consentito di determinare i valori di altezza d'onda significativa H_s e periodo di picco T_p associati a prefissati tempi di ritorno per l'esposizione ondosa omnidirezionale e per i due distinti settori di traversia che caratterizzano il paraggio in esame. Il Proponente fa notare come il settore omnidirezionale e il settore A condividono gli stessi valori di altezza d'onda dovuti al fatto che gli estremi annuali provengono tutti dal settore ponente-maestrale. I periodi di picco delle onde sono, invece, diversi in quanto i *set* di dati sui quali sono state tarate le leggi di correlazione H-T hanno numerosità campionaria diversa.

Statistica degli eventi estremi di vento al largo

I risultati ottenuti a seguito dell'analisi dei valori estremi di vento hanno consentito di determinare i valori di velocità del vento associati a prefissati tempi di ritorno per l'esposizione ondosa omnidirezionale e per i due distinti settori di traversia che caratterizzano il paraggio in esame. Il Proponente fa notare come il settore

omnidirezionale e il settore A condividono gli stessi valori di velocità del vento dovuti al fatto che gli estremi annuali provengono tutti dal settore ponente-maestrale.

In Appendice è riportato il Descrizione del modello di ricostruzione di moto ondoso ALTAIR che ricostruisce gli stati di moto ondoso conseguenti all'azione diretta del vento sulla superficie marina.

8. RELAZIONI GEOLOGICA, SISMICA E GEOTECNICA

Relazione geologica

Inquadramento topografico e morfologico

Dal punto di vista topografico e morfologico, l'area in esame fa parte dell'antico borgo di Pallanza che si colloca lungo la sponda del ramo del Lago Maggiore denominato Golfo Borromeo e al termine di un'ampia area a modesta pendenza compresa fra i due rilievi del M. Rosso a Nord-Ovest e della collina della Castagnola a Sud-Est, come osservabile nella seguente foto-aerea tratta da Google Earth.

Ricostruzione geologica e geomorfologica

La prima importante disponibile ricostruzione della storia geologica dell'area è quella allegata al Piano Regolatore vigente del Comune di Verbania che è dotato di un'analisi geologico geomorfologica redatta dal Dott. Geol. Italo Isoli e dalla Dott.ssa Geol. Angelica Sassi.

Inquadramento idrologico e idrogeologico

In relazione alle acque di scorrimento superficiale, la zona appare nel complesso sufficientemente drenata: le acque meteoriche non incanalate sono smaltite prevalentemente attraverso le opere di raccolta e drenaggio già esistenti connesse con l'urbanizzazione delle aree circostanti nonché, per infiltrazione, nelle limitate aree non impermeabilizzate. Le acque meteoriche che si infiltrano nei depositi superficiali tendono a produrre una circolazione idrica sotterranea che si sviluppa nell'ambito dei depositi alluvionali, che sono caratterizzati da una permeabilità assai variabile, da medio-alta o addirittura altissima (sedimenti grossolani sciolti e privi di matrice fine) a bassa (depositi limoso-sabbiosi). La direzione di deflusso della falda tende naturalmente verso Sud, Sud-Ovest, con isopieze piuttosto distanziate e, quindi, con velocità di flusso delle acque sotterranee mediamente bassa. Ipotizzando un livello piezometrico a pendenza costante tra i pozzi di viale Azari e il lago si può ipotizzare una piezometria naturale della falda coerente con le oscillazioni di livello del lago e leggermente superiore.

Classi di pericolosità geomorfologica e d'idoneità all'utilizzazione urbanistica dell'area

La Regione Piemonte, con la C.P.G.R. 8.5.1996 n.7/LAP, ha definito le modalità con cui è valutata la pericolosità geomorfologica e la relativa idoneità all'utilizzazione urbanistica. Sulla base di tali modalità, lo strumento urbanistico comunale vigente ha individuato le problematiche di tipo geologico e ha suddiviso il territorio comunale in classi di idoneità all'utilizzazione urbanistica, così come previsto dalla citata Circ. P.G.R. n.7/LAP. Per il sito in esame, la cartografia di Sintesi della Pericolosità Geomorfologica e dell'Idoneità all'Utilizzazione Urbanistica è rappresentata in figure, che riportano gli estratti degli elaborati PG3 e PGL "Carta della Pericolosità Geomorfologica e dell'Idoneità all'Utilizzazione Urbanistica" (Carta e Legenda).

Indagini geognostiche e geotecniche pregresse

Trattandosi di un'area intensamente urbanizzata, nel corso degli anni sono state condotte numerose campagne geognostiche a corredo della realizzazione di interventi edificatori anche prossimi a quello in progetto. Il Proponente descrive sinteticamente le indagini a disposizione.

Relazione sismica con attribuzione della categoria di suolo e dei parametri sismici

L'introduzione della nuova classificazione sismica del territorio nazionale di cui all'O.P.C.M. n.3274/2003 ha portato alla suddivisione dello stesso in 4 zone sismiche contraddistinte da un diverso valore del parametro ag definito come "accelerazione orizzontale massima convenzionale su suolo di categoria A" ed espresso come frazione dell'accelerazione di gravità g ; in particolare, il Comune di Verbania è posto in "Zona 4". La DGR 19 gennaio 2010 n. 11-13058 "Aggiornamento e adeguamento dell'elenco delle zone sismiche" (O.P.C.M.

3274/2003 e O.P.C.M. 3519/2006) e le successive DGR n. 17-2172 del 13 giugno 2011 e DGR n. 4-3084 del 12 dicembre 2011 della Regione Piemonte, hanno confermato tale classificazione.

Con l'entrata in vigore del D.M. 17 gennaio 2018 “Aggiornamento della Norme tecniche per le Costruzioni” (NTC2018) il metodo di calcolo da adottare è esclusivamente quello agli stati limite (§ 2.6 NTC – 2018). Applicando tale procedura, la progettazione di nuove strutture dovrà essere condotta secondo i criteri previsti dall'OPCM 3274/2003 e s.m.i. che deriva dalla Normativa Europea EN 1998, Eurocodice 8, per la progettazione in zona sismica successivamente inseriti nel D.M. 17 gennaio 2018.

Nella relazione si sviluppa il capitolo relativo alla modellazione sismica, intesa come Risposta Sismica Locale (RSL), relativa all'orizzonte più profondo investigato e corrispondente al fondale lacustre immediatamente antistante la fascia spondale.

Relazione geotecnica

Dal modello geologico al modello geotecnico

La relazione è a corredo del permesso di costruire con l'obiettivo di confermare innanzitutto la fattibilità geologica dell'intervento nel suo complesso, con l'assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico locale, nonché, al fine di indicare in via preliminare al progettista delle strutture, gli aspetti di carattere geotecnico da affrontare in fase di progettazione esecutiva, con l'individuazione delle indagini da eseguirsi in sito ed eventualmente in laboratorio, da svolgersi secondo i disposti del D.M. 17 Gennaio 2018 – “Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” Art. 6.2.2. “Indagini, caratterizzazione e modellazione geotecnica”.

Prove penetrometriche - Standard Penetration Test

Dalle indagini geognostiche e geotecniche già disponibili nell'areale in esame, con particolare riguardo a quelle eseguite per i “Lavori di consolidamento del lungolago di Pallanza”, sono stati estratti i valori delle prove penetrometriche standard (SPT) eseguite nell'ambito dell'orizzonte C) presente lungo la fascia spondale, compreso tra la profondità di 10.0÷14.0 m dal p.c. sino a profondità non determinabile.

Conclusioni

Al termine delle considerazioni effettuate il Proponente ritiene possibile affermare che gli interventi previsti sono compatibili con le condizioni geotecniche dei fondali, con le condizioni meteomarine, con l'uso previsto e con i coefficienti di sicurezza previsti dalle specifiche normative. La validità dell'ipotesi progettuale dovrà, comunque, essere verificata ai sensi delle norme tecniche sulle costruzioni vigenti, anche per la progettazione del progetto esecutivo mediante l'esecuzione di sondaggi geognostici nel sito di intervento, nonché durante l'esecuzione dei lavori, considerando, oltre ai dati raccolti in fase di progetto, anche quelli ottenuti con misure e osservazioni nel corso dei lavori e adattando eventualmente l'opera alle diverse situazioni riscontrate. In tal senso, le nuove opere andranno realizzate eseguendo i lavori a regola d'arte e tenendo sempre in preminente considerazione, in ogni fase e circostanza, la stabilità generale dell'area e dell'insieme opera-terreno.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione, nel prendere atto che gli interventi previsti, così come dal progetto definitivo, risultano compatibili con le condizioni geotecniche dei fondali, quanto all'impatto cumulativo evidenzia la mancata analisi degli elementi di criticità ambientale riguardo all'inquinamento dei fondali, casistica che sarebbe occorsa già in relazione ad altre siffatte progettualità sul lago;

9. COMPONENTI AMBIENTALI E POTENZIALI IMPATTI

Inquadramento ambientale, analisi della compatibilità dell'opera e relative misure di mitigazione ambientale

Il Proponente dichiara che:

- Le componenti ambientali sulle quali la realizzazione del progetto potrebbe esercitare i propri impatti sono: Territorio, Popolazione e salute umana, Biodiversità (Flora – Fauna – Ecosistemi), Suolo e Sottosuolo, Acque (Acque superficiali e sotterranee), Aria, Paesaggio e beni paesaggistici;

- gli Agenti fisici che generano le pressioni ambientali sono: Rumore, Vibrazioni, Inquinamento luminoso, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti.

Lo stato attuale di ogni matrice è stato analizzato, ove possibile, a due scale di dettaglio differenti:

- Area Vasta: l'area potenziale d'influenza degli impatti del progetto, più ampia rispetto a quella sede dell'intervento di progetto che è stata fissata a circa 5 km, ma che potrebbe variare in base alla matrice;
- Area di Sito: l'area circoscritta alla sede dell'intervento di progetto e alle immediate vicinanze (fino a qualche centinaio di metri di distanza).

Territorio

Stato di fatto

L'area di progetto è sita nel comune di Verbania (Piemonte) e interessa una porzione del Lago Maggiore nella frazione di Pallanza. Tale area è generalmente contraddistinta da una sottile linea di spiaggia che si eleva verso zone collinari e pedemontane, responsabili del collegamento con zone ad altitudini più elevate come il Mottarone, massiccio collinare-montuoso che divide il Lago Maggiore dal Lago d'Orta. Come riporta la Scheda d'ambito del “Piano Paesaggistico Regionale”, l'area è caratterizzata da una distribuzione di versanti debolmente pendenti, modellati dall'azione glaciale, con l'alternanza di zone sub-pianeggianti e zone a maggiori inclinazioni. Le zone pseudo-pianeggianti prossime si limitano ai centri urbani di Stresa, Baveno, Verbania e alla zona di fondo Toce. Nelle zone pianeggianti si trova prevalentemente un'alternanza tra boschi e prati, con poche zone agricole. L'area in prossimità del Lago Maggiore è disseminata di ville di pregio, circondate da parchi che arricchiscono la bellezza naturale delle sponde. La piana alluvionale del Toce è un elemento di discontinuità rispetto allo scenario locale. Questa superficie pianeggiante è stata creata da sedimentazione, attuata dal fiume, di limi e sabbie fini, e presenta una falda sotto-superficiale che favorisce agricoltura in rotazione e locazione di vivai. All'interno della Piana del Toce, a nord-ovest dell'area di progetto, sono presenti aree di importanza naturalistica quali la “Riserva naturale speciale di Fondo Toce”. La riserva, ora sito della rete Natura 2000, contrassegnata dal codice ZSC IT1140001 “Fondo Toce” (che sarà trattato nella sezione dedicata alla Valutazione di Incidenza Ambientale, VINCA), nonché sito UNESCO - Riserva della Biosfera (*Man and Biosphere*, MAB), è una zona umida che comprende l'ultimo tratto del fiume Toce e parte della sua piana alluvionale. Il sito si estende su circa 391 ha, nei comuni di Baveno, Gravello Toce, Verbania e include habitat ed ecosistemi di elevato interesse conservazionistico.

Nella zona in prossimità del Fondo Toce si trova anche il lago di Mergozzo che insieme al prossimo Monte Orfano, isolato rilievo prealpino, risparmiato dall'azione di erosione fluviale attuata dal Toce, rappresenta un'altra zona di interesse naturalistico (ZPS con il nome di “Lago di Mergozzo e Monte Orfano”). Quest'area si identifica come ibrida, presenta da una parte una vegetazione ripariale simile a quella dell'area del Toce, dall'altra una vegetazione prevalentemente composta da boschi di latifoglie e talvolta localmente con caratteristiche xerofile. Nella zona a sud di Baveno si presentano estese superfici forestali formatesi per invasione di ex praterie, alternate a rimboschimenti a prevalenza di abete rosso.

Per quanto riguarda l'ambito storico-culturale, le città presentano un'origine connessa alla sponda lombarda del Lago Maggiore. Lungo il perimetro prossimo ai confini lacustri, si trovano per lo più città con una struttura a sviluppo lineare chiuso tra lago e versante collinare-pedemontano, con sviluppo a monte ed esposizione con affaccio verso il lago. Verbania si diversifica con una conformazione differente, poiché è nata dall'aggregazione di differenti centri locali, di cui i principali Intra e Pallanza: presenta una certa varietà di assetto urbanistico, dovuta alle differenti origini storiche e al contesto orografico. Sono presenti ville e giardini storici con connotazione arborea tipica dell'otto-novecento con floricoltura concentrata più in zone di centro lago e collinari. Il Proponente, altresì, rileva anche la presenza di cave di materiale lapideo, concentrate in località Baveno e Mergozzo e negli ambiti limitrofi di collegamento tra la zona lacustre e quella collinare.

Mobilità

L'area destinata alla realizzazione del porto turistico è ben servita e caratterizzata da una buona intercomunicazione tra la rete stradale, ferroviaria e la rete di interporti attualmente attivi. Traghetti ed imbarcazioni possono agilmente spostarsi tra le diverse strutture portuali locali. La stazione ferroviaria più prossima è situata presso Montorfano, situata a ca. 6 km dall'area di progetto ed è facilmente raggiungibile dal centro città percorrendo la SS34. In dettaglio, sono riportate le principali infrastrutture del reticolo stradale: Strada Europea 62 (A26); Strada Statale 34 del lago Maggiore; Strada Statale 33 del Sempione; Strada Statale 33 raccordo; Strada Statale 229 del Lago D'Orta (SS229); Via Paolo Troubetzkoy; Via Giuseppe Castelli, Viale Vittorio Tonolli che poi da origine al Viale delle Magnolie, Viale Giuseppe Arzati.

Uso del suolo

Dalla tavola (CORINE Land Cover (CLC) dell'Unione Europea dell'anno 2018) si evince che l'opera di progetto si localizza all'interno di Zone residenziali a tessuto urbano continuo che sia verso nord sia sud si trasforma in tessuto urbano discontinuo. A nord est dell'area in oggetto è presente una superficie appartenente alle Aree industriali, commerciali e dei servizi pubblici e privati. All'interno dell'area vasta sono altresì presenti Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali ed un'estesa area a Boschi di latifoglie a nord.

Patrimonio culturale locale

Il Proponente descrive i prodotti più rappresentativi della tradizione locale della Provincia del Verbano Cusio Ossola, quali quelli del settore alimentare, come i formaggi e salumi; i prodotti del settore floricolo e lapideo, casalinghi cusiani. Inoltre, il lago Maggiore offre anche un'ampia selezione di pescato e sono degni di menzione i prodotti DOP e IGP.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

Secondo il Proponente, l'impatto principale durante la fase di realizzazione degli interventi è riconducibile all'occupazione temporanea di suolo pari a 585 m², derivante dall'installazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei materiali a terra a Pallanza, dove saranno scaricati i pontili galleggianti e i *finger* che saranno subito montati e varati in acqua con l'ausilio di un *camion* gru. Nella stessa area a terra arriveranno i rimanenti materiali per la realizzazione degli impianti e delle finiture portuali. Al termine delle lavorazioni avverrà il ripristino dell'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina) e su una superficie totale di circa 925,19 m², area di accesso al nuovo porticciolo, 328 m² di superficie saranno a prato. Invece, secondo il Proponente, le aree di Marina di Verbella e del Gaggetto, utilizzate come aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, non saranno soggette a sottrazione di habitat e consumo permanente di suolo.

In generale, sostiene il Proponente, dato che tutta l'installazione delle strutture galleggianti si svilupperà sulle acque del lago, saranno minimi gli interventi a terra, con temporanea sottrazione della risorsa suolo alquanto contenuta e i mezzi di cantiere su gomma saranno in numero ridotto e saranno limitati all'area di cantiere a terra. A Pallanza, nell'area di ubicazione della struttura portuale, sarà impiantato il cantiere in acqua di montaggio degli ancoraggi e degli elementi galleggianti che occuperà un'area di circa 22.844 m². Le aree di cantiere, sia in terra sia nel lago, comporteranno anche la riduzione della fruibilità dell'area, ma da metà giugno a metà settembre, dal giovedì sera al lunedì mattina, saranno interrotte tutte le lavorazioni al fine di non arrecare alcun disturbo indotto dalle lavorazioni. Il Proponente ritiene che—in relazione agli impatti associati alla diminuzione della sicurezza stradale, trattandosi di circa 25 viaggi rispetto all'area di cantiere di Pallanza—l'aumento di traffico che potrebbe essere generato dai mezzi di trasporto via terra non sia significativo. Gli eventuali sfridi e i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento posti sul pontone e poi conferiti alla discarica autorizzata al rientro dei mezzi nell'area del Gaggetto. Il Proponente ritiene le alterazioni transitorie e reversibili con la conclusione dei lavori e trascurabili gli impatti trascurabili.

Fase di esercizio

La sottrazione della risorsa suolo per la porzione destinata all'area di sosta e di manovra, sarà compensata, secondo il Proponente, dalla realizzazione dei “tetti verdi” su strutture esistenti nel sito di intervento. Per quanto riguarda la sottrazione della superficie lacustre, l'impatto, secondo il Proponente, sarà contenuto, in considerazione del fatto che il lago Maggiore è già soggetto alla presenza di imbarcazioni e porti. Anche l'incremento del traffico viario è ritenuto “tollerabile” dalla viabilità esistente, avendo idonea capacità di scorrimento, senza creare problematiche di congestionamento. Il Proponente dichiara che l'impatto sarà ampiamente compensato dai benefici che la realizzazione del progetto apporterà al territorio, sostenendo che l'obiettivo del progetto è quello di offrire 150 posti barca al fine di favorire le attività commerciali del luogo e, nello stesso tempo, promuovere lo sviluppo del turismo aumentando la fruibilità della zona. Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti del porto è prevista la sistemazione, lungo lo sviluppo degli ormeggi, di idonei cestini mentre, a terra, in prossimità della passerella di accesso, sarà disposto un sufficiente numero di cassonetti che saranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani. I volumi derivanti dall'esercizio del porto sono stati calcolati su una media estiva di sedici fine settimana per 160 utenti. Gli impatti che potrebbero derivare dalle attività di manutenzione dell'opera di progetto (es. pulizia delle catene di ancoraggio) non sono ritenuti tali da essere tenuti in considerazione dal Proponente, che rimanda al Piano di manutenzione dell'opera. In generale, dunque, il Proponente ritiene che l'impatto che la messa in esercizio dell'opera di progetto produrrà sul territorio un impatto positivo.

Azioni di mitigazione

Non si prevedono misure di mitigazione specifiche per la componente in oggetto in quanto il Proponente rimanda a quelle elaborate per le altre componenti analizzate di seguito.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione ritiene che il Proponente abbia sottovalutato:

- gli impatti delle opere a terra in termini di sottrazione di habitat/consumo di suolo, sostenendo che l'impatto principale durante la fase di realizzazione degli interventi sia riconducibile all'occupazione di 585 m² per l'installazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei materiali e che tale occupazione sarebbe temporanea, poiché al termine delle lavorazioni avverrà il ripristino dell'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina) su una superficie totale di circa 925,19 m², di cui 328 m² di superficie saranno a prato, mentre le opere previste insistono, in termini di occupazione di suolo, su aree prospicienti lo specchio lacuale;
- gli impatti di breve, medio e lungo periodo legati all'installazione delle strutture galleggianti (che occuperanno un'area di circa 22.844 m²), sostenendo che esse insisteranno sulle acque del lago, che saranno minimi gli interventi a terra, con temporanea sottrazione della risorsa suolo alquanto contenuta e i mezzi di cantiere su gomma saranno in numero ridotto e saranno limitati all'area di cantiere a terra, mentre l'occupazione dello specchio lacuale è di fatto superiore considerando la posa in opera dei corpi morti, tiranti, catene e cavi di ritenuta;
- gli impatti del cantiere in acqua di montaggio degli ancoraggi e degli elementi galleggianti in termini di fruibilità dell'area, emissioni gassose, inquinamento acustico, essendosi limitato a riferire che gli eventuali sfridi e i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento posti sul pontone e poi conferiti alla discarica autorizzata al rientro dei mezzi nell'area del Gaggero.

Popolazione e salute umana

Stato di fatto

Le informazioni sulla Popolazione sono state tratte dall'Allegato al PRP Piemonte 2020-2025 “Il profilo di salute ed equità della popolazione piemontese” e dal sito Piemonte STATistica e B.D.D.E.18.

Aspetti demografici

La popolazione totale residente in Piemonte al 31/12/2019 ammonta a 4.341.375 abitanti, di cui 2.109.314 maschi (48,6% del totale) e 2.232.061 femmine (51,4%), in riduzione rispetto al 2010, in cui la popolazione

totale era di 4.457.335 abitanti, 2.158.445 maschi (48,4%) e 2.298.890 (51,6%). Nello specifico, nel comune di Verbania la densità di popolazione è pari a ca. 16-39 residenti per kmq, mentre l'incidenza della popolazione con più di 75 anni è pari ad una percentuale del 14-16%.

Struttura socioeconomica

In Piemonte, come nel resto d'Italia, cresce il livello di istruzione nella popolazione adulta: nel 2019, il 63,2% dei piemontesi tra i 25 e i 64 anni aveva conseguito almeno un titolo di studio di licenza media superiore. Il tasso di disoccupazione rimane alto (nel 2019: 7,7% nella popolazione in età lavorativa; 26,9% nei giovani), stabilizzandosi, senza riuscire a invertire la tendenza conseguente alla grave crisi economica del 2007-2009.

Impatto economico derivante dalla pandemia di Covid 19

La pandemia ha causato in Piemonte nel 2020 un calo del Pil del -9,4%, paragonabile per intensità a quello della crisi finanziaria del 2007-2008 che aveva fatto registrare una contrazione del 10,4%.

Quadro occupazionale

Nella fascia 15-29 anni, dopo un periodo di calo del tasso di occupazione fino al 2013 in entrambi i generi, si assiste ad aumento di alcuni punti percentuali fino al 2018 tra gli uomini e fino al 2019 tra le donne, per poi ritornare nel 2020 ai livelli del 2013. Per quanto riguarda il campo dell'agricoltura, dopo una forte diminuzione degli addetti nel periodo 2010-2013, si assiste a una significativa ripresa fino al 2019, con valori di poco inferiori a quelli del 2010, e una modesta decrescita nel periodo 2019-2020 (-3% circa). Per quanto concerne l'andamento regionale degli addetti del comparto costruzioni si ha un'evidente differenza di genere, con quasi la totalità degli addetti di genere maschile. Per quanto riguarda il settore Industria e servizi al 2018 gli addetti sono concentrati soprattutto nel settore dei Servizi (45%), seguiti dalla Metalmeccanica (11%), dalle Costruzioni (9%), dalla Sanità (9%) e dal Commercio (7,5%) che costituiscono oltre l'80% delle aziende.

Aspetti sanitari

Il Proponente riferisce che l'Italia è tra i Paesi al mondo con l'aspettativa di vita più elevata in entrambi i sessi e il Piemonte presenta valori quasi identici a quelli nazionali; i cittadini piemontesi hanno un'attesa di vita simile alla media italiana, ma in condizioni di salute mediamente migliori. Tuttavia, con il progressivo invecchiamento della popolazione aumenta anche la percentuale di persone con malattie croniche. Il comune di Verbania non mostra rischi di mortalità particolarmente elevati, in particolare nelle femmine risulta basso.

Malattie croniche non trasmissibili

Oltre 350.000 piemontesi hanno almeno una delle seguenti cinque condizioni morbose croniche prese in esame (cardiopatía ischemica, vasculopatía cerebrale, scompenso cardiaco, diabete, BPCO): quasi 80.000 ne hanno più di una e oltre 430.000, pari al 14% della popolazione ne hanno una o più di una.

Dipendenze

Il tasso standardizzato (2018) dei soggetti trattati per dipendenza da sostanze è per la ASL VCO al di sotto della media regionale per il consumo di Cocaina/crack e cannabinoidi e per *gambling*, mentre è al di sopra per l'utilizzo di oppiacei, alcol, tabacco e altre sostanze. Particolarmente elevato è l'uso di tabacco (73,10 V 39,50).

Incidenti domestici e stradali

In Piemonte da alcuni decenni si osserva un *trend* di riduzione della mortalità causata da infortuni e presenta tassi di mortalità da incidenti stradali superiori al valore nazionale ma tale differenziale si sta riducendo.

Infortuni sul lavoro e malattie professionali

Il territorio della provincia di Torino raccoglie quasi la metà degli infortuni della regione, anche se gli infortuni in agricoltura sono maggiormente rappresentati nel territorio della provincia cuneese. L'ASL VCO con 644 di infortuni totali riconosciuti in occasione di lavoro è la seconda per minor numero di infortuni. In tutto il

Piemonte meno del 30% delle malattie professionali denunciate sono state riconosciute, con una certa variabilità a seconda dell'ASL di zona. Sembra che un maggior valore percentuale di riconoscimento sia proprio dell'ASL di VCO (65%) che distacca i valori delle altre sedi con valori oscillanti tra il 24 e il 35%.

Ambiente, clima e salute

Anche il Piemonte si presenta particolarmente suscettibile agli effetti di cambiamento climatico e riscaldamento globale come l'intero bacino del mediterraneo. Il 2020 per il Piemonte è stato il quinto anno più caldo negli ultimi 62 anni, con un'anomalia termica media intorno a 1.5 °C rispetto ai valori registrati del periodo 1971-2000. In Piemonte alla produzione di gas serra concorrono 4 dominanti fonti di origine: Industria (48%), trasporto su strada (22%), riscaldamento (19%) e agricoltura (9%). I siti contaminati censiti in territorio regionale sono 1875, di cui 831 con procedimento attivo e i restanti conclusi (aggiornamento al 1° marzo 2021), quindi con situazione in miglioramento (siti conclusi maggiori in numero). Nel 2019 in Piemonte la produzione di rifiuti urbani ha superato le 2 milioni di tonnellate (63.4% di questi era identificabile come appartenenti alla raccolta differenziata). L'inquinamento acustico presenta un'apprezzabile riduzione dei valori di esposizione a cui è soggetta la popolazione, nonostante per quasi la metà dei residenti in aree urbane risulti ancora maggiore rispetto ai limiti di riferimento proposti dall'OMS ($L_{diurno}=65\text{dB}$ e $L_{notturno}=55\text{dB}$), come soglia di riferimento per potenziali rischi sanitari (disagio, disturbi del sonno e cardiocircolatori). Altro fattore di rischio preso in considerazione è l'intensità di campo magnetico irradiata a cui sono sottoposti gli individui, dovuta ad aumento del numero di impianti di telefonia mobile e di radio-tv con un aumento della potenza complessiva installata. Il maggior contributo a questa irradiazione è dato dall'azione delle stazioni radio-base per telefonia cellulare che ad inizio 2021 sono responsabili del 79% della potenza installata totale.

Il Proponente non ha però considerato gli impatti ascrivibili ai campi elettromagnetici a bassa frequenza prodotti dalle installazioni elettriche relative al funzionamento previsto per le nuove infrastrutture in progetto e dei sistemi di alimentazione dei servizi dei natanti fermi presso le banchine e degli stalli per la ricarica delle auto elettriche.

Amianto

Un fattore di rischio ambientale particolarmente rilevante per la regione Piemonte è l'amianto. La pregressa importanza che questo materiale aveva nell'economia del Piemonte (es Cava di asbesto a Balangero e industria Eternit a Casale Monferrato) ha comportato una sua grande presenza a livello regionale (dai 50 ai 70 milioni di m² di amianto di origine antropica ancora presente sul territorio). Secondo le informazioni contenute all'interno del Registro dei mesoteliomi del Piemonte sono stati registrati 5.569 casi di mesotelioma nell'arco annuale 1990 -2018 e di questi il 76.4 % dei pazienti affetti ha avuto una dimostrata esposizione a questo minerale. Tra gli esposti si è potuto constatare che l'11.8% ha avuto un'esposizione di tipo ambientale.

Malattie infettive prioritarie

Come ha messo in particolare evidenza l'attuale situazione legata al covid-19, le malattie infettive continuano ad avere un notevole impatto sul servizio sanitario nazionale al giorno d'oggi. L'offerta vaccinale è stata rafforzata a partire dal 2017 con l'approvazione del nuovo Piano Nazionale di prevenzione Vaccinale 2017-2019 e ha permesso il recupero delle coperture vaccinali.

Antimicrobico resistenza

L'Antimicrobico resistenza (AMR) è la capacità da parte di microrganismi di resistere a trattamenti con antimicrobici, in concentrazioni tali che normalmente inibirebbero la crescita o eliminerebbero la maggior parte di organismi della specie bersaglio. In Piemonte esiste un sistema di operatori dedicati alla sorveglianza, alla prevenzione e al controllo delle ICA e AMR (GLICA).

Principali patologie

Gli studi più recenti mostrano che nel Piemonte il numero di anni persi adattati per disabilità, per tutte le età e per la totalità della popolazione è circa 1,4 milioni di DALYs. Racchiuso in questo insieme il solo peso delle

malattie croniche non trasmissibili raggiunge il 91% sul totale. Il progetto *Global Burden Disease* (GBD) procura anche dati su indicatori intermedi dei DALYs: gli anni di vita persi per morte precoce rispetto all'aspettativa di vita (YLL) e gli anni di vita vissuti in disabilità in seguito alla malattia (YLD). Se si prendono in esame le malattie di maggior rilievo nel carico di DALYs in Piemonte, quelle che presentano un maggior numero di DALYs parzialmente prevenibili, tramite un semplice intervento di sensibilizzazione sui fattori di rischio noti che le causano, sono: diabete, malattie cardiovascolari, tumori e malattie respiratorie. Seguono malattie all'apparato digerente, malattie neurologiche e malattie osteoarticolari. In figura un grafico riporta rappresentati i fattori di rischio per numero di DALYs attribuibili per 100.000 in Piemonte.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

Gli impatti sulla popolazione sono riconducibili perlopiù all'aumento dei livelli atmosferici derivanti dai gas di scarico sia dei mezzi impiegati per lo spostamento di materiale da e verso l'area di cantiere sia dei macchinari a motore (PM, CO, SO₂ e NO_x) e dalle polveri diffuse prodotte dalle lavorazioni nell'area di cantiere/stoccaggio, oltretutto all'aumento dei livelli sonori derivanti dai mezzi in utilizzo e dalle lavorazioni. Tuttavia, tali impatti sono previsti dal Proponente limitati data la tipologia di interventi che soprattutto consistono nell'assemblaggio di manufatti prefabbricati e in ragione delle misure gestionali adottate. Le attività che potrebbero generare i maggiori impatti sul fattore ambientale sono relative all'infissione dei pali a livello di rumore e alla realizzazione dell'area di sosta e manovra a livello sia di rumore sia di polveri diffuse; tuttavia, data l'entità delle stesse, gli impatti non sono ritenuti dal Proponente significativi. Un altro potenziale impatto sulla popolazione potrebbe essere associato alla diminuzione della sicurezza stradale per l'incremento di traffico, ma dato che il numero dei viaggi su gomma è di circa 25 viaggi rispetto all'area di cantiere di Pallanza, tale impatto è considerato dal Proponente nullo. La fase di cantiere potrà avere delle interferenze sul normale utilizzo delle aree del lungolago, ma, secondo il Proponente, la corretta organizzazione spaziale dei mezzi e la corretta gestione temporale degli interventi, nel rispetto delle norme di sicurezza, consentiranno di non sovraccaricare l'ambito di intervento consentendo la fruizione delle aree non interessate direttamente dalle lavorazioni e di limitare al minimo indispensabile i disagi connessi alla fase di cantiere. Dal punto di vista visivo percettivo, il Proponente prevede un'alterazione del paesaggio, ma temporaneo (9 mesi) e di entità contenuta e senza un impatto di rilievo sulla popolazione. Per ridurre gli impatti sulla popolazione e, particolare, al fine di non ostacolare l'attività turistica tipica dell'area e permettere il raggiungimento delle attrattive della zona, da metà giugno a metà settembre, dal giovedì sera al lunedì mattina saranno interrotte tutte le lavorazioni. In conclusione, data l'assenza di costruzione di opere strutturali, la tipologia di interventi che prevedono soprattutto l'assemblaggio di manufatti prefabbricati, le misure adottate ai sensi della normativa vigente e la temporaneità e reversibilità degli impatti, secondo il Proponente, sono tali da non generare ripercussioni sulla popolazione residente e, per questo, possono ritenersi trascurabili.

Fase di esercizio

Il Proponente evidenzia che in fase di esercizio la realizzazione degli interventi porterà numerosi impatti positivi con gli unici impatti negativi riconducibili al potenziale aumento dei livelli atmosferici e sonori che deriveranno dalla attività di attracco e salpo delle imbarcazioni in porto, ma che, dato il contesto della zona e la dimensione del nuovo porto turistico non si ritengono significativi. Con la messa in esercizio del nuovo porto, il Proponente ritiene sia che l'incremento del traffico sia tollerabile dalla viabilità esistente, avendo idonea capacità di scorrimento, senza creare problematiche di congestionamento da traffico, sia che riguardo ai servizi, soprattutto ai parcheggi, la capacità del Comune di Verbania sia più che sufficiente per soddisfare la domanda turistica derivante dalla realizzazione del porto. Le modifiche apportate al paesaggio derivanti dalla realizzazione del porto si integreranno completamente al paesaggio soprattutto in ragione del contesto antropizzato nel quale si collocherà senza provocare alterazioni visive percettive. Parimenti il Proponente ritiene che non siano da considerare gli impatti derivanti dalle attività di manutenzione trattandosi di normali lavorazioni. Di grande rilievo si prevedono, invece, dal Proponente gli impatti positivi.

Azioni di mitigazione

Per minimizzare gli impatti legati alla fase di cantiere si prevedono misure di mitigazione gestionali:

- al fine di minimizzare il rischio di incidenti, tutte le attività saranno segnalate alle autorità locali in anticipo rispetto alla attività che si svolgeranno;
- il personale che sarà impiegato, al fine di minimizzare i potenziali impatti relativi al rumore e all'inquinamento atmosferico, adotterà specifiche azioni, quali:
 - non tenere i mezzi in esercizio se non quando strettamente necessario e ridurre i giri del motore quando possibile;
 - promuovere un utilizzo responsabile dei mezzi da lavoro in modo da garantire le migliori condizioni operative;
- durante gli orari di maggior traffico allo scopo di ridurre i rischi stradali sia per la comunità locale sia per i lavoratori dovranno essere adottati appositi accorgimenti;
- i mezzi e i macchinari di lavoro utilizzati saranno caratterizzati da una ridotta emissione sonora e dotati di marcatura CE; dovrà essere garantito il loro corretto utilizzo e una loro regolare manutenzione;
- tutti i mezzi dovranno rispettare il limite di velocità imposto che limiterà notevolmente la produzione di rumori durante il transito dei mezzi;
- dovrà essere mantenuta una corretta ubicazione dei mezzi e una corretta gestione temporale degli interventi nel rispetto delle norme di sicurezza.

In fase di esercizio, dato il contesto nel quale si inserisce il progetto, il Proponente non prevede alcuna misura di mitigazione specifica, tenendo in considerazione che le scelte progettuali sono state effettuate cercando di ridurre al minimo gli impatti e che saranno osservate tutte le misure e le buone pratiche di comportamento previste dalla regolamentazione vigente da parte dei frequentatori dell'area.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Il Proponente ha effettuato indagini di maggior dettaglio a proposito sia degli aspetti demografici sia di salute sulla popolazione potenzialmente esposta e nell'elab. PALLANZA_SA_0101_1 sono stati inseriti due sottoparagrafi nuovi: il Par. 6.2.1.1.1 “Aspetti demografici specifici per il Comune di Verbania” e il Par. 6.2.1.3.1 “Aspetti sanitari specifici per l'area di interesse”.

Aspetti demografici specifici per il Comune di Verbania

La popolazione potenzialmente esposta agli effetti derivanti dalla realizzazione dell'opera di progetto, sita nell'area di Pallanza, è quella residente nel Comune di Verbania. Relativamente alle aree di stoccaggio di Marina di Verbella e del Gaggetto, dalle quali saranno trasportati i manufatti prefabbricati via lago, il Proponente non rileva attività che possano generare impatti sulla popolazione e che, dunque, non ritiene di dover indagare. Il Proponente passa poi ad analizzare gli aspetti demografici del Comune di Verbania tratti dal sito “tuttitalia”, che rielabora dati acquisiti dall'ISTAT e dal sito “ruparpiemonte.it/infostat”.

La popolazione residente nel comune di Verbania, secondo gli ultimi dati disponibili, è di 29.856 residenti al 31 dicembre 2021. Il Proponente riporta (Figura 4.27: Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Verbania, 2001-2021 (fonte: Tuttitalia.it) l'andamento della popolazione nell'arco di tempo che intercorre tra il 2001 e il 2021, secondo i dati raccolti dall'Istat e rielaborati dal sito Tuttitalia.it, precisando che dal 2018 i dati riportati tengono conto dei risultati del censimento permanente della popolazione, rilevati con cadenza annuale e non più decennale. A differenza del censimento tradizionale, che effettuava una rilevazione di tutti gli individui e tutte le famiglie a una data stabilita, il nuovo metodo censuario si basa sulla combinazione di rilevazioni campionarie e di dati provenienti da fonte amministrativa.

Per la situazione comunale di Verbania si presenta un andamento iniziale della popolazione in crescita, soprattutto per il contributo di maggiore intensità registrato dal 2002 al 2004 che, sebbene con incrementi di poco significativa intensità, è perdurato fino al 2010, anno durante il quale ha raggiunto l'apice con un valore di 31.243 abitanti registrati. Nel 2011 è stato rilevato un drastico calo del numero di abitanti della popolazione, che ha portato a un valore di 30.332 membri, con valori simili a quelli registrati durante i primi anni 2000. Nel

2013 è possibile osservare un'impennata che riporta a valori simili a quelli del 2007. A seguire c'è stata una successiva riduzione, che ha riportato per mezzo di un graduale decremento, ai valori registrati nel 2021.

Per fornire un quadro di maggior dettaglio e contestualizzare il risultato, le variazioni annuali del numero di abitanti del Comune di Verbania sono state riportate nel grafico (Figura 4.28: Variazioni percentuali annuali della popolazione del comune di Verbania a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Sassari e della regione Sardegna, Anni 2002-2021 (fonte: Tuttitalia.it) in valore percentuale e sono state messe a confronto con la condizione della provincia di appartenenza e la regione Sardegna.

L'andamento riportato in grafico per la situazione comunale mostra differenze più accentuate con la condizione provinciale e regionale negli anni 2003 e 2013 con valori di variazione percentuale a livello comunale maggiori e nel 2011 con variazioni percentuali minori. Altre annate difformi sono quelle relative agli anni 2004 e 2007 in cui a livello regionale sono state rilevate variazioni percentuali maggiori rispetto alla situazione a livello comunale e a livello provinciale.

Riguardo all'andamento del saldo naturale nel comune di Verbania questo è sempre piuttosto stabile, con un numero di decessi sempre superiore rispetto a quello delle nascite. Lievi picchi di mortalità sono registrati negli anni 2015 e 2020. Le nascite nell'intervallo di tempo considerato, eccetto un iniziale incremento dal 2002 al 2004, sono contraddistinte da quantità piuttosto stabili con generalizzato andamento in lieve decrescita. Il divario tra i due parametri considerati aumenta gradualmente nell'intervallo temporale preso in considerazione.

Riguardo ai trasferimenti da e verso la stessa, il Proponente riporta un grafico, che rappresenta il numero di trasferimenti di residenza da e verso il comune di Verbania negli ultimi anni. I (Figura 4.30: Flusso migratorio da e verso il comune di Verbania, anno 2001-2021 (fonte: Tuttitalia.it) trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune. In generale negli anni presi in considerazione si registra un andamento di iscritti e di cancellati dall'anagrafe più o meno stabile. Il maggior contributo al valore risultante degli iscritti è dato naturalmente dallo spostamento da altri comuni e per altri comuni. Le maggiori differenze, rispetto all'andamento prevalentemente stabile registrato nell'arco di tempo preso in esame, si osservano per l'anno 2003, grazie al contributo degli iscritti dall'estero, e per il 2013, grazie alla categoria identificata come “per altre motivazioni”. I cancellati dall'anagrafe presentano un andamento piuttosto stabile e il saldo migratorio è sempre in positivo. Il saldo migratorio presenta valori maggiori durante le annate 2003, 2004, 2007, 2008 e 2013.

Popolazione per età, sesso e stato civile

Come si evince dalla forma del grafico della Figura 4.31 (Distribuzione della popolazione residente nel comune di Verbania per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2022 (fonte: Tuttitalia.it) la popolazione residente nel comune di Verbania appare caratterizzata da un quantitativo di giovani alla pari se non inferiore al quantitativo di anziani; inoltre, si osserva sia un ingrossamento della parte centrale particolarmente evidente nelle fasce di età comprese tra i 45 ed i 70 anni di età sia un graduale incremento dei coniugati a danno dei celibi a partire dalla categoria 30-34 anni. I coniugati a livello comunale cominciano ad avere frequenza significativa a partire dalla fascia dei 25-29 anni di età. Tali dati sono in linea con i dati nazionali.

Popolazione per classi di età scolastica

Dal grafico della Figura 4.32: Potenziale utenza per età scolastica 2022/2023 delle scuole di Verbania (fonte: Tuttitalia.it), si può osservare un graduale incremento di giovani nelle classi scolastiche più avanzate rispetto a quelle inferiori, aspetto che riflette il calo delle nascite. La presenza di stranieri nelle classi di età considerate oscilla tra i 16 e i 31 individui, con un andamento genericamente in lieve calo con il progredire degli anni.

Cittadini stranieri nel comune di Verbania

Riguardo alla popolazione residente nel comune di Verbania a partire dal 1° gennaio 2022, i “cittadini stranieri” sono pari all'8,5 % della popolazione residente e nel 2022, secondo i dati raccolti dall'ISTAT, questa percentuale ammonta a un totale di 2.550 individui. Numericamente non si osserva un'ingente presenza di stranieri nella popolazione del comune di Verbania. Nel periodo preso in considerazione dal 2003 fino al 2022

L'andamento del numero di residenti stranieri a Verbania può essere così riassunto: un progressivo incremento iniziale fino al 2011, seguito da un abbassamento di membri dal 2012 al 2013, seguito a sua volta da una situazione generalmente stabile negli anni successivi. Le comunità straniere più numerose nel contesto comunale sono quelle provenienti da: Ucraina (17,5% degli stranieri totali), Romania (15,1%), Repubblica Popolare Cinese (9,6%), Marocco (8,0%) e Albania (7,5%). La popolazione straniera ha una struttura essenzialmente giovane con poca presenza di anziani, la prevalente presenza delle classi intermedie (quelle della forza lavoro), dato che spiega l'esperienza migratoria per motivi di lavoro, e significativa dei bambini. Si evidenzia, dunque, l'importanza degli stranieri rispetto al totale dei residenti, in particolare nelle fasce d'età dei giovani e della popolazione attiva.

Indici demografici e struttura del comune di Verbania

L'analisi della struttura di una popolazione per età considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni e oltre. Il Proponente ritiene di poter concludere che la popolazione presenta dal 2003 al 2022 un andamento che ha portato alla leggera riduzione delle componenti tra i 0-14 anni e tra i 15-64 anni a beneficio di una crescita della componente dei 65 anni e oltre. Per questa ragione, la popolazione presenta un carattere regressivo che comporta aumento della dipendenza strutturale, perciò, aumento del carico sociale della componente non attiva della popolazione (0-14 anni e 65 anni e oltre) su quella attiva (15-64 anni).

Aspetti sanitari specifici per l'area di interesse

Le informazioni relative agli aspetti sanitari riportate sono state ottenute da documentazione resa disponibile dall'ASL Verbano-Cusio-Ossola nel relativo sito internet, da dati forniti dall'Istat e da dati ottenuti dal sito "Piemonte statistica e B.D.D.E." (Pista Piemonte).

Mortalità per causa ed età

Nelle tabelle di seguito indicate sono stati riportati i dati raccolti dall'Istat di mortalità annuale relativi alla popolazione residente nel comune di Verbania, suddivisi per categorie associate alla causa di morte nelle annate dal 2016 al 2020. Per la stesura di questi dati è stata considerata causa di morte primaria quella iniziale, responsabile del concatenamento morboso che ha portato all'esito finale di decesso. I dati di mortalità associati a causa sono stati raggruppati per grandi gruppi di causa, seguendo la classificazione adottata tramite codici identificativi da parte dell'Istat.

Cercando di stabilire un ordine gerarchico comunale alle principali cause di morte, il Proponente ritiene di poter concludere che, in linea con i dati nazionali, si registri una dominanza significativa di mortalità per malattie del sistema circolatorio, che rappresenta la prima causa di morte, e da mortalità per tumori che rappresenta la seconda. Le malattie del sistema respiratorio, in genere al terzo posto come causa di morte, non appaiono significativamente distinte in frequenza rispetto alle altre cause. Nel 2020, ultimo anno di disponibilità dei dati, anche la mortalità associata a Covid-19 compare tra le grandi cause di morte.

Per quanto riguarda le categorie di tumori dominanti per mortalità nel comune di Verbania, il Proponente illustra quelle relative ai singoli anni facenti parte del quinquennio esaminato:

- Nel 2020 per la mortalità associata a tumori le categorie dominanti sono state: tumore maligno di bronchi e polmone (11 casi), tumore maligno del colon (4 casi) e tumore maligno della vescica (3 casi) per il genere maschile e tumore maligno della mammella (11 casi), tumore maligno al pancreas (7 casi) e tumore maligno di bronchi e polmone (7 casi) per il genere femminile.
- Nel 2019 le categorie dominanti sono state: tumore maligno di bronchi e polmone (9 casi), adenocarcinoma metastatico della prostata (5 casi) e tumore maligno della vescica (4 casi) per il genere maschile e tumore maligno della mammella (11 casi) per il genere femminile.
- Nel 2018 le categorie dominanti sono state: tumore maligno di bronchi e polmone (15 casi), epatocarcinoma (6 casi) e tumore maligno del pancreas (6 casi) nel genere maschile e tumore maligno della mammella (8 casi) e tumore maligno di bronchi e polmone (7 casi) per il genere femminile.
- Nel 2017 le categorie dominanti sono state: tumore maligno di bronchi e polmone (20 casi), tumore maligno del pancreas (5 casi) e leucemia mieloide acuta (4 casi) per il genere maschile e tumore maligno della mammella (11 casi) per il genere femminile.

maligno della mammella (8 casi), tumore maligno di bronchi e polmone (6 casi) e tumore maligno del pancreas (5 casi) per il genere femminile.

- Nel 2016 le categorie dominanti sono state: tumore maligno di bronchi e polmone (15 casi) e tumore maligno allo stomaco (5 casi) per il genere maschile e tumore maligno della mammella (11 casi), tumore maligno di bronchi e polmone (9 casi) per il genere femminile.

Da questi dati, secondo il Proponente, è evidente che nel quinquennio considerato, a livello comunale, la categoria di tumori dominante per mortalità nel genere maschile è stata quella del “Tumore maligno dei bronchi e del polmone”, mentre, per il genere femminile quella del “Tumore maligno della mammella”.

Il Proponente precisa, altresì, che i dati sopra riportati per il quinquennio 2016-2020 sono stati richiesti e ottenuti dall’ISTAT. Per ottenere un dato più contestualizzato al comune di Verbania, il Proponente riporta anche le tabelle relative alla situazione dell’ASL VCO, organizzate con la medesima suddivisione in grandi categorie di mortalità (grandi gruppi). Le tabelle sono state tratte dal sito della regione Piemonte nella sezione “PiSta - Piemonte STATistica e B.D.D.E”, che ha elaborato i dati acquisiti dall’Istat.

Dall’analisi delle tabelle, riportanti i dati dell’ASL VCO, si riconfermano come prima causa di morte le malattie dell’apparato circolatorio e come seconda i tumori. Sebbene con distacco più significativo rispetto alla condizione comunale, anche la mortalità associata a malattie dell’apparato respiratorio si conferma la terza causa di morte. Nell’anno 2020 a livello dell’ASL VCO, così come a quello comunale, compare tra le grandi cause di morte anche quella associata alla contrazione di Covid-19.

Incidenza tumorale

A proposito di dati relativi all’incidenza tumorale il Proponente precisa che non è stato possibile ottenere informazioni descrittive un inquadramento a livello comunale; i dati reperiti illustrano la situazione provinciale associata al quinquennio 2007-2011. La fonte da cui sono tratte le tematiche riportate di seguito è il “sito registro.amici-oncologia”, in cui sono raccolte e argomentate le informazioni raccolte dallo “Studio permanente della malattia neoplastica nel VCO” che si è concluso il 31 dicembre 2014. Il tasso di incidenza rappresenta il numero di nuovi casi di tumore diagnosticati per una sede tumorale specifica oppure per un insieme di sedi durante un periodo stabilito, che normalmente si stabilisce pari a un anno di calendario. In genere è espresso come nuovi casi rilevati su una popolazione di 100.000 abitanti. In questo caso il parametro prende il nome di incidenza grezza (o tasso grezzo di incidenza).

In tabella è riportata la ripartizione tra i membri appartenenti alle stesse fasce di età della popolazione europea e di quella dell’ASL VCO, necessari per poter calcolare i tassi standardizzati di incidenza riportati nelle tabelle di incidenza. Il grafico, di cui alla Figura 4.36 (Numero di casi per classe di età dell’ASL VCO), è stato elaborato in base ai dati raccolti relativi ai casi tumorali registrati nel distretto ASL del VCO nel quinquennio 2007-2011. Il grafico presenta le fasce di età della popolazione nelle ascisse, per indicare l’anno in cui i casi tumorali si sono presentati, e il numero di casi per anno nelle ordinate ed evidenzia come sia presente una correlazione tra nuovi casi tumorali e fasce di età più avanzata da parte dei pazienti. Questo fenomeno è veritiero per entrambi i sessi. Si può riscontrare un numero più alto di casi tumorali nel sesso femminile tra i 30 e i 50 anni di età, e un numero, invece, più alto di casi tumorali nel genere maschile per età superiori ai 50 anni. Questo fenomeno può essere spiegato dalla prevalenza di casi di neoplasia della mammella per le donne, che assume frequenza significativa già in età giovanili come 30 anni di età, e dalla prevalenza di casi di neoplasia alla prostata per gli uomini, che invece assume frequenza significativa in età più tardive. Per fornire un inquadramento più specifico a proposito dell’incidenza delle diverse tipologie tumorali riscontrate nel distretto di indagine il Proponente riporta due tabelle, dove sono mostrati rispettivamente i dati relativi a: Tasso di incidenza grezzo; Tasso di incidenza standardizzato per età.

Le tabelle rappresentano il tasso di incidenza grezzo e standardizzato di casi tumorali suddivisi per tipo e sede di insorgenza nel periodo in esame. Per il sesso femminile, come atteso, la prima neoplasia per frequenza è stata la neoplasia della mammella, seguita dalle neoplasie della sfera genitale, dalle neoplasie del colon-retto, e in seguito dalle neoplasie del polmone. Per i maschi al primo posto si pone la neoplasia della prostata, seguita dalla neoplasia del polmone, da quella del colon-retto, della vescica e del fegato. Il quadro non è

sostanzialmente differente rispetto al contesto nazionale e nel territorio del VCO nel periodo esaminato, non sono state rilevate significative anomalie a livello delle incidenze neoplastiche, suddivise per tipo.

Rapporto Standardizzato di mortalità

Il rapporto standardizzato di mortalità (*Standardized Mortality Ratio*) esprime il rapporto tra il numero di morti in una popolazione e il numero di morti atteso nella stessa popolazione se su di essa agissero gli stessi tassi di mortalità specifici per alcune variabili di confondimento (es: età, area di nascita) che agiscono su una popolazione assunta come riferimento. I dati riportati in questo caso si riferiscono a quelli di maggior dettaglio che è stato possibile reperire, ossia, quelli relativi ai tassi di mortalità specifici per sesso e classi di età applicati alla popolazione dell'ASL VCO. In tabella (SMR (Rapporto Standardizzato di Mortalità) relativo al quinquennio 2016-2020 nell'ASL VCO (fonte: Pista Piemonte) sono riportati i valori del rapporto standardizzato di mortalità relativo alle grandi cause di morte per il quinquennio 2016-2020; per ciascuna categoria è riportato separatamente il valore per il genere maschile e per quello femminile.

Dalle informazioni in tabella, che riportano il rapporto standardizzato di mortalità per grandi gruppi di cause di morte, il Proponente deduce quali siano i valori di mortalità registrati a livello del distretto sanitario ASL VCO che maggiormente si discostano da quelli rilevati a livello regionale; in particolare, i valori di mortalità che nell'ASL VCO maggiormente si discostano dalla situazione regionale sono quelli di mortalità associata a malattie dell'apparato digerente per gli uomini e quelli di mortalità associata a stati morbosi e mal definiti per le donne; in tutti gli anni esaminati entrambi i sessi hanno riportato valori maggiori rispetto a quelli regionali.

Altre condizioni di maggiore mortalità sembrano essere quelle, per le donne, associate a malattie dell'apparato genito-urinario con valori sempre maggiori a eccezione del 2020, per gli uomini, associate a malattie osteomuscolari e del connettivo con valori considerevolmente maggiori negli anni 2016, 2018 e 2019.

I dati relativi alla mortalità per tumori maligni si presentano generalmente in linea con la situazione regionale, con valori sempre prossimi al 100 nel quinquennio considerato; i dati relativi alla mortalità per tumori benigni, in situ e incerti, invece, mostrano a livello dell'ASL VCO valori considerevolmente maggiori nel 2016 e 2017 per gli uomini e nel 2017 e 2018 per le donne.

Esito dell'Istruttoria

Per quanto riguarda la descrizione delle caratteristiche demografiche e socioeconomiche del comune di Verbania i dati forniti sono adeguati.

Per quanto riguarda i dati sanitari, la mortalità è stata descritta fornendo nella prima parte soltanto i numeratori (il numero assoluto di casi) che è per definizione privo di utilità ai fini conoscitivi non essendo forniti i dati dei relativi denominatori. La parte relativa ai tassi standardizzati con metodo diretto illustra adeguatamente il rischio ma non fornisce riferimenti comparativi (provinciali o regionali).

I dati sull'incidenza tumorale si riferiscono all'intera ASL che ha una popolazione di gran lunga maggiore rispetto a quella del comune di Verbania.

I rapporti standardizzati di mortalità (S.M.R.) si riferiscono all'intera ASL. Rispetto al riferimento regionale, non si evidenziano particolari criticità per tutti i tumori, per malattie cardiovascolari e respiratorie, che sono di potenziale interesse.

Sulla base dei dati forniti, anche se incompleti, si può ritenere che non ci siano criticità sanitarie nel comune di Verbania che possano essere oggetto d'impatto nella realizzazione e nell'esercizio dell'opera.

Biodiversità (Flora – Fauna – Ecosistemi)

Stato di fatto

Flora e vegetazione

Il progetto, sito nell'area urbanizzata di Verbania, ai piedi del Monte Rosso si inserisce in un contesto urbanizzato che, sostiene il Proponente, ha oramai perso l'originale naturalità e dove le specie vegetali sono ormai rappresentate dalle essenze di impianto artificiale negli spazi verdi urbani e da quelle presenti nei

numerosi giardini botanici e parchi antropici nati lungo le coste del lago Maggiore, dove prosperano le acidofile camelie, azalee, rododendri e magnolie e il clima mite favorisce la crescita di limoni (*Citrus limon*), olivi (*Olea europaea*) e l'alloro (*Laurus nobilis*). Tra i giardini si ricordano i Giardini Botanici di Villa Taranto, a pochi km dall'area destinata alla realizzazione del progetto. Dunque, il tratto di costa interessata dal progetto è privo di tutta quella vegetazione igrofila tipicamente presente lungo le coste del lago Maggiore caratterizzata da ninfee (*Nymphaea*), menta acquatica (*Mentha aquatica*) e canna di fiume (*Arundo donax*).

L'ambiente di maggior rilievo dal punto di vista naturalistico nell'area vasta del progetto è costituito dalla Riserva naturale del Fondo Toce che racchiude differenti tipi di habitat per le caratteristiche idrologiche ed idrauliche favorevoli, con aree contraddistinte da antropizzazione del manto vegetale, sebbene conservino una discreta o buona naturalità. Sulle sponde del fiume Toce è osservabile la presenza di saliceti ripari, ontani e pioppi, che ricoprono una notevole superficie dell'area, ad ambo i lati del fiume, con boscaglia dominata dal salice bianco (*Salix alba*), come esemplari a fusto più alto, seguiti da meno frequenti pioppi (*Populus nigra* e *P. alba*) e, nelle aree meno disturbate dalla presenza umana, da olmi (*Ulmus minor*), abbinati alla presenza di ontani (*Alnus incana* e *A. glutinosa*). Si tratta di flora tipica dell'ambiente fluviale che manifesta un'ulteriore comparsa di forme estranee di vegetazione, che indicano una fase di transizione tra la tipologia di macchia dei saliceti e quella degli alneti, dovute alla presenza, tipica in questa distesa alluvionale, di terreno sabbioso-limoso e di una falda in posizione elevata, tratti particolarmente vantaggiosi per lo stanziamento di specie di ontano, di natura maggiormente igrofila. Si trovano anche boschi relittuali di latifoglie miste in piccole aree montane e lungo le scarpate, e robinieti cedui, con presente limitata infiltrazione di specie boschive, le quali permettono una funzione di rinsaldamento del suolo. Una considerevole superficie della zona della riserva in prossimità del Lago è ricoperta da canneto di cui, una fascia più esterna rispetto al lago, alterna spazi con acqua libera e vegetazione galleggiante o flottante particolarmente ricca di presenza faunistica; una fascia invece più interna in prossimità del lago, ad aspetto più “terrestre” presenta mista presenza di coltivi e saliceti in evoluzione (*Salix cinerea*, *S. triandra* e *S. alba*), in quanto appare sommersa solo durante stagioni piovose e di inverno. Protagonista nei canneti la Cannuccia di plaude (*Phragmites australis*), distribuita ampiamente in diverse zone del lago Maggiore, con importante funzione di filtro soprattutto nelle acque lacustri. Inoltre, in prossimità del lago e dei margini dei canneti, per presenza di fondali sabbioso-limosi, è presente una biocenosi tipica delle acque stagnanti, oligotrofe e mesotrofe, come vegetazione dei *Littorelletea uniflore* e/o degli *Isoëto-Nanojuncetea*, per cui ad esempio si troveranno *Cyperus flavescens* e *Cyperus fuscus*. Da notare la vegetazione di tipo Magnopotamion e Hydrocharition presente alla foce del Toce. Il tipo di vegetazione riscontrabile nella ZPS Lago di Mergozzo e Mont'Orfano è simile a quella propria della zona del Fondo-Toce.

Fauna

Se l'urbanizzazione ha inevitabilmente modificato e ridotto la componente vegetazionale comportando la sottrazione degli habitat alla fauna che nel tempo si è ritirata verso le zone che conservano maggior naturalità riducendosi fino a scomparire nel territorio urbanizzato, tuttavia, l'area vasta del sito di intervento è molto rilevante per l'elevata ricchezza ornitica, osservabile soprattutto in periodo primaverile-estivo lungo le coste del lago Maggiore, nella Riserva del Fondo Toce, e nella zona del Lago di Mergozzo – Mont'Orfano. L'avifauna acquatica è rappresentata da una grande varietà di uccelli, tra i quali si ricordano lo smergo maggiore, il cigno reale, gli svassi, i gabbiani, i cormorani, le anatre. La Riserva naturale di Fondo Toce comprende il più esteso canneto del lago, punto di passaggio e sosta delle migrazioni di numerose specie di uccelli. L'ingente presenza di canneti è in grado di ospitare diverse specie, le più tipiche appartenenti alle famiglie degli *Ardeidae* e *Sylviidae* di palude.

Tra le specie più rare a livello regionale si osservano il cigno reale (*Cygnus olor*), originario dell'Europa e dell'Asia centrale, è stato introdotto in questa e altre regioni italiane a scopo ornamentale ed è ormai stanziale della zona. Per quanto concerne gli anatidi, ne è stato rilevato un aumento negli ultimi anni correlato alle limitazioni applicate alla pratica della caccia. La zona del Fondo Toce è particolarmente rilevante in quanto area di nidificazione per svasso maggiore (*Podiceps cristatus*), folaga (*Fulica atra*) e cannaiola (*Acrocephalus scirpaceus*). Questa zona è importante per l'avifauna come area di sosta durante gli spostamenti migratori, come nel caso delle rondini (*Hirundo rustica*), che fanno tappa in questa zona per riposare e rifocillarsi. Si

tratta di un'area di importanza riconosciuta a livello europeo come sede del Centro studi sulle migrazioni di Fondotoce.

Nell'area vasta di studio di rilievo sono i chiroteri, la presenza dei quali è stata confermata nella Riserva di Fondo Toce mediante avvistamenti di varie specie in diversi ambiti territoriali: specie associate alla presenza in zone umide (*Myotis capaccinii*, *M. daubentonii*), specie prevalentemente rinvenute in ambiti forestali (*Myotis myotis*, *Plecotus sp.*, *Nyctalus leisleri*), specie associate alla vita in prossimità di formazioni vegetazionali erbacee (*Myotis blythii*), quelle responsabili di un tipo di attività predatoria ad altezze più elevate da terra (*Tadarida teniotis*), specie euriecie e antropofile (*Pipistrellus kuhlii*, *Pipistrellus pipistrellus*). Questa zona risulta però adatta per lo più all'attività dei chiroteri durante la stagione primaverile-estiva, e non adatta invece allo svernamento, per mancanza di cavità ipogee per l'ibernazione. Altro sito di rilievo per i chiroteri è rappresentato da Isola Bella, riconosciuto come sito di importanza conservazionistica internazionale, ove è stato censito il maggior numero di esemplari a livello locale, soprattutto di *Myotis capaccinii*. Oltre ai chiroteri, la teriofauna è rappresentata da volpi, tassi, faine, donnole. Per quanto riguarda l'erpetofauna tra i rettili si ravvisano la tartaruga palustre, la biscia d'acqua, il biacco, il ramarro e l'orbettino) e tra gli anfibi la rana verde e il tritone crestato.

Numerosissime sono anche le diverse specie di insetti, tra le quali: *Hydroporus palustris*, *Laccophilus variegatus*, *Noterus clavicornis*, *Hygrotus inaequalis*, *Coleoptera Dytiscidae* e *Graphoderus bilineatus*, *Graptodytes granularis* e *Hydaticus seminiger*.

Per quanto riguarda la fauna ittica si fa presente che nel lago Maggiore vivono il coregone (*Coregonus spp.*), il coregone bondella (*Coregonus macrophthalmus*) e il coregone lavarello (*Coregonus lavaretus*). Vivono tutti in acque profonde e vengono a riva solo durante la fregola nei primi di dicembre. Vi si trovano, inoltre, l'agone (*Alosa agone*), il persico trota (*Micropterus salmoides*), il persico sole (*Lepomis gibbosus*), il luccio (*Esox lucius*), il cavedano (*Leuciscus cephalus*), la bottatrice (*Lota lota*), il siluro d'Europa (*Silurus glanis*), l'anguilla (*Anguilla anguilla*) e l'alborella (*Alburnus arborella*). Sono presenti anche le trote fario e 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.

Ecosistemi

Nell'area vasta di studio è possibile individuare i seguenti ecosistemi:

- ecosistema urbano: sistema antropico costituito da tessuto urbano continuo e discontinuo dove le specie vegetali sono ormai rappresentate dalle essenze di impianto artificiale presenti negli spazi verdi urbani e nei numerosi giardini botanici e parchi antropici. Qui si rinvencono specie faunistiche sinantropiche e ubiquitarie ossia specie che non hanno particolari esigenze ambientali non necessitando di un habitat specifico e che si sono abituate a vivere in compagnia dell'uomo riuscendo ad adattarsi alle trasformazioni antropiche;
- ecosistema delle zone umide: sistema caratterizzato da una ricca biodiversità a causa della presenza dell'elemento fondamentale allo sviluppo della vita: l'acqua. Questo sistema contraddistingue le coste del lago Maggiore e dei corsi idrici come il Toce. È rappresentato da specie tipicamente igrofile quali saliceti ripari, ontani e pioppi e una grande varietà di specie faunistiche soprattutto ornitologiche. La Riserva naturale di Fondo Toce comprende il più esteso canneto del lago, punto di passaggio e sosta delle migrazioni di numerose specie di uccelli. Questi habitat sono poi di fondamentale importanza per gli anfibi che proprio qui svolgono le loro attività riproduttive;
- ecosistema acquatico: sistema a elevata diversità ecologica e notevole produttività, caratterizzato da una forte fragilità ambientale, in questo caso rappresentato dall'ambiente lacustre. Qui si trova la vegetazione tipicamente acquatica appartenete, ad es. al *Magnopotamion* e *Hydrocharition*. È l'ecosistema proprio dell'ittiofauna che nel lago Maggiore è rappresentata ad es. da coregone, luccio, persico, cavedano, anguilla etc., che offre risorsa trofica anche a svariate specie ornitiche;
- ecosistema boschivo: sistema costituito da specie arboreo-arbustive, più evoluto e strutturato rispetto a quello delle specie erbacee, con un buon grado di naturalità e variabilità ambientale, che nell'area di intervento è ormai scomparso ed è possibile trovare solo salendo di altitudine verso le aree collinari e

montane circostanti. In queste aree la vegetazione è caratterizzata da boschi di latifoglie e conifere, come faggi, abeti e pini. Tale ecosistema è un sistema di grande valore ecologico poiché costituisce l’habitat riproduttivo e trofico ideale per gli uccelli, presenti in grande varietà, e per i mammiferi e offre alimento e rifugio a grandi ungulati, roditori e chiroteri, costituisce luogo sicuro per molti rettili e risulta importante per le fasi di estivazione e svernamento di molte specie di anfibi.

Focus sulla biocenosi lacuale

Data la natura dell’opera si è dedicato un paragrafo a parte alla descrizione della biocenosi dell’ambiente lacustre, in particolare, alla zona del fondo lago che sarà interessata dall’appoggio dei grandi blocchi di cemento, i cosiddetti “corpi morti” con funzione di ancoraggio delle strutture portuali.

Le ricerche promosse da C.I.P.A.I.S. sul bacino del lago Maggiore, dal 1978 ad oggi, hanno messo in luce una progressiva riduzione degli apporti di nutrienti e di sostanze inquinanti, favorendo un sostanziale e complessivo miglioramento delle condizioni idrobiologiche del lago.

Nel complesso, quindi, gli obiettivi auspicati dai governi di Italia e Svizzera appaiono sono in fase di raggiungimento, anche se permangono ancora, sebbene localmente, alcune criticità legate soprattutto a parziali inefficienze nella rete di collettamento e/o di depurazione delle acque.

Al fine di individuare le possibili fonti di pressioni ambientali potenzialmente impattanti e dare un quadro generale della complessità biologica del lago, sono stati effettuati una serie di studi. Di seguito si riporta quanto emerso dalle campagne di rilievo dei macroinvertebrati e della vegetazione macrofita acquatica del lago Maggiore nel 2011 e 2012 (fonte: “Ecomorfologia rive delle acque comuni”, Campagna 2012, a cura di Stefano Gomarasca e Valeria Roella). Tali campagne fanno parte del Programma quinquennale 2008 – 2012 e riguardano il monitoraggio delle componenti biologiche del lago Maggiore: macrofite e macrobenthos.

In generale, emerge che l’applicazione degli indici ecologici MTIspecies e BQIES (rispettivamente basati sulle macrofite e sui macroinvertebrati) ha dato risultati che inquadrano il lago Maggiore come un bacino di qualità sufficiente secondo l’indice MTIspecies e buona secondo l’indice BQIES. Questo dato, nel suo complesso, restituisce un quadro che tende a sottostimare l’attuale potenzialità di questo lago; i risultati dei due indici non sembrano infatti essere in pieno accordo con quanto sta emergendo nel corso degli ultimi anni sulla chimica delle acque e sulla struttura delle comunità fitoplanctoniche che classificano il bacino come un ambiente che tende ormai all’oligotrofia.

Di seguito si riportano i dati ottenuti durante i monitoraggi specificatamente per macrofite e macroinvertebrati.

Macrofite acquatiche

Si rimanda a quanto di seguito esposto con le integrazioni fornite dal Proponente.

Macroinvertebrati bentonici

Si rimanda a quanto di seguito esposto con le integrazioni fornite dal Proponente.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

Gli impatti prevedibili sulla biocenosi sono riconducibili quasi completamente alle lavorazioni in acqua.

Un tipo di impatto individuato dal Proponente riguarda la sottrazione di suolo e la potenziale perdita di specie vegetali e di habitat per la fauna e concerne in particolare un’area verde urbana, di superficie pari a 585 m², adiacente ai campi da tennis, che sarà impiegata come area di cantiere/stoccaggio dei materiali. La vegetazione presente, che sarebbe limitata ad alcuni alberi, sarà estirpata, stoccata e farà parte delle azioni di sistemazione e ripristino delle aree a fine cantiere.

Per quanto riguarda la vegetazione esistente nei dintorni dell'area di progetto, il cantiere prevede attività di scavo alquanto limitate (325,73 m³), per cui il proponente non prevede danni alla vegetazione.

Data la tipologia di progetto proposto durante le lavorazioni di cantiere il Proponente non ravvisa impatti di alcun genere sulla fauna terrestre (Mammiferi, Uccelli, Rettili e Anfibi) in ragione del contesto urbanizzato nel quale il progetto si inserisce, con insediamenti abitativi, commerciali e viabilità che causano disturbo antropico e conseguente presenza di esclusiva fauna urbana.

Si ritiene che la classe faunistica maggiormente interessata dalle possibili interferenze generate dal progetto sia quella del Pesci. Relativamente alle altre classi faunistiche (Mammiferi, Uccelli, Rettili e Anfibi), lo studio ritiene che queste non siano interessate dal progetto, soprattutto in ragione del fatto che il sito si colloca in un contesto urbano, con insediamenti abitativi, commerciali e viabilità che causano disturbo antropico e conseguente presenza di esclusiva fauna urbana.

L'impatto maggiore per la fauna acquatica potrebbe essere causato dall'aumento dell'agitazione delle acque e di conseguenza dal potenziale fenomeno indotto della torbidità durante le operazioni di infissione dei pali, inseriti per circa 12 metri di profondità nel terreno, attraverso l'utilizzo di un vibroinfissore ad alta frequenza.

Il livello di torbidità costituisce uno dei fattori ambientali in grado di regolare e/o modificare la dinamica e lo sviluppo delle comunità bentoniche vegetali e animali. Il metabolismo e i processi di fotosintesi degli organismi bentonici, infatti, sono strettamente legati alla capacità di penetrazione della luce, quindi, al livello di torbidità delle acque. L'ittiofauna, invece, ha modo di spostarsi dalle zone di lavorazione. In tal senso, tutte le lavorazioni in acqua per le quali vengono utilizzate macchine operatrici saranno gestite utilizzando delle panne di contenimento per la torbidità.

Con lo scopo di salvaguardare le specie ittiche presenti, si prevede un periodo di 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, dunque, danneggiare la fauna ittica presente nel lago.

Al fine di salvaguardare le specie bentoniche sia dal potenziale fenomeno di torbidità che, soprattutto, dai potenziali impatti derivanti dall'appoggio dei grandi blocchi di cemento sul fondo del lago, i cosiddetti “corpi morti” con funzione di ancoraggio delle strutture portuali, il Proponente prevede un sopralluogo nella porzione di lago interessata dagli interventi di progetto prima dell'inizio della fase di cantiere. Tale sopralluogo, a cura di personale qualificato, permetterà di verificare l'eventuale presenza delle specie di grande interesse naturalistico innanzi citate (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*). 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. Tala traslocazione verrebbe condotta da personale qualificato 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.

In generale, tenendo in considerazione la transitorietà delle attività di cantiere, gli impatti sono ritenuti dal Proponente reversibili e a breve termine, anche in considerazione del fatto che le operazioni di infissaggio dei pali dureranno non più di 4 settimane, come da cronoprogramma.

Per quanto concerne le emissioni di gas e polveri in atmosfera, le tipologie di fauna più sensibili ad alterazioni del genere sono i lepidotteri, seguiti dall'erpeto fauna e dalla terio fauna e in caso di ventosità elevata anche dall'avifauna nell'area limitrofa. Nel caso di progetto, data l'assenza di costruzione di opere strutturali e la tipologia di interventi, gli impatti previsti derivanti sia dalle concentrazioni di polveri attese che dai gas emessi dai macchinari impiegati sono ritenuti dal proponente di entità irrilevante.

Il rumore in fase di cantiere rappresenta uno dei maggiori fattori di impatto per le specie animali, in particolare nei confronti dell'avifauna e della fauna terricola, con conseguente possibile allontanamento di specie; la fase di cantiere ha però una limitata durata nel tempo (circa 9 mesi) quindi si reputa che anche tale impatto non sia significativo in quanto le possibili conseguenze reversibili a breve termine.

Altro potenziale impatto è quello legato ad eventi in cui la fauna minore si venga accidentalmente a trovare nelle aree di lavorazione o lungo i percorsi di trasporto indotto dal progetto e, per tale ragione, si scontri con mezzi in movimento. Le categorie faunistiche più sensibili a questo fenomeno sono gli Invertebrati, volatori o non volatori, i vertebrati a bassa agilità (anfibi, rettili, micro-mammiferi), gli uccelli nidificanti a terra o in siti in prossimità della viabilità, ed anche i mammiferi di taglia maggiore in relazione alla frequenza di utilizzo delle infrastrutture per i loro spostamenti alla velocità di passo. Tale impatto, che di per sé ha una bassa probabilità in quanto il disturbo generato dalle attività di cantiere fa sì che la fauna tenda a restare presso habitat riparati anziché esporsi presso le aree di cantiere, per le motivazioni già esposte legate al contesto urbanizzato (scarsità o assenza di fauna terrestre), per l'assenza di lavorazioni notturne e l'adozione di misure di mitigazione durante la fase di cantiere (velocità dei mezzi in transito contenuta), è ritenuto dal Proponente nullo.

Per quanto riguarda le aree di Marina di Verbella e del Gaggetto, trattandosi di aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, non si ritiene vi possano essere impatti particolari.

In conclusione, il Proponente asserisce che il disturbo (movimentazione delle acque, emissioni, rumore) derivante dalle lavorazioni che sarà arrecato alle specie floristiche e faunistiche, in particolare a quelle acquatiche, benché esistente, sarà mitigato grazie all'adozione delle misure gestionali illustrate e sarà destinato a cessare con il termine delle attività di cantiere. Gli impatti da esso derivanti, data la durata ridotta dell'attività di cantiere (circa 9 mesi) e la tipologia di tali attività, non sarebbero tali da provocare cambiamenti permanenti alla biocenosi e, dunque, secondo il Proponente, sono poco significativi.

Si rimanda alle integrazioni fornite dal Proponente di seguito riportate.

Fase di esercizio

Durante la fase di esercizio non sono previste condizioni di danneggiamento né della vegetazione terrestre che acquatica da parte dell'opera realizzata, per tanto gli impatti sarebbero da considerarsi nulli. L'unico impatto è quello relativo alla sottrazione di suolo derivante dalla realizzazione dell'area di sosta e di manovra. Si precisa che su circa 925,19 mq di area di accesso al nuovo porticciolo circa 328 mq di superficie saranno mantenuti a prato. Il Proponente fa presente che tutte le piante presenti saranno conservate e che, al fine di compensare la sottrazione di suolo, saranno realizzati "tetti verdi" su strutture esistenti nel sito di intervento, sui quali sarà inserita una vegetazione che potrà essere di attrazione quale habitat per la fauna presente.

Alla luce dell'analisi sopra riportata, il Proponente non ritiene che il progetto provochi impatti significativi che richiedano l'attuazione di particolari misure di mitigazione o di compensazione ambientale; tuttavia, previa convenzione da stipularsi con l'Amministrazione Comunale lo stesso propone, a titolo di valorizzazione ambientale e socio-territoriale, di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (già oggetto di intervento finanziato dal PNRR per quanto riguarda la Passerella ciclopedonale), che, attraverso interventi selvicolturali sviluppati in tratti di sponda o ambiti di pertinenza fluviale:

- migliori il grado di naturalità e di biodiversità;
- aumenti il grado di sicurezza;
- raggiunga il massimo grado di minimizzazione della pericolosità geo-idrologica;
- preveda elementi di presidio territoriale.

Questi obiettivi possono essere raggiunti con l'attuazione di interventi di sistemazione delle forme di dissesto geo idrologico, sia attivi che quiescenti, ma anche attraverso azioni di prevenzione e di manutenzione, controllate attraverso piani di monitoraggio.

In merito alla fauna gli impatti potenziali sono conseguenti all'entrata in funzione del porto turistico e potrebbero interessare direttamente o indirettamente la fauna potenzialmente presente nel sito di progetto e nelle aree limitrofe mediante l'alterazione e/o riduzione di habitat terrestri e acquatici.

Durante la fase di esercizio gli impatti deriveranno dalla frequentazione della struttura portuale da parte delle imbarcazioni, con maggiore intensità durante il periodo primavera/estate, periodo di estrema attività turistica.

Gli impatti che ne deriverebbero consistono in:

- aumento del livello delle emissioni atmosferiche,
- aumento del livello delle emissioni sonore,
- aumento del disturbo antropico,
- movimentazione delle acque.

Tuttavia, in considerazione del contesto urbanizzato del sito di progetto che avrebbe scarsa o addirittura nulla valenza faunistica, il Proponente ritiene che l’impatto sulla fauna terrestre (Mammiferi, Uccelli, Rettili e Anfibi) sia nullo. Anche per quanto riguarda la fauna acquatica, in considerazione dell’estensione della superficie del lago Maggiore, si ritiene che il progetto non generi alterazione e/o riduzione di habitat acquatici. A tal riguardo lo studio precisa che sarà predisposto un sistema di raccolta rifiuti. Saranno installati cassonetti interrati nell’area di sosta e manovra di nuova realizzazione e predisposto un impianto per la raccolta delle acque nere e dei liquidi di sentina delle imbarcazioni, come meglio descritto nell’apposita sezione, ma che preme anche qui sottolineare come questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina sarà il primo in tutto il lago per la sponda italiana.

Un altro impatto potenziale è quello derivante da sversamenti accidentali causati da potenziali mal funzionamenti delle imbarcazioni, ma che essendo legato a fenomeni accidentali, non viene ritenuto dal proponente rilevante e suscettibile di essere preso in considerazione. Inoltre lo stesso riferisce che in ogni caso sono presenti altri pontili lungo le coste del Lago Maggiore data la consolidata navigabilità dello stesso e sono già presnti imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza nonostante l’assenza del porticciolo.

A valle delle considerazioni sopra, la messa in esercizio del porticciolo non è ritenuta dal Proponente tale da poter comportare un’alterazione dello stato fisico e chimico delle acque rispetto allo stato attuale e, apportare, di conseguenza, danni alla biocenosi. Anzi, l’installazione di questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina, di cui tutti potranno usufruire, viene rappresentata non solo come un’efficace misura di mitigazione per ridurre gli impatti prodotti dal porticciolo, ma addirittura come fattore di miglioramento rispetto allo stato attuale, in quanto offrirebbe un servizio aggiuntivo per l’incentivazione della navigazione ecosostenibile, potendo essere utilizzato anche da quelle imbarcazioni già in esercizio nel lago.

Quanto detto in merito alla consolidata navigabilità del lago Maggiore e la già presenza di imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza nonostante l’assenza del porticciolo, vale anche in merito al potenziale aumento delle emissioni sonore: considerato il contesto degli interventi di progetto, non si prevede un aumento dei livelli sonori derivanti dalla realizzazione del porticciolo. Inoltre, nei periodi invernali e di scarso utilizzo della struttura portuale l’impatto sulla biocenosi sarebbe nullo.

Il Proponente riporta un’analisi mediante gli indicatori solitamente utilizzati al fine di valutare il grado di significatività dei potenziali impatti presi in considerazione. A valle di quanto sopra, gli unici potenziali impatti da prendere in considerazione si ritengono quelli sulla biocenosi acquatica.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dalla sottrazione di habitat si fa presente che la costa di Pallanza interessata dagli interventi di progetto allo stato attuale si presenta artificializzata e priva della vegetazione originaria tipica delle sponde lacustri e, in particolare, del lago Maggiore, caratterizzate tipicamente da ninfee (*Nymphaea*), menta acquatica (*Mentha aquatica*) e canna di fiume (*Arundo donax*). L’artificializzazione dell’area in parola ha necessariamente comportato modifiche anche alle cenosi faunistiche che con il tempo sono scomparse individuando il proprio habitat in quei luoghi che conservano ancora le caratteristiche originarie. A seguito di indagini effettuate, la cenosi di maggior rilievo dal punto di vista naturalistico e, dunque, su cui porre attenzione è la componente bentonica a bivalvi (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*) in quanto il lago Maggiore è l’unico sito europeo a possedere 3 specie di Anodonta, ciascuna delle quali con caratteristiche genetiche uniche rispetto alle altre popolazioni europee, che coesistono insieme nello stesso ambiente. Questo costituisce un “hot spot di

biodiversità unico in Europa". Pertanto, come detto innanzi, si prevede di effettuare un sopralluogo, a cura di personale qualificato, prima dell'inizio della fase di cantiere nella porzione di lago interessata dagli interventi di progetto, nelle modalità adatte a fornire le informazioni complete sulla presenza delle specie sopra menzionate. Nel caso si riscontrasse la presenza di queste specie sarà effettuata la "traslocazione degli esemplari" in maniera permanente in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali, sottraendo tali esemplari a qualsiasi impatto. Tale traslocazione verrebbe condotta da personale esperto in materia secondo i Protocolli accettati nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale. In tale caso, è evidente come i potenziali impatti durante l'esercizio dell'opera di progetto sulle specie di bivalvi si possano ritenere nulli. Si precisa che gli impatti sulla fauna ittica, data la natura delle attività connesse con l'esercizio del porticciolo e avendo la stessa modo di spostarsi, si ritengono minimi e ben compensati dall'introduzione delle ca. 50 fascine di legna che si prevede di posizionare a circa 10-15 m di profondità sul fondo dello specchio lacuale interessata dall'intervento. Queste strutture saranno realizzate al fine di creare rifugi subacquei per l'ittiofauna per favorire il ripopolamento delle specie, in particolare, per preservare gli avannotti. Qui alcune specie di pesci potranno deporre le loro uova durante il periodo di frega e trovare un riparo sicuro per i nuovi nati: queste strutture funzioneranno come un incubatoio naturale. In conclusione, in merito alla Sottrazione di habitat gli impatti sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

In merito alla Frammentazione di habitat, l'impatto è ritenuto dal Proponente nullo in ragione sia della tipologia dell'opera che per sua natura si inserisce lungo la costa di un bacino, in questo caso lacustre, sia della forma, estensione e localizzazione dell'opera rispetto all'interno bacino lacustre. L'inserimento dell'opera di progetto non produrrà alcun effetto barriera, non determinerà, pertanto, alcuna diminuzione della connettività tra gli habitat, né l'isolamento degli stessi. In conclusione, in merito alla Frammentazione di habitat gli impatti sono ritenuti dal Proponente nulli.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dal Disturbo della biocenosi (potenziale aumento della movimentazione delle acque, del livello delle emissioni sonore e potenziale peggioramento della qualità delle acque) si ritengono nulli sugli esemplari di bivalvi traslocati e trascurabili sulle specie ittiche presenti. Nel dettaglio, come meglio descritto in altre parti del medesimo documento, si sottolinea che nel progetto si prevede la predisposizione di un impianto per la raccolta delle acque nere e dei liquidi di sentina delle imbarcazioni, che preme anche qui sottolineare come questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina sarà il primo in tutto il lago per la sponda italiana. L'installazione di questo sistema, di cui tutti potranno usufruire, si ritiene non solo un'efficace misura di mitigazione per ridurre gli impatti prodotti dal porticciolo, ma addirittura potrebbe rappresentare un fattore di miglioramento rispetto allo stato attuale in quanto offrirà un servizio aggiuntivo per l'incentivazione della navigazione ecosostenibile, potendo essere utilizzato anche da quelle imbarcazioni già in esercizio nel lago. In merito agli altri fattori di disturbo preme sottolineare la consolidata navigabilità del Lago Maggiore, l'attuale presenza di altri pontili lungo le coste dello stesso e, soprattutto la già presenza di imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza nonostante l'assenza del porticciolo. La presenza della nuova opera e l'utilizzo della stessa non è ritenuto dal Proponente tale da poter alterare lo stato chimico e fisico delle acque dell'area in analisi, né produrre aumento dei livelli sonori tali da modificare le biocenosi dell'area. Le specie presenti nel lago sono esemplari già in grado di convivere con questo tipo di fattori data la consolidata navigabilità del lago.

Inoltre, per quanto riguarda le macrofite si riporta quanto emerge dal Report "Ecomorfologia rive delle acque comuni", Campagna 2012, a cura di Stefano Gomarasca e Valeria Roella (C.I.P.A.I.S.): "Al di là di ogni aspettativa, anche la presenza di darsene e di porti, realtà ad alto impatto ambientale, è risultata essere un fattore che influisce positivamente sullo sviluppo di vegetazione subacquea. La motivazione potrebbe essere legata al fatto che i porticcioli e le darsene del lago Maggiore sono spesso siti riparati, con fondali sabbiosolimosi e con presenza di barche che portano adesi alla loro struttura pezzetti di piante che, dopo la pulizia dell'imbarcazione, cadono sul fondo, radicano e iniziano a colonizzare l'area." Nonostante non si ravvisino impatti significativi sulla biodiversità, al fine di compensare ogni possibile impatto e valorizzare l'ambiente, si prevede di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (Per i dettagli si rimanda all'elab. PALLANZA_SA_0601_0 "Opere di compensazione - Torrente San Bernardino"). Inoltre, si ricorda che nei periodi invernali e di scarso utilizzo della struttura portuale i potenziali impatti relativi ad ogni

parametro preso in considerazione sulla biocenosi sarà nullo. In conclusione, in merito al Disturbo della biocenosi gli impatti sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

Per quanto riguarda i potenziali effetti cumulativi ossia derivanti dalla combinazione di quelli prodotti dall'esercizio dell'opera di progetto con quelli prodotti da realtà già esistenti, si fa presente che gli impatti non deriveranno in alcun modo dalla presenza dell'opera stessa, bensì dal suo utilizzo. Pertanto, la realizzazione dell'opera non comporterà un aumento delle imbarcazioni nel lago, ma solamente un diverso utilizzo degli spazi del lago ossia la realizzazione di un nuovo porticciolo darà occasione ai frequentatori del lago di utilizzare l'opera in parola anziché aree libere del lago. Pertanto, a valle di quanto appena detto, in ragione dell'entità dei possibili impatti previsti e delle misure che si intendono adottare, anche gli effetti cumulativi sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

Preme sottolineare che, in considerazione della natura dell'opera, i potenziali impatti sulla ZSC/ZPS Fondo Toce (i quali confini coincidono anche con quelli della Riserva naturale del Fondo Toce), ubicata ad una distanza approssimativa di 3,5 km dalla zona di progetto, sono ritenuti dal Proponente nulli.

Azioni di mitigazione

Si rimanda alle integrazioni fornite dal Proponente di seguito riportate.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, in risposta alla richiesta di integrazioni della documentazione, del 23/10/2023, nonché in risposta alla richiesta della Regione Piemonte inerente a vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, il Proponente ha così precisato:

Biocenosi lacuale

Per quanto riguarda la fauna ittica il Proponente prevede (i) sia un periodo di 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 di cantiere in acqua che potrebbero interferire con le specie in modo diretto e, dunque, danneggiarle: (ii) sia l'installazione di fascine di legno sul fondo, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna e, in particolare, per preservare gli avannotti.

In merito alla possibile presenza di specie di bivalvi di importanza naturalistica, prima dell'avvio delle attività di cantiere sarà effettuato un sopralluogo sul fondo del lago da parte di personale qualificato per verificarne la loro presenza e, nel caso di accertamento della presenza di queste specie, sarà prevista la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali prima dell'inizio delle attività di cantiere, così da non comportare alcun impatto su queste specie. Il tutto in linea con gli obiettivi che si stanno perseguendo nella provincia del Verbano-Cusio-Ossola in merito alla conservazione delle specie di bivalvi in forte declino. Per i dettagli in merito il Proponente rimanda al Par. 6.3.1.4 “Focus sulla biocenosi lacuale” e Par. 6.3.2 “Stima degli impatti potenziali” dell'elab. PALLANZA_SA_0101_1.

In risposta a quanto richiesto nel Par. 6.3.1.2 “Fauna” dell'elab. PALLANZA_SA_0101_1 il Proponente precisa quanto segue. Per quanto riguarda la fauna ittica il Proponente ha evidenziato 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. Il Proponente 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.

Data la natura dell’opera il Proponente ha dedicato un paragrafo a parte alla descrizione della biocenosi dell’ambiente lacustre, in particolare, alla zona del fondo lago che sarà interessata dall’appoggio dei grandi blocchi di cemento, i cosiddetti “corpi morti” con funzione di ancoraggio delle strutture portuali.

Le ricerche promosse da C.I.P.A.I.S. sul bacino del lago Maggiore, dal 1978 a oggi, hanno messo in luce una progressiva riduzione degli apporti di nutrienti e di sostanze inquinanti, favorendo un sostanziale e complessivo miglioramento delle condizioni idrobiologiche del lago, con progressivo raggiungimento degli obiettivi auspicati dai governi di Italia e Svizzera, anche se permangono ancora, sebbene localmente, alcune criticità legate soprattutto a parziali inefficienze nella rete di collettamento e/o di depurazione delle acque.

Al fine di individuare le possibili fonti di pressioni ambientali potenzialmente impattanti e dare un quadro generale della complessità biologica del lago, il Proponente ha fatto ricorso a una serie di studi e attività di monitoraggio condotti in passato. In particolare, il Proponente riporta quanto emerso dalle campagne di rilievo dei macroinvertebrati e della vegetazione macrofitica acquatica del lago Maggiore nel 2011 e 2012 (fonte: “Ecomorfologia rive delle acque comuni”, Campagna 2012, a cura di Stefano Gomasasca e Valeria Roella). Tali campagne fanno parte del Programma quinquennale 2008 – 2012 e riguardano il monitoraggio delle componenti biologiche del lago Maggiore: macrofite e macrobenthos.

In generale, emerge che l’applicazione degli indici ecologici MTIspecies e BQIES (rispettivamente basati sulle macrofite e sui macroinvertebrati) ha dato risultati che inquadrano il lago Maggiore come un bacino di qualità sufficiente secondo l’indice MTIspecies e buona secondo l’indice BQIES. Questo dato, nel suo complesso, restituisce un quadro che tende a sottostimare l’attuale potenzialità di questo lago; i risultati dei due indici non sembrano, infatti, essere in pieno accordo con quanto sta emergendo nel corso degli ultimi anni sulla chimica delle acque e sulla struttura delle comunità fitoplanctoniche, che classificano il bacino come un ambiente che tende ormai all’oligotrofia.

Il Proponente riporta i dati ottenuti durante i monitoraggi specificatamente per macrofite e macroinvertebrati.

Macrofite acquatiche

Le macrofite acquatiche considerate nei contesti lacustri sono muschi, epatiche, pteridofite, angiosperme erbacee e alghe macroscopiche appartenenti al gruppo delle *Characeae*. Le specie osservate e studiate nel bacino del lago Maggiore sono complessivamente 20, di cui 17 fanerofite e 3 *Characeae*. In base ai rilievi, lungo la linea di costa del Verbano, le specie di macrofite presentano una differente copertura complessiva: *Najas marina* L. è in assoluto la più comune. Diffuse sono anche *Myriophyllum spicatum* L., *Potamogeton perfoliatus* L., *Vallisneria spiralis* L., *Elodea nuttallii* (Planch.) H.St.John e *Zanichellia palustris* L. (con coperture maggiori al 10%). *Lagarosiphon major* (Planch.) H.St.John, *Ceratophyllum demersum* L., *Chara globularis*, *Potamogeton pusillus* L., *Potamogeton pectinatus* L., *Litorella uniflora* L., *Najas minor* All. e *Potamogeton trichoides* Cham et Sch. sono presenti nel lago con popolazioni relativamente ampie, sebbene localizzate, mentre *Potamogeton crispus* L., *Elatine hydropiper* L., *Potamogeton lucens* L. e *Trapa natans* L. vanno a costituire piccoli nuclei rari nell’ambito del bacino. Anche le tre specie di *Characeae*: *Chara globularis* J.L.Thuiller, *Nitella flexilis* (L.) C.Agardh e *Chara delicatula* A.N. Desvaux presentano popolazioni localizzate, più ampie le prime due specie, più ridotte la terza.

Nella maggior parte dei casi la distribuzione segue il gradiente batimetrico. In generale, per le specie frequenti e più rappresentate nel lago Maggiore, la copertura nel primo metro di profondità non è elevata, ma aumenta giungendo a 2, 3 e 4 m, per poi iniziare nuovamente a decrescere con la diminuzione dell’irraggiamento solare. La maggior parte dei taxa macrofitici presentano coperture ridotte. Questo può essere, secondo il Proponente, correlabile al disturbo prodotto dalla variazione del livello batimetrico stagionale, ma anche al disturbo di origine antropica che per questa profondità è rilevante.

Le macrofite del lago Maggiore hanno coperture e distribuzioni spaziali differenti. Dal monitoraggio è emerso come nell’area oggetto di studio è stata rinvenuta la presenza della sola *Najas marina* L., di cui il Proponente riporta la distribuzione nella Figura 4.21 – Distribuzione di *Najas marina* L. (fonte: “Ecomorfologia rive delle acque comuni”). La *Najas marina* L., che è la macrofita acquatica più diffusa nel lago Maggiore, è stata

riscontrata su tutti i substrati, anche se preferisce decisamente quelli sabbiosi, sabbioso-limosi, meglio se con presenza di detriti vegetali. Il massimo sviluppo della specie si concentra tra 1 e 6 m, anche se è possibile riscontrarla fino a 8 m di profondità.

Nella Figura 4.23 è riportata la suddivisione del lago maggiore in 6 sottobacini effettuata ai fini delle indagini, la quale mostra come l'area di progetto ricade all'interno del Sottobacino 4. Nella Figura 4.24 è riportata la rappresentazione grafica dei valori medi di HSI (*Simpson Index*) nei sei sottobacini del lago Maggiore. Secondo il Proponente, la biodiversità vegetale "sembra" aumentare secondo un gradiente nord-sud. L'unica eccezione è, però, rappresentata dal Sottobacino 4 che, interrompendo tale tendenza, mostra un basso valore di biodiversità (HSI = 0,385).

I caratteri della costa che favoriscono in modo molto significativo la presenza di vegetazione sono le rive piatte, la presenza di Phragmiteti e Cariceti, gli ambienti naturali con vegetazione a *Salix alba* e *Populus nigra*, i grandi parchi, ambienti poco disturbati, legati alle ville e la presenza del bosco (la maggior parte delle aree a bosco è collegata alle sponde ripide del lago che sono le uniche aree non urbanizzabili e quindi ancora molto naturali). Al di là di ogni aspettativa, anche la presenza di darsene e di porti, realtà ad alto impatto ambientale, è un fattore che influisce positivamente sullo sviluppo di vegetazione subacquea. La motivazione potrebbe essere legata al fatto che i porticcioli e le darsene del lago Maggiore sono spesso siti riparati, con fondali sabbioso-limosi e con presenza di barche che portano adesi alla loro struttura pezzetti di piante che, dopo la pulizia dell'imbarcazione, cadono sul fondo, radicano e iniziano a colonizzare l'area.

A sfavorire la colonizzazione da parte della vegetazione sono, invece, le rive ripide con presenza di pietre e massi lungo la linea di costa, fattori legati all'antropizzazione del territorio (presenza di tessuto urbano, di strade e di parcheggi e di sponde artificiali con alti muri a picco sono fattori che limitano fortemente lo sviluppo delle macrofite), la presenza di fiumi che sfociano nel lago (Questo dato può essere legato, secondo il Proponente, ad alcuni fattori che dipendono dall'ampia dinamicità di questi ambienti, che tendono a favorire di più la colonizzazione da parte di specie pioniere che, probabilmente, mancano nello spettro vegetazionale delle specie acquatiche dei laghi lombardi).

Il Proponente evidenzia che, rispetto a quanto detto sopra, nel caso di progetto, il basso valore di biodiversità della zona di interesse è spiegabile con l'antropizzazione della stessa e sottolinea come dai monitoraggi sia emerso che la presenza di porticcioli e darsene, paragonabili a quello previsto dal medesimo progetto, non costituisca un elemento di sfavore verso la biodiversità, ma che addirittura influisca positivamente.

Macroinvertebrati bentonici

I macroinvertebrati bentonici comprendono diversi gruppi di invertebrati acquatici, larve di insetti, anellidi, irudinei, molluschi, crostacei. Durante le campagne di monitoraggio i macroinvertebrati sono stati prelevati lungo dieci transetti. Sebbene non ci siano transetti nell'area interessata dal progetto, quelli più prossimi a quest'ultima sono Laveno (Tr.03) e Baveno (Tr.08).

Il proponente riporta che due campagne di campionamenti condotte nell'area: la prima nel marzo 2011 (periodo di massima circolazione delle acque), la seconda nel mese di ottobre del medesimo anno, cioè al termine del periodo di stratificazione termica. Per ognuno dei dieci transetti sono state condotte tre stazioni di campionamento: una in zona litorale (5 m), una sublitorale (15 m), corrispondente alla fascia sopra la quale può essere presente la vegetazione ed una sublitorale profonda (25 m). Nel complesso, i campionamenti eseguiti sui trenta punti individuati hanno permesso di recuperare 7831 macroinvertebrati. I taxa maggiormente rappresentati sono i Chironomidi (5608), seguiti dagli Oligocheti (791). Dai risultati ottenuti durante i monitoraggi il Proponente nota che la distribuzione e la struttura delle popolazioni non segue indici geografici-spaziali; infatti, transetti vicini tra loro risultano ben differenti, mentre altri, distanti tra loro, risultano più simili.

Dalle analisi al Proponente sembra che sia la profondità a influenzare in modo significativo le strutture delle comunità: infatti all'aumentare della profondità si ha una concomitante variazione dell'organizzazione delle popolazioni bentoniche. Con il passaggio dai 5 ai 15 m e da 15 a 25 m, i Chironomidi diminuiscono di circa il

20%, mentre gli Oligocheti gradualmente aumentano in numero in modo sostanziale. Anche gli isopodi incrementano di numero passando a profondità maggiori. Per contro tutti gli altri gruppi tassonomici tendono a decrescere in modo più o meno significativo con l'aumento della batimetria, in particolar modo nel passaggio da 15 a 25 m di profondità.

Le due comunità più rappresentate, cioè quelle dei Chironomidi e degli Oligocheti, sono state analizzate in maggior dettaglio andando a osservare come le variazioni batimetriche possono influenzare la distribuzione dei due gruppi a livelli tassonomici inferiori (di famiglia). Per quanto riguarda i Chironomidi è ben evidente, secondo il Proponente, che con l'aumento di profondità diminuiscono i *Chironominae* a tutto vantaggio dei *Tanypodinae* e delle *Prodiamesinae*. Secondo il Proponente, gli *Ortocladinae* sembrano non essere influenzati nella loro distribuzione da fattori legati alla profondità e per quanto riguarda gli Oligocheti sembra che solo i *Tubificidae*, e in piccola parte i *Lumbriculidae*, siano favoriti dall'aumento di profondità.

Nonostante i taxa maggiormente rappresentativi del lago Maggiore siano i Chironomidi e Oligocheti, al Proponente preme porre un accento sulla componente bentonica a bivalvi. Nel lago sono presenti n.4 specie native di bivalvi di grande interesse naturalistico:

- *Unio elongatulus*;
- *Anodonta anatina*;
- *Anodonta cygnea*;
- *Anodonta exulcerata*.

Tre delle quattro specie appartengono al genere *Anodonta*. Il lago Maggiore, difatti, è l'unico sito europeo a possedere 3 specie di *Anodonta*, ciascuna delle quali con caratteristiche genetiche uniche rispetto alle altre popolazioni europee, che coesistono insieme nello stesso ambiente. Questo costituisce un “hot spot di biodiversità unico in Europa”. A valle di quanto esposto, 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, il Proponente prevede di effettuare successivamente 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 sarebbe 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.

Impatti in fase di cantiere

Per gli stessi motivi citati innanzi e in ragione della natura degli interventi a terra e delle misure che saranno adottate, gli unici potenziali impatti da prendere in considerazione sono, secondo il Proponente, quelli sulla biocenosi acquatica.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dalla sottrazione di habitat il Proponente ribadisce che nel caso si riscontrasse la presenza di specie bentoniche di pregio a seguito del sopralluogo che sarà eseguito prima dell'inizio delle lavorazioni di cantiere, si metterà in atto la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali. Per quanto riguarda la fauna ittica, questa ha modo di spostarsi dalle zone di lavorazione. In ogni caso, al fine di limitare il più possibile gli impatti sulla stessa, il Proponente prevede, come già detto, un periodo di sospensione dal 1° febbraio al 30 giugno. In conclusione, in merito alla Sottrazione di habitat gli impatti sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

In merito alla frammentazione di habitat, il Proponente ribadisce quanto detto per la fase di esercizio in quanto l'area di cantiere a lago coinciderà con l'area che sarà sede dell'opera di progetto. L'impatto derivante dalla frammentazione di habitat è ritenuto nullo dal Proponente.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dal Disturbo della biocenosi (potenziale aumento della movimentazione delle acque, del livello delle emissioni sonore e potenziale peggioramento della qualità delle

acque) il Proponente ricorda che le attività per la realizzazione del porticciolo consisteranno massimamente nell'assemblaggio di manufatti prefabbricati. Le fasi più impattanti saranno limitate alle operazioni di infissione dei pali sul fondo del lago attraverso l'utilizzo di un vibroinfissore ad alta frequenza. Tuttavia, è necessario tenere in considerazione che le operazioni di infissaggio dei pali dureranno non più di 4 settimane, come da cronoprogramma. Tutte le lavorazioni in acqua per le quali sono utilizzate macchine operatrici saranno gestite utilizzando panne di contenimento per la torbidità e panne galleggianti di contenimento degli eventuali sversamenti accidentali di olio idraulico dai mezzi di lavoro, oltre a mettere in atto tutte le misure riportate nel Par. 6.3.3 "Azioni di mitigazione" dell'elab. PALLANZA_SA_0101_1.

Inoltre, le specie bentoniche di pregio, se presenti, a seguito di sopralluogo, saranno traslocate e sottratte a qualsiasi impatto. Gli impatti sulla fauna ittica sarebbero, sebbene presenti, bene mitigati prevedendo il periodo di sospensione dal 1° febbraio al 30 giugno delle attività di cantiere in acqua e, in merito al Disturbo della biocenosi gli impatti sono ritenuti dal Proponente poco significativi.

In conclusione, il Proponente fa presente che gli impatti derivanti dalle attività di cantiere sulla biodiversità, benché esistente, saranno mitigati grazie all'adozione delle misure gestionali illustrate e transitorie in quanto destinati a cessare con il termine delle attività di cantiere e reversibili a breve termine anche in considerazione del fatto che le operazioni di infissaggio dei pali dureranno non più di 4 settimane, come da cronoprogramma. Date la durata ridotta dell'attività di cantiere (circa 9 mesi) e la tipologia di tali attività, gli impatti non sono ritenuti tali da provocare cambiamenti permanenti alla biocenosi e giudicati dal Proponente poco significativi.

Impatti in fase di esercizio

Rispetto all'analisi degli impatti durante la messa in esercizio del porto turistico, il Proponente non ravvisa impatti di alcun genere sulla fauna terrestre (Mammiferi, Uccelli, Rettili e Anfibi) in ragione del contesto urbanizzato nel quale il progetto si inserisce. Anche per quanto riguarda la vegetazione terrestre il Proponente fa presente che su circa 925,19 m² di area di accesso al nuovo porticciolo circa 328 m² di superficie saranno mantenuti a prato, che tutte le piante presenti saranno conservate e che, al fine di compensare la sottrazione di suolo, saranno realizzati "tetti verdi" su strutture esistenti nel sito di intervento, sui quali sarà inserita una vegetazione che potrà essere di attrazione quale habitat per la fauna presente. In particolare, tali aree verdi saranno costituite da un manto impermeabile di 2,5 cm alla base, un drenaggio e stoccaggio idrico di 6,2 cm, un separatore e filtro di 1,45 mm e, infine, un terreno di 15 cm. A valle di quanto sopra, secondo il Proponente, gli unici potenziali impatti da prendere in considerazione sono ritenuti dal Proponente quelli sulla biocenosi acquatica.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dalla Sottrazione di habitat il Proponente fa presente che la costa di Pallanza interessata dagli interventi di progetto allo stato attuale si presenta artificializzata e priva della vegetazione originaria tipica delle sponde lacustri e, in particolare, del lago Maggiore, caratterizzate tipicamente da ninfee (*Nymphaea*), menta acquatica (*Mentha aquatica*) e canna di fiume (*Arundo donax*). L'artificializzazione dell'area in parola ha necessariamente comportato modifiche anche alle cenosi faunistiche che con il tempo sono scomparse individuando il proprio habitat in quei luoghi che conservano ancora le caratteristiche originarie. A seguito di indagini effettuate, la cenosi di maggior rilievo dal punto di vista naturalistico e, dunque, su cui porre attenzione è, come detto, la componente bentonica a bivalvi (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*). Il Proponente ripete l'importanza del sopralluogo da effettuare prima dell'inizio dei lavori.

Il Proponente precisa che gli impatti sulla fauna ittica, data la natura delle attività connesse con l'esercizio del porticciolo e avendo la stessa modo di spostarsi, sono ritenuti minimi e ben compensati dall'introduzione delle ca. 50 fascine di legna che il Proponente prevede di posizionare a circa 10-15 m di profondità sul fondo dello specchio lacuale interessato dall'intervento. Queste strutture saranno realizzate al fine di creare rifugi subacquei per l'ittiofauna per favorire il ripopolamento delle specie, in particolare, per preservare gli avannotti. Qui alcune specie di pesci potranno deporre le loro uova durante il periodo di frega e trovare un riparo sicuro per i nuovi nati: queste strutture funzioneranno come un incubatoio naturale. Al fine di dettagliare tale misura è stato inserito nell'elab. PALLANZA_SA_0101_1 un Paragrafo dedicato, Par. 6.3.3.1 "Installazione di fascine

di legna" al quale si rimanda. In conclusione, in merito alla sottrazione di habitat gli impatti sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

In merito alla frammentazione di habitat, l'impatto è ritenuto dal Proponente nullo in ragione sia della tipologia dell'opera che per sua natura si inserisce lungo la costa di un bacino, in questo caso lacustre, sia della forma, estensione e localizzazione dell'opera rispetto all'interno bacino lacustre. L'inserimento dell'opera di progetto non produrrà, secondo il Proponente, alcun effetto barriera e non determinerà, pertanto, alcuna diminuzione della connettività tra gli habitat, né l'isolamento degli stessi. In conclusione, in merito alla frammentazione di habitat gli impatti sono ritenuti nulli dal Proponente.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dal disturbo della biocenosi (potenziale aumento della movimentazione delle acque, del livello delle emissioni sonore e potenziale peggioramento della qualità delle acque), essi sono ritenuti nulli sugli esemplari di bivalvi traslocati e trascurabili sulle specie ittiche presenti.

Nel dettaglio, il Proponente sottolinea che nel progetto si prevede la predisposizione di un impianto per la raccolta delle acque nere e dei liquidi di sentina delle imbarcazioni, innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina primo in tutto il lago per la sponda italiana. L'installazione di questo sistema, di cui tutti potranno usufruire, è ritenuto dal Proponente non solo un'efficace misura di mitigazione per ridurre gli impatti prodotti dal porticciolo, ma addirittura potrebbe rappresentare un fattore di miglioramento rispetto allo stato attuale in quanto offrirà un servizio aggiuntivo per l'incentivazione della navigazione ecosostenibile, potendo essere utilizzato anche da quelle imbarcazioni già in esercizio nel lago.

In merito agli altri fattori di disturbo il Proponente sottolinea la consolidata navigabilità del Lago Maggiore, l'attuale presenza di altri pontili lungo le coste dello stesso e, soprattutto, la presenza di altre imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza. Il Proponente ritiene la presenza della nuova opera e l'utilizzo della stessa tali da non alterare lo stato chimico e fisico delle acque dell'area in analisi, né produrre aumento dei livelli sonori tali da modificare le biocenosi dell'area. Le specie presenti nel lago sarebbero esemplari già in grado di convivere con questo tipo di fattori data la consolidata navigabilità del lago.

Inoltre, per quanto riguarda le macrofite il Proponente riporta quanto emerge da un rapporto, dal titolo "Ecomorfologia rive delle acque comuni", Campagna 2012, a cura di Stefano Gomasca e Valeria Roella (C.I.P.A.I.S.): *"Al di là di ogni aspettativa, anche la presenza di darsene e di porti, realtà ad alto impatto ambientale, è risultata essere un fattore che influisce positivamente sullo sviluppo di vegetazione subacquea. La motivazione potrebbe essere legata al fatto che i porticcioli e le darsene del lago Maggiore sono spesso siti riparati, con fondali sabbioso-limosi e con presenza di barche che portano adesi alla loro struttura pezzetti di piante che, dopo la pulizia dell'imbarcazione, cadono sul fondo, radicano e iniziano a colonizzare l'area."*

Nonostante non ravvisi impatti significativi sulla biodiversità, il Proponente, al fine di compensare ogni possibile impatto e valorizzare l'ambiente, prevede di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (Per i dettagli il Proponente rimanda all'elab. PALLANZA_SA_0601_0 "Opere di compensazione - Torrente San Bernardino). Inoltre, il Proponente ricorda che nei periodi invernali e di scarso utilizzo della struttura portuale i potenziali impatti relativi a ogni parametro preso in considerazione sulla biocenosi sarà nullo. In conclusione, in merito al Disturbo della biocenosi gli impatti sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

Per quanto riguarda i potenziali effetti cumulativi derivanti dalla combinazione di quelli prodotti dall'esercizio dell'opera di progetto con quelli prodotti da realtà già esistenti, il Proponente fa presente che gli impatti non deriveranno in alcun modo dalla presenza dell'opera stessa, bensì dal suo utilizzo. Pertanto, la realizzazione dell'opera non comporterà un aumento delle imbarcazioni nel lago, ma solamente un diverso utilizzo degli spazi del lago ossia la realizzazione di un nuovo porticciolo darà occasione ai frequentatori del lago di utilizzare l'opera in parola anziché aree libere del lago. Pertanto, a valle di quanto esposto, in ragione dell'entità dei possibili impatti previsti e delle misure che si intendono adottare, anche gli effetti cumulativi sono ritenuti trascurabili.

Dette azioni di **mitigazione**, trattate al paragrafo 6.3.3. dello SIA, riguardano sia la fase di cantiere sia di esercizio.

Durante la fase di cantiere, il Proponente prevede di:

- ridurre della 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 comportano 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 rilevante della giornata per la comunicazione degli uccelli (down chorus),
- al fine di limitare il più possibile gli impatti sulla stessa, sospendere 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) le attività in acqua che potrebbero interferire in modo diretto con la fauna ittica presente nel lago e, dunque, danneggiarla.

Durante la fase di esercizio, il Proponente prevede di:

- realizzare “tetti verdi” su strutture esistenti presenti nell'area di intervento;
- installare delle fascine di legno sul fondo, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna, in particolare, per preservare gli avannotti. Queste strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni;
- di mantenere a prato circa 328 mq di superficie su circa 925,19 mq di area di accesso al nuovo porticciolo;
- previa convenzione da stipularsi con l'Amministrazione Comunale, a titolo di valorizzazione ambientale e socio-territoriale, di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (già oggetto di intervento finanziato dal PNRR per quanto riguarda la Passerella ciclopedonale), che, attraverso interventi selvicolturali sviluppati in tratti di sponda o ambiti di pertinenza fluviale:
 - o migliori il grado di naturalità e di biodiversità;
 - o aumenti il grado di sicurezza;
 - o raggiunga il massimo grado di minimizzazione della pericolosità geo-idrologica; o preveda elementi di presidio territoriale.

Questi obiettivi possono essere raggiunti con l'attuazione di interventi di sistemazione delle forme di dissesto geo idrologico, sia attivi che quiescenti, ma anche attraverso azioni di prevenzione e di manutenzione, controllate attraverso piani di monitoraggio. Inoltre, dovranno essere osservate tutte le misure e le buone pratiche di comportamento previste dalla normativa vigente da parte dei frequentatori dell'area portuale al fine di preservare l'ambiente, in particolare, quello lacustre e non danneggiare la biocenosi. Infine, il Proponente ricorda che sarà effettuato un sopralluogo nella porzione di lago interessata dagli interventi di progetto prima dell'inizio della fase di cantiere al fine di verificare l'eventuale presenza delle specie di grande interesse naturalistico innanzi citate (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*).

Nel caso si riscontrasse la presenza di queste specie si metterà in atto la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali. Nel caso la traslocazione verrebbe condotta da personale esperto in materia secondo i Protocolli accettati nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale

Installazione di fascine di legna.

Nel medesimo sottoparagrafo di dettaglia la misura di compensazione relativa all’installazione delle fascine di legna sul fondo del lago Maggiore.

Queste strutture saranno realizzate al fine di creare rifugi subacquei per l’ittiofauna per favorire il ripopolamento delle specie. Qui alcune specie di pesci potranno deporre le loro uova durante il periodo di frega e trovare un riparo sicuro per i nuovi nati: queste strutture funzioneranno come un incubatoio naturale.

Fino agli anni ’50 e ’60, la posa di fascine di legna, assicurate al fondo era una pratica piuttosto comune nel lago Maggiore, tipica dei pescatori locali, che con il tempo però cadde in disuso. L’associazione La Pinta ha reintrodotta la posa di questi incubatoi naturali per favorire la ripresa delle popolazioni dei pesci del lago, in particolare il persico. Oggi questa specie, infatti, è in difficoltà per l’introduzione di specie alloctone, per l’inquinamento e per l’aumento delle temperature medie delle acque dovuto al cambiamento climatico. La presenza di queste fascine facilita l’arduo compito delle femmine di persico nel trovare un luogo sicuro per deporre le uova. Dopo la loro schiusa (2-3 settimane) le fascine fungono anche da rifugio per gli avannotti minacciati da pesci predatori e uccelli ittiofagi.

Queste strutture agevolano i persici che rilasciano le uova non in modo sparso come fanno le altre specie, ma in una unica banda gelatinosa, “nastri” vengono chiamati, e questa trova vantaggio per la sua conservazione l’essere abbarbicata a elementi solidi sporgenti dal fondo, come sono i rami delle fascine. Le strutture attualmente installate hanno offerto risultati molto incoraggianti, ma il loro impatto sull’ecosistema complessivo del lago è ancora limitato in quanto limitato il loro utilizzo. L’obiettivo della Pinta è, difatti, quello di coinvolgere nel progetto tutti i comuni che si affacciano sul Lago Maggiore, compresi quelli in territorio

Al fine di contribuire al ripopolamento della fauna ittica, con tale progetto il Proponente vuole aderire a tale iniziativa per perseguire il medesimo obiettivo. Si prevede la posa di ca. 50 fascine di rami di faggio adatte per la riproduzione del pesce persico. Le fascine saranno assicurate a robuste strutture metalliche realizzate ad hoc o blocchi di cemento, calate in punti precisi poiché siano alla giusta profondità e rintracciabili all’occorrenza. Saranno poste a circa 10-15 m di profondità e il loro fissaggio sui fondali dovrà essere gestito da professionisti del settore. Queste strutture, utilizzate sia per la deposizione delle uova che, come rifugio per gli avannotti, andranno ad incrementare i rifugi subacquei per l’ittiofauna che si formano già naturalmente nelle zone di porto. Queste strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni.

Realizzazione di “tetti verdi”

L’intervento proposto su due porzioni dell’edificio tra la Marina Piccola di Pallanza e il progetto su una superficie complessiva di 410 mq vuole dare un contributo ambientale e paesaggistico con ricadute e benefici sociali, economici e ambientali, quali:

- la mitigazione del microclima;
- il risparmio energetico;
- la riduzione dell’inquinamento atmosferico e acustico;
- la riduzione della velocità di deflusso delle acque;
- la crescita della biodiversità.

Per quanto riguarda la riuscita di questi interventi, essendo assimilabili ai giardini pensili, si richiamano i numerosi progetti dei giardini storici delle ville presenti sul Lago Maggiore che, grazie al suo clima mite e temperato sia in estate che in inverno lo rende un sito straordinariamente adatto per la coltivazione della vegetazione mediterranea. Inoltre, la riuscita del progetto è condizionata dalla sua corretta realizzazione e dagli interventi di manutenzione necessari. Poiché il Proponente si farà carico degli interventi di manutenzione e provvederà alla realizzazione del progetto effettuato a regola d’arte, non si ravvisano motivi per i quali essi non debbano avere una riuscita positiva.

Esito istruttoria

Il Proponente, per la descrizione dei luoghi—presupposto fondamentale per poter svolgere in maniera appropriata le fasi successive di individuazione dei fattori di impatto rispetto a un determinato ecosistema o

habitat o una determinata specie e i relativi impatti—ricorre a dati e informazioni nel complesso parziali e obsoleti e non ha condotto alcuna verifica puntuale e piano.

La Commissione nel prendere atto delle considerazioni esposte dal Proponente, ritiene che gli impatti sulle specie (flora e fauna) non siano state esaustivamente studiati né in fase di cantiere né di esercizio, soprattutto, ma non solo, con riguardo alle specie ittiche e bentoniche. La Commissione rileva che la volontà del Proponente di svolgere future indagini per la migliore conoscenza delle peculiarità ambientali dell'area di intervento e quindi disporre di una base informativa più solida per stimare i potenziali impatti non può sopperire alla necessità che dette informazioni siano disponibili all'attualità, per poter valutare gli impatti specie sulla componente biodiversità, e non può convenire, sulla base delle considerazioni svolte dal Proponente, che la portualità possa essere migliorativa dell'ambiente lacustre.

Il Proponente non tratta compiutamente gli effetti cumulativi che lo stesso esercizio può avere rispetto al quadro generale nel suo complesso, sostenendo che i potenziali effetti cumulativi derivano dal suo stesso utilizzo, ma che la realizzazione dell'opera non comporterà un aumento delle imbarcazioni nel lago, ma solamente un diverso utilizzo degli spazi del lago ossia la realizzazione di un nuovo porticciolo darà occasione ai frequentatori del lago di utilizzare l'opera in parola anziché aree libere del lago e che gli effetti cumulativi sono trascurabili.

Inoltre il Proponente non prende sistematicamente in considerazione i rischi derivanti dall'utilizzo della struttura anche quanto eventi anomali e accidentali, che devono invece essere analizzati e valutati, ai sensi dell'art. 5, comma 1, lett. c) del d.lgs. 152/06: “Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo”; ciò anche al fine dell'eventuale previsione di misure cautelative, mitigative o precauzionali, che invece non sono punto incluse nel SIA e di cui non sono esaminati gli effetti, anche cumulativi.

Inoltre, questa Commissione, contrariamente a quanto asserito dal Proponente, ritiene che, sulla base del principio che anche una serie di incidenze individualmente di bassa significatività, qualora combinate, possa produrre un'incidenza significativa, il Proponente avrebbe dovuto valutare l'entità degli impatti anche in combinazione con altri progetti (già completati, approvati ma non completati, o proposti), o piani, per tenere conto degli impatti cumulativi nella valutazione del progetto in questione.

Inoltre, è importante notare che la valutazione degli effetti cumulativi non si limita all'esame di progetti o piani simili nello stesso settore di attività, ma deve essere esteso a tutti i tipi di piani o progetti che potrebbero avere un'incidenza significativa congiuntamente al progetto in esame.

Lo svolgimento di una valutazione confacente degli effetti cumulativi risulta quanto mai necessaria in considerazione del fatto che per la valutazione di incidenza è stata condotta una VINCA di Fase I (*screening*), in cui la valutazione della probabilità di potenziali incidenze significative dovrebbe essere svolta anche in combinazione con altri progetti o piani che potrebbero dare origine a incidenze cumulative con il progetto in questione. Lo *screening* «in combinazione» comporta l'individuazione di altri piani e progetti che possono avere potenziali incidenze sugli stessi siti Natura 2000 e quindi la valutazione della loro capacità di causare incidenze significative se considerati congiuntamente nella valutazione del piano o del progetto.

Suolo e Sottosuolo

Stato di fatto

Inquadramento geomorfologico e geologico

L'area in esame si colloca lungo la sponda del ramo del lago Maggiore denominato Golfo Borromeo ed al termine di un'ampia area a modesta pendenza compresa fra i due rilievi del M. Rosso a Nord-Ovest e della collina della Castagnola a Sud-Est, nell'ambito di una zona pianeggiante ampiamente urbanizzata, ad una quota di circa 197 m s.l.m. Da un punto di vista geologico e geomorfologico, l'area in cui s'inseriscono i terreni di progetto è parte, in destra idrografica, dell'antica conoide alluvionale del T. San Bernardino, su cui si distribuisce l'abitato di Pallanza, costruito praticamente ovunque su depositi superficiali litologicamente

descritti come “Depositi alluvionali antichi terrazzati dei Torrenti S. Bernardino e S. Giovanni (Ghiaie e sabbie grossolane) costituenti antiche piane alluvionali, p.p. passanti in profondità a limi di origine lacustre e/o glaciale con a) numero d’ordine del terrazzo”. Allontanandosi dal sito di progetto si individuano “Depositi morenici (ciottoli e massi anche di notevoli dimensioni immersi in una matrice da sabbiosa e limosa)” e “Depositi fluvio-glaciali (ciottoli arrotondati in matrice da sabbiosa a limosa) costituenti la rielaborazione di depositi morenici da parte di torrenti e bacini periglaciali”.

Al di là delle profonde trasformazioni dovute agli interventi edificatori e viabilistici che hanno interessato nei secoli scorsi tale zona, è noto, attraverso varie indagini eseguite nel tempo, che l’areale è praticamente sempre caratterizzato dalla presenza di terreni costituiti superficialmente da depositi alluvionali di ambiente deltizio, un tempo depositi dall’antico T. San Bernardino, la cui foce si collocava tra la Castagnola e il M. Rosso con varie fasi di avanzamento verso il lago, in corrispondenza di progressivi abbassamenti del livello lacustre. In periodo postglaciale, il T. San Bernardino abbandonava la foce originaria e confluiva in quella attuale, formando una conoide coalescente con il T. San Giovanni. Al di sotto di tali terreni alluvionali sono presenti sabbie limose, limi sabbiosi, livelli torbosi o veri e propri limi grigi di origine lacustre o glacio-lacustre, depositi in ambiente subacqueo in concomitanza a livelli del lago più elevati di quelli attuali. I vari abbassamenti del livello lacustre avvenuti in ambiente post-glaciale a causa dei vari eventi di escavazione all’incile del lago e dell’antico Ticino hanno causato terrazzamenti osservabili su tutta la costa lacustre e anche nella zona in esame, come evidenziato nell’estratto della Carta Geologica dello strumento urbanistico dalla linea color fucsia corrispondente all’antica linea di costa e dalla numerazione dei terrazzi sovrastanti.

Il Proponente precisa che, trattandosi di un’area intensamente urbanizzata, nel corso degli anni sono state condotte numerose campagne geognostiche a corredo della realizzazione di interventi edificatori anche prossimi a quello in progetto. Sotto un mappale della zona con riportata la locazione delle indagini geognostiche e geotecniche pregresse in prossimità della zona di interesse prese a riferimento e l’indicazione dell’opera di progetto (linea in verde).



Sulla base dei risultati delle indagini effettuate nonché dalla ricostruzione della storia evolutiva dell’area complessiva, il Proponente ritiene di aver potuto individuare un modello concettuale geologico atto a fornire le prime indicazioni per l’esecuzione delle palificazioni previste per l’ormeggio del pontile di riva e per definire il programma delle indagini geotecniche che dovranno essere eseguite in fase esecutiva. L’analisi delle indagini eseguite nell’intorno significativo del sito di intervento ha messo infatti in evidenza una buona continuità

orizzontale dei vari orizzonti, continuità che conferma le conoscenze sulla storia evolutiva dell'area, come area di deposizione alluvionale dell'antico Torrente S. Bernardino in periodo post-glaciale e in prossimità della foce nel golfo di Pallanza. La caratteristica più evidente di questa deposizione è data dalla granulometria che in profondità passa da quella di sabbie e ghiaie superficiali deposte in ambiente subaereo sino a limi sabbiosi e limi argillosi deposti in ambiente subacqueo. Il modello geologico semplificato dei terreni presenti nella fascia costiera o a poca distanza dalla stessa è il seguente:

- A. Tra 0,0 e 2,0/4,0 m dal p.c.: Terreni detritico eluviali e/o terreni di riporto;
- B. Tra 2,0/4,0 m fino a 6,0/8,0 m dal p.c.: ghiaie e sabbie da sciolte a mediamente addensate, con ciottoli centimetrici, poligenici, sub-arrotondati, interpretabili come depositi alluvionali facenti parte dell'antica conoide del T. S. Bernardino;
- C. Da 6,0/8,0 m dal p.c. fino a profondità non meglio specificate: Limi e limi sabbiosi, localmente argillosi, con presenza di livelli torbosi, interpretabili come depositi glacio-lacustri.

Il progetto di palificazione interesserà tuttavia solo l'orizzonte C).

La Regione Piemonte, con la C.P.G.R. 8.5.1996 n.7/LAP, ha definito le modalità con cui è valutata la pericolosità geomorfologica e la relativa idoneità all'utilizzazione urbanistica. Sulla base di tali modalità, lo strumento urbanistico comunale vigente ha individuato le problematiche di tipo geologico e ha suddiviso il territorio comunale in classi di idoneità all'utilizzazione urbanistica, così come previsto dalla citata Circ. P.G.R. n.7/LAP. Nel caso del sito in esame, la cartografia di Sintesi della Pericolosità Geomorfologica e dell'Idoneità all'Utilizzazione Urbanistica è rappresentata nelle figure seguenti, che riportano un estratto della "Carta della Pericolosità Geomorfologica e dell'Idoneità all'Utilizzazione Urbanistica". L'area di progetto, in termini di pericolosità geomorfologica ai sensi della Circ. P.G.R. n.7/LAP dell'08.05.1996 è posta interamente in classe IIIb e relativa sottoclasse IIIb7, normata all'art.49 dell'elaborato PRB-Norme di Attuazione. Al fine di confermare quanto emerso dalle indagini pregresse, in fase di progetto esecutivo dovrà essere seguito il seguente programma:

- esecuzione di prove penetrometriche lungo il previsto pontile di riva eseguite da chiatta, con valutazione ed eventuale conferma delle caratteristiche geotecniche dei terreni ed esecutive dei pali telescopici e delle resistenze ai carichi orizzontali;
- esecuzione di indagine sismica lungo la riva del lago mediante metodologia MASW o con tromografo digitale portatile;
- valutazione analitica degli sforzi del vento trasferiti dalle per interne al molo di riva e ai pali telescopici;
- redazione della Relazione Geotecnica a livello di progetto esecutivo.

Inquadramento sismico

Per il Piemonte l'elenco delle zone sismiche è stato in un primo momento aggiornato con la DGR n. 61-11017 del 17.11.2003 (in recepimento dell'OPCM 3274/2003), successivamente con la DGR n. 11-13058 del 19.01.2010, meglio precisata dalla DGR n. 65-7656 del 21.05.2014. La classificazione al momento vigente è stata approvata con la DGR n. 6 - 887 del 30.12.2019, pubblicata sul B.U. n. 4 del 23 gennaio 2020. La ripartizione in zone sismiche del Piemonte al 2019, così come è mostrato in figura, prevede la presenza di 165 comuni classificati in zona sismica 3S, 431 comuni in zona 3 e 585 in zona 4. Il Comune di Verbania (cerchiato in azzurro), all'interno del quale ricade l'area di progetto, ricade in zona sismica 4.

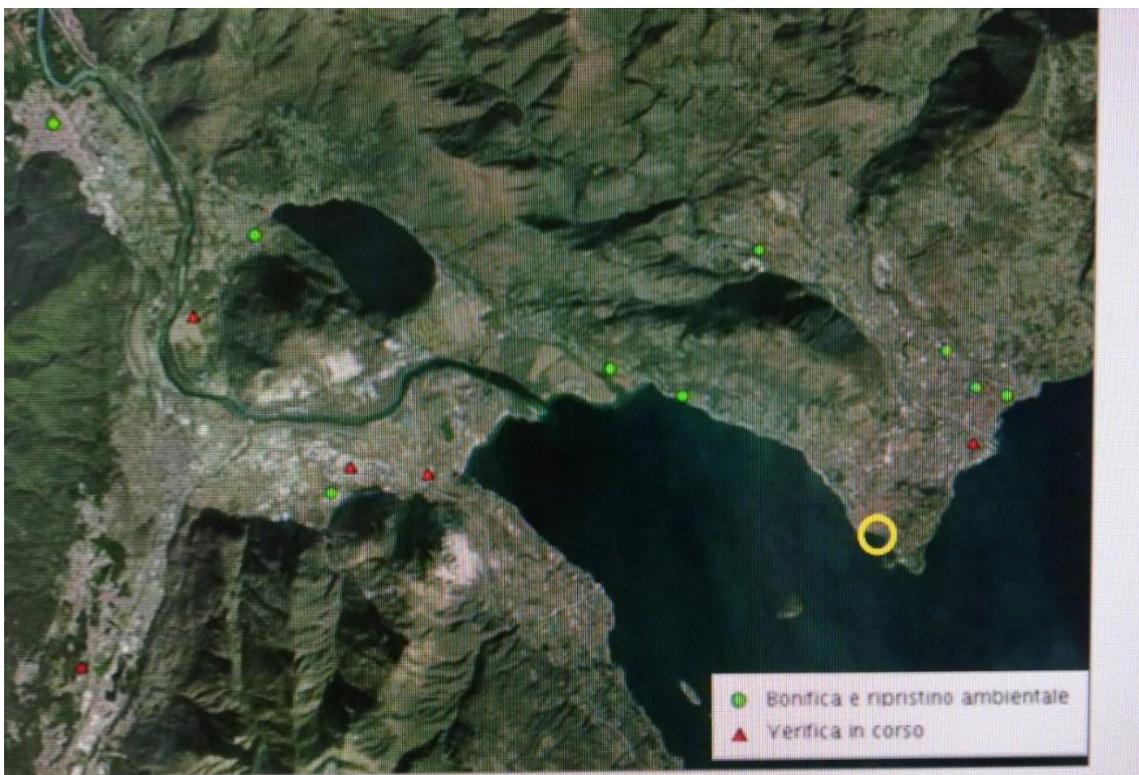
Stato qualitativo della matrice suolo

Sul territorio della Regione Piemonte sono presenti n. 5 Siti di Interesse Nazionale (SIN), riconosciuti dallo Stato in funzione delle caratteristiche del sito, delle caratteristiche degli inquinanti e della loro pericolosità, al rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali. Il progetto insiste all'interno del SIN di Pieve di Vergonte (sito ex Enichem) individuato dal D.M. del 10 gennaio 2000 e pubblicato con G.U. n. 46 del 25 febbraio 2000. Il sito si estende per oltre 15.000 ha, di cui circa 4.200 ha a terra e 11.395 ha comprensivi della parte del fiume Toce, del lago

Mergozzo e una porzione del Lago Maggiore e comprende, oltre l'area dello stabilimento chimico attivo gestito da Hydrochem Italia S.r.l., il torrente Marmazza, il fiume Toce fino al lago Maggiore, il lago di Mergozzo, parte del lago Maggiore e l'area del conoide del torrente Anza (perimetrazione approvata da decreto Ministeriale nel 10/01/2000). Il Progetto Operativo di Bonifica (POB), che prevede interventi sui terreni e sulle acque sotterranee con l'obiettivo primario di bonifica e messa in sicurezza dell'area dello stabilimento ex Enichem, partito dal 2016, è stato approvato dal Ministero dell'Ambiente e del Territorio e della Tutela del Mare con Decreto prot. 4599/TRI/DI/B del 21/10/2013. Il soggetto che sarà responsabile della bonifica del sito è la società Syndial S.p.A.

La presenza dell'intervento all'interno del SIN ha determinato una prima campagna di indagine sul sito dalle quali non risultano superamenti dei limiti di legge in ordine sia alla qualità delle acque sia sui sedimenti.

I siti contaminati devono essere iscritti, secondo l'art. 251 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., nell'apposita anagrafe regionale, tenuta dal Servizio Tutela dell'Atmosfera e del Territorio. L'Anagrafe regionale dei Siti Contaminati (ASCO) della Regione Piemonte è stata istituita con D.G.R. n. 22-12378 del 26/04/04 in conformità con i criteri predisposti dalla ex ANPA ai sensi dell'art. 17 del D.M. 471 del 25/10/1999.



Come si può osservare dalla figura sopra, dove si trova cerchiata in giallo la zona di progetto, i siti contaminati sono a debita distanza dall'area di interesse.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

In generale, dato che tutta l'installazione delle strutture galleggianti si svilupperà sulle acque del lago, gli interventi a terra saranno minimi. L'impatto principale sulla matrice suolo è riconducibile all'occupazione temporanea di suolo pari a 585 m² derivante dall'installazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei manufatti prefabbricati e dei materiali in un'area prospiciente il lago Maggiore. Al termine delle lavorazioni avverrà il ripristino dell'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina) e su una superficie totale di circa 925,19 m², area di accesso al nuovo porticciolo, 328 m² di superficie saranno a prato. Per quanto riguarda le aree di Marina di

Verbella e del Gaggero, trattandosi di aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, non vi è consumo di suolo.

Per quanto riguarda le lavorazioni in acqua, il progetto non prevede attività di dragaggio o movimentazione di sedimenti del fondale. L'unica attività che interesserà il fondale è rappresentata dall'infissione dei pali di ancoraggio e dal deposito dei corpi morti. Considerando i dati della caratterizzazione geologica e geomorfologica dell'area di intervento, riportata nella sezione dedicata, e poiché gli aspetti geologico-tecnici connessi con le opere previste non riguarderanno movimenti di terra sia in estrazione sia in deposito e al contempo la pendenza del fondale è simile all'angolo di resistenza al taglio dei terreni oggetto dell'opera, il Proponente ritiene possibile confermare preliminarmente una stabilità complessiva positiva dell'area e dell'insieme opera-terreno. La validità dell'ipotesi progettuale dovrà comunque essere verificata ai sensi delle norme tecniche sulle costruzioni vigenti, anche per la progettazione del progetto esecutivo mediante l'esecuzione di sondaggi geognostici nel sito di intervento, durante l'esecuzione dei lavori, considerando, oltre ai dati raccolti in fase di progetto, anche quelli ottenuti con misure e osservazioni nel corso dei lavori e adattando eventualmente l'opera alle diverse situazioni riscontrate.

In conclusione, gli impatti in fase di cantiere sulla componente suolo sono ritenuti dal Proponente trascurabili.

Fase di esercizio

In fase di esercizio il Proponente non ravvisa alcun impatto per il suolo se non la sottrazione di suolo derivante dalla realizzazione dell'area di sosta e di manovra; tale impatto sarà, tuttavia, compensato dalla realizzazione dei “tetti verdi” su strutture esistenti nel sito di intervento. Per quanto riguarda la trasparenza idraulica dell'area di sosta e di manovra, il Proponente fa presente che questa sarà dotata di sistema di raccolta e regimazione delle acque meteoriche dilavanti e, in fase di esercizio, non ravvisa alterazione delle condizioni di permeabilità né stabilità complessiva del suolo data la natura sia degli interventi sia del suolo; gli impatti si possono, dunque, considerare, secondo il Proponente, nulli rispetto alla componente in analisi.

Azioni di mitigazione

Le misure di mitigazione sono relative alla sola fase di cantiere e sono le seguenti:

- prediligere prodotti con un maggiore livello di sicurezza, tra quelli che possono essere impiegati per uno stesso scopo (ad esempio l'impiego di prodotti in matrice liquida in luogo di solventi organici volatili);
- presenza nell'area di cantiere di dispositivi di protezione ambientale volti a minimizzare i possibili impatti sull'ambiente in caso di sversamenti accidentali;
- verificare lo stato di conservazione dei macchinari utilizzati;
- effettuare una regolare manutenzione di mezzi e macchinari utilizzati.

Ambiente idrico

Stato di fatto

Acque superficiali

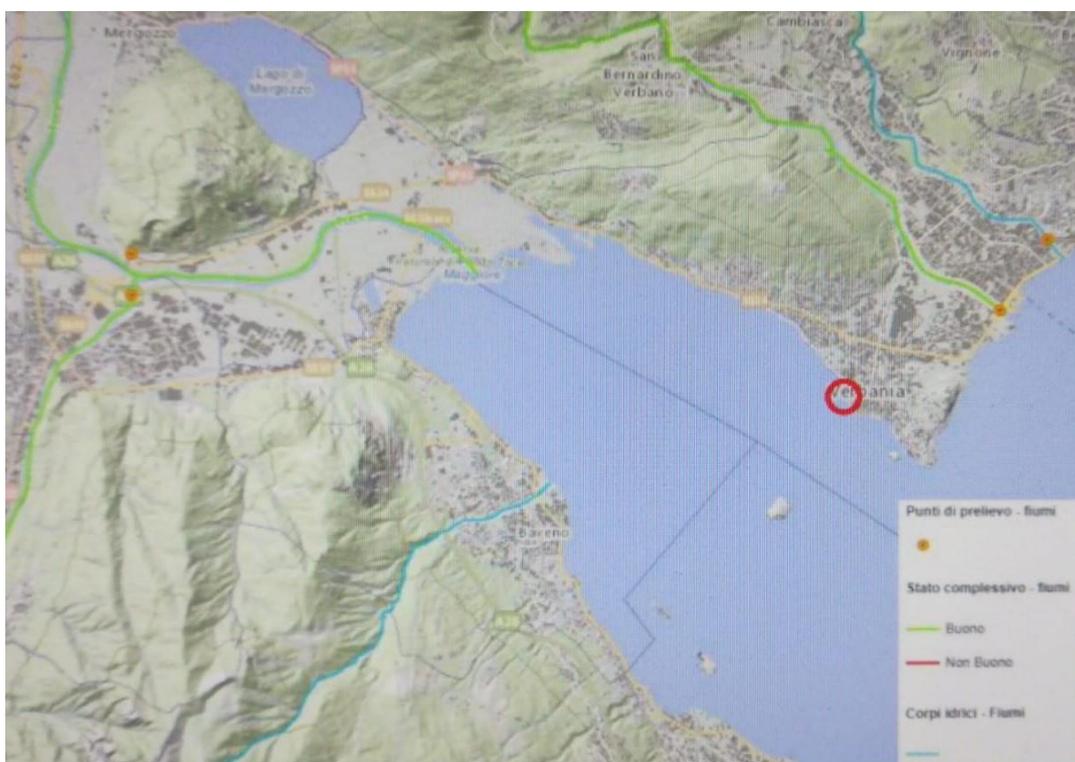
L'area di progetto ricade all'interno del Bacino idrografico del Fiume Po, precisamente all'interno del sottobacino del Ticino che si estende per 284 km complessivi, inclusa la componente sopra-lacuale. Si origina in Svizzera da due sorgenti, in prossimità del cantone Ticino, la sorgente principale sul Passo della Novena, l'altra di portata più modesta, nei pressi del Passo del San Gottardo. Dallo sbarramento della Miorina (Sesto Calende) scorre in una valle a fondo piatto, incisa nella circostante pianura. L'alveo si presenta prima monocursale, poi prosegue formando meandri con alveo pluri-corsale fino ad incontrarsi successivamente con il Po, presso il ponte di Becca. Il porto galleggiante di progetto si colloca sul lago Maggiore, sulle cui caratteristiche quantitative e qualitative l'influenza dell'intero bacino idrografico è molto rilevante.

Il lago Maggiore in Piemonte rientra nella classificazione regionale di AL-3, cioè grandi laghi sud-alpini, che identifica in Piemonte quei laghi dell'Italia settentrionale, situati a quota inferiore di 800 m, aventi profondità

massima della cuvetta lacustre superiore o uguale a 120 m e area dello specchio lacustre superiore o uguale a 100 km². I corpi idrici fluviali principali dell'area di studio sono rappresentati dal fiume Toce (a nord-ovest dell'area di progetto), dal torrente San Bernardino (a nord-est dell'area di progetto) e dal torrente Selvaspessa (a ovest dell'area di progetto, sulla sponda opposta del lago). Nell'immediato intorno dell'area di progetto, secondo il Proponente, non sono presenti corsi d'acqua che possano disturbare la realizzazione del progetto, soprattutto in ragione della natura di quest'ultimo.

Stato qualitativo delle acque superficiali

Nella Figura sotto riportata sono indicati i punti di prelievo della rete di monitoraggio ARPAP sui corpi idrici superficiali presenti nell'area di interesse per lo stato qualitativo. Nel sessennio 2014-2019, a eccezione del fiume Toce, al quale è stato attribuito uno stato di “non buono” per lo stato chimico, e di conseguenza anche per quello complessivo, tutti gli altri presentano uno stato sia chimico sia ecologico “buono”.



Stato qualitativo componente lacustre

Allo stato ecologico/potenziale ecologico e a quello chimico del lago Maggiore derivanti dall'analisi dei dati registrati nell'unica stazione presente nel lago è attribuito il valore “buono”.

Acque sotterranee

Entrando nel dettaglio dell'area di progetto, quest'ultima, in relazione alle acque di scorrimento superficiale, è una zona nel complesso sufficientemente drenata: le acque meteoriche non incanalate sono smaltite prevalentemente attraverso le opere di raccolta e drenaggio già esistenti connesse con l'urbanizzazione delle aree circostanti nonché, per infiltrazione, nelle limitate aree non impermeabilizzate.

Stato chimico

I corpi idrici sotterranei che interessano l'area di studio lasciando, però, escluso il sito di progetto sono:

- CRI nord - Cristallino indifferenziato – cod. GWB-CRN (Ground Water Body-Cristallino indifferenziato Nord-Alto Piemonte fino a Dora Baltea): acquifero discontinuo a permeabilità prevalente per fratturazione appartenente ai sistemi acquiferi collinari e montani;
- Fondovalle Toce-Strona di Omegna – cod. GWB-FTO (Ground Water Body-Fondo Toce): acquifero monostrato freatico appartenente agli Acquiferi superficiali di pianura e principale fondovalle.

I punti di monitoraggio a partire dall'alto sono: Rio Secco (Comune di Baceno) e Fontanacce (Comune di Quarona). Per quanto riguarda i corpi idrici sotterranei appartenenti al sistema di circolazione collinare-montano sono stati introdotti a partire dal 2015, e le misurazioni della maggior parte di essi come in questo caso sono partite dal 2016, con l'avvento del monitoraggio di Sorveglianza. Lo stato chimico di GWB-CRN relativo agli anni 2017 e 2018 non è stato calcolato, ma deriva dal risultato dell'indagine durante l'anno di Sorveglianza (2016), per cui lo stato è indicato come Buono_S con un livello di confidenza è alto. Lo stato della falda superficiale GWB-FTO presenta per il primo triennio (2014-2016) uno stato chimico scarso, per il biennio 2017-2018 uno stato buono e, infine, per il 2019 uno stato chimico scarso: lo stato complessivo del sessennio 2014-2019 risulta, dunque, “scarso”. Il Proponente precisa che il risultato dei dati potrebbe essere stato influenzato dalle novità introdotte dalla nuova normativa.

Stato quantitativo

Per quanto riguarda l'analisi dello stato quantitativo in Piemonte, i dati del livello di falda sono ottenuti da 119 piezometri appartenenti alla rete di monitoraggio che permettono la raccolta di dati 2 volte l'anno. Per quanto riguarda l'analisi relativa al monitoraggio del sessennio 2014-2019 non si riconoscono variazioni significative nei livelli statico e dinamico, considerando anche le serie storiche pregresse nelle variazioni del livello piezometrico, per gli acquiferi superficiali di pianura, per tutti quelli di fondovalle e la maggior parte di quelli profondi ai quali è stato, dunque, attribuito uno stato quantitativo “buono”. Fa eccezione tra questi ultimi il GWB-P6 affetto da sofferenza quantitativa a causa del sovrasfruttamento a scopo potabile, al quale per questa ragione è stato attribuito uno stato quantitativo Scarso.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

Il Proponente precisa che i pali di ancoraggio infissi manterranno l'esistente profilo del fondale e non è previsto alcun dragaggio o movimentazione di materiale sul fondo, anche se per evitare impatti derivanti dal fenomeno di torbidità tutte le lavorazioni in acqua per le quali sono utilizzate macchine operatrici saranno gestite utilizzando panne di contenimento. Il Proponente prevede, durante i lavori, un'alterazione dello stato fisico delle acque, ma non chimico se non legato a sversamenti accidentali da parte del mezzo utilizzato, quali, ad esempio, perdita di olii. Il Proponente, come già detto, ha previsto l'impiego di panne. Per quanto riguarda le acque sotterranee non si prevedono impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi. In conclusione, nonostante durante la fase di cantiere si prevedano potenziali impatti sulle acque, tenendo conto della temporaneità di questa fase e del carattere locale degli interventi, il Proponente non prevede ripercussioni sullo stato qualitativo generale delle acque del lago Maggiore né danni permanenti e irreversibili alle specie faunistiche e floristiche acquatiche, ritenendo, quindi, gli impatti poco significativi.

Fase di esercizio

In merito al rischio di inquinamento delle acque del lago, il Proponente fa presente sia che saranno realizzate casse di raccolta delle acque nere e grigie convogliate in fognatura attraverso una pompa di rilancio collegata a un collettore posizionato sotto la passerella del pontile, sia che, riguardo alla trasparenza idraulica dell'area di sosta e di manovra che sarà realizzata, questa sarà dotata di sistema di raccolta e regimazione delle acque meteoriche dilavanti. La navigabilità del lago Maggiore è un'attività consolidata da anni e che lungo la costa numerosi sono i porti o approdi già presenti e, sebbene la presenza del nuovo porto possa favorire l'aumento della mobilità lacuale, l'incremento del possibile impatto non è giudicato dal Proponente di rilievo rispetto al contesto. Per quanto riguarda le operazioni di manutenzione di tutti gli elementi dei pontili e degli ancoraggi

la pulizia sarà effettuata attraverso abrasione con idropulitrice senza aggiunta di additivi al fine di evitare contaminazione delle acque e, quindi, alterazione dello stato qualitativo.

Un altro dei potenziali impatti da analizzare riguarda la modificazione dell'assetto idrografico connesso alle interazioni tra porto e dinamica della linea di costa e alle attività di escavazione o movimentazione di terra (dragaggi). A tal proposito, il progetto in analisi non prevede attività di dragaggio o movimentazione di materiale sul fondo. Inoltre, nel caso in oggetto la naturale evoluzione morfologica della linea di costa e i potenziali effetti sull'assetto idraulico (es. moto ondoso) sono di fatto fenomeni già esauriti all'atto della costruzione delle infrastrutture già in essere (campi da tennis, parcheggi, strade etc..) e, dunque, i possibili impatti sono, secondo il Proponente, trascurabili.

Per quanto riguarda le acque sotterranee non si prevedono impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi. In conclusione, dato il contesto già antropizzato nel quale si colloca il progetto e le misure che saranno adottate, gli impatti sono ritenuti dal Proponente poco significativi, anche in ragione del beneficio che la realizzazione del progetto apporterà sia alla località di Pallanza sia ai dintorni.

Azioni di mitigazione

In fase di cantiere, come anticipato, oltre all'impiego di panne galleggianti di contenimento e di olio idraulico di tipo vegetale e non sintetico, saranno adottati i seguenti accorgimenti gestionali:

- utilizzare mezzi omologati, nel rispetto delle normative europee (o più recenti) di settore;
- verificare lo stato di conservazione dei mezzi utilizzati;
- effettuare una regolare manutenzione dei mezzi utilizzati;
- evitare di tenere inutilmente acceso dei mezzi utilizzati;
- se possibile, svolgere l'attività di infissione dei pali nei soli periodi dell'anno in cui non si generano, secondo le previsioni modellistiche progettuali, fenomeni di dispersione e diffusione dei sedimenti con conseguente intorbidimento delle acque.

In fase di esercizio, durante le operazioni di manutenzione di tutti gli elementi dei pontili e degli ancoraggi, la pulizia sarà effettuata attraverso abrasione con idropulitrice senza aggiunta di additivi.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Acque del lago

L'ambito territoriale in cui il progetto si inserisce è caratterizzato dalla presenza di una rete idrica superficiale costituita da corsi d'acqua naturali e artificiali, a utilizzo irriguo, di drenaggio, di scolo o promiscuo. Su tale rete idrica sono stati individuati i punti di monitoraggio scelti al fine di monitorare i corsi d'acqua appartenenti alla rete idrica maggiore al fine di garantire sempre la presenza di acqua per il campionamento nel periodo di misura prefissato. In corrispondenza del lago oggetto di monitoraggio sono stati previsti due punti di indagine ubicati nei pressi dell'area di cantiere. Il posizionamento dei punti di monitoraggio, indicato in una specifica tavola, sarà oggetto di verifica in campo; il sopralluogo in situ consentirà di escludere eventuali elementi di turbativa.

Conformità alle CSC di riferimento per le acque dei campioni prelevati, parametri rispetto a quanto previsto per gli Standard di Qualità per la definizione dello Stato Chimico delle acque dal D. Lgs. n. 172/15 e aggiornamento del piano di monitoraggio.

1. Ai fini della risposta alle integrazioni richieste, il Proponente precisa che dai campionamenti effettuati non si riscontrano rilevanti superamenti anche in considerazione del D. Lgs. n. 172/15. In particolare, si riportano di seguito i due analiti presso il punto di misura P8-A: Benzo(a)antracene ($\mu\text{g/l}$); Benzo(a)pirene ($\mu\text{g/l}$).

2. Il quadro degli analiti e parametri è stato aggiornato ed è visibile nel testo riportato in colore rosso all'interno del Par. 3.1 "Riferimenti Normativi" dell'elaborato PALLANZA_SA_0401_1.

Per quanto riguarda lo stato chimico il D. Lgs. n. 172/15 definisce gli *standard* di qualità ambientali per varie matrici, in particolare nella tabella 1/A del D. Lgs. n. 172/15, sono elencate le sostanze prioritarie da ricercare nelle acque superficiali e le concentrazioni che identificano il buono stato chimico di un corpo idrico.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente agli impatti potenzialmente generati dall’opera in esame sulla componente idrica.

In relazione agli impatti potenzialmente generati dall’opera in esame sulla componente idrica, analizzati nell’elaborato PALLANZA_PI_0116_0_Relazione Sulle Fasi Realizzative, nonché nel capitolo 6.5 Ambiente idrico del SIA, si ravvisa quanto segue:

Fase di cantiere (Corso Operam)

Nel corso della realizzazione, risulteranno minimali le opere a terra, peraltro in area già antropizzata, mentre, per quanto riguarda le strutture in acqua, prevedendosi complessivamente l’infissione presso la riva di almeno 10 pali telescopici di 60 cm di diametro x 12 m di lunghezza, nonché la posa sul fondo del lago di oltre 150 corpi morti di ancoraggio di 10 e 7 tonnellate di peso, da agganciarsi mediante catene ai *finger* e ai pontili galleggianti, l’impatto potenziale risulta determinato sia dalle modalità di intervento sia dalla eventuale presenza sul fondale interessato da colonizzazioni vegetali (idrofite sommerse radicate) e animali (molluschi, crostacei, eventuali aree di frega di specie ittiche) coinvolte dai lavori: mentre è possibile sin d’ora richiedere che i lavori siano effettuati con le opportune accortezze atte a evitare lo sversamento di prodotti e sostanze inquinanti in acqua e a limitare quanto più possibile movimentazioni del fondale e risospensioni dei sedimenti, non è dato sapere se in loco siano presenti significative biocenosi vegetali e animali da salvaguardare, informazione utile a valutare l’eventuale impatto del cantiere in acqua, e a predisporre eventuali mitigazioni.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente allo stato qualitativo delle acque superficiali.

In merito a quanto richiesto sopra, nel Par. 6.5.1.1.1 “Stato qualitativo delle acque superficiali” dell’elab. PALLANZA_SA_0101_1 è stata riportata l’analisi dei dati tratti da un Report della Commissione per la Protezione delle acque Italo -Svizzere – CIPAIS - documenti scaricabili al sito <https://www.cipais.org/web/>) che si riporta sotto. Per un’analisi della presenza di contaminanti nel lago e più nello specifico nella baia di Pallanza si utilizzeranno i dati forniti dalla Commissione per la Protezione delle acque Italo-Svizzere-CIPAIS tramite la Campagna di monitoraggio 2022 (parte del programma triennale 2022-2024). È riportata nella Figura 3.14: Rappresentazione dei punti di campionamento e dell’area progettuale nel Lago Maggiore (fonte: CIPAIS) una rappresentazione di tutti i punti di campionamento che sono stati considerati nella campagna di monitoraggio presa in considerazione, con l’area progettuale cerchiata in rosso. In particolare, per esaminare lo stato di contaminazione delle acque nell’area di interesse, la baia di Pallanza, sono maggiormente presi in considerazione 2 punti di campionamento dei molluschi (Suna e Pallanza), poiché prossimi all’area progettuale, e per alcune tematiche il punto di campionamento della fauna ittica, che sebbene più lontano esamina una tipologia faunistica a maggior mobilità. Le analisi effettuate ricercano la presenza di inquinanti specifici all’interno della componente biotica, sfruttando la capacità degli inquinanti di bioaccumulare e biomagnificare nelle catene trofiche. Per il rilevamento degli inquinanti specifici ne è stata ricercata la presenza in specie di *Unio elongatulus*, classe rappresentativa di bivalvi (molluschi) abbondante nel lago Maggiore e le specie *Coregonus lavaretus*, *Alosa agone* e *Rutilus rutilus*, classi rappresentative della fauna ittica locale.

Le analisi qualitative e quantitative svolte nel 2022 per la rilevazione di sostanze pericolose (DDX, PCB, PBDE, IPA, Hg, fragranze, PFAS) nel Lago Maggiore e più nello specifico nella baia di Pallanza hanno rilevato un livello di contaminazione generalmente basso, rispetto alle soglie di rischio utilizzate e ai risultati del triennio precedente. Buona parte del contributo che ha portato a questo risultato potrebbe essere dovuto alla siccità che ha contraddistinto il 2022; infatti, le dinamiche idrologiche influenzano fortemente il trasporto e il riversamento di contaminanti nelle acque lacustri. I contaminanti per buona parte sono veicolati nel lago dai

bacini fluviali attraverso le acque di dilavamento e deposizioni atmosferiche in seguito alle precipitazioni. Una delle principali sorgenti di contaminazione nota che arriva al lago Maggiore deriva dal contributo idrico del fiume Toce che veicola prevalentemente DDX, mercurio e PCB, associate alle attività industriali non più attive del polo di Pieve Vergonte. Secondo i risultati delle analisi degli anni precedenti il maggior livello di contaminazione, per buona parte dei contaminanti esaminati, è riscontrabile nel punto di monitoraggio in prossimità di Baveno, che sembra essere il miglior rappresentante della contaminazione associata all'influenza del Fiume Toce. Secondo i rilevamenti svolti nel 2022 il tributario Fiume Toce ha mostrato nei propri sedimenti livelli di inquinanti limitati, con concentrazioni simili a monte e a valle dello stabilimento di Pieve Vergonte. Questo implica uno scarso apporto di inquinanti al lago. Per questa ragione, inevitabilmente, le concentrazioni di DDX, Hg e PCB a livello lacustre saranno più contenute. Sebbene la presenza di contaminanti nel 2022 possa ritenersi abbastanza contenuta, non è stato possibile escludere la presenza del composto parentale del DDT nei sedimenti del Fiume Toce (4,4'-DDT e 2,4'-DDT); pertanto, le sorgenti residuali sono ancora presenti in zona. Per un'indagine più approfondita a proposito dei DDX rilevati nella baia di Pallanza si riporta nella Figura 3.15: Rilevamenti DDX nei molluschi nelle stazioni di monitoraggio di interesse, cerchiato in rosso (fonte: CIP AIS), il quantitativo rilevato nei molluschi, prelevati nei punti di monitoraggio a Suna e a Pallanza.

Rispetto ai punti di monitoraggio presi in considerazione, il sito di Pallanza è quello a maggior presenza di inquinante. Dal punto di vista dei *pattern* di contaminazione, i composti omologhi p,p'-DDX sono sempre maggiori a confronto con i rispettivi o,p'-DDX. Mediamente, i composti omologhi più ritrovati sono stati il p,p'-DDD (32%) e il p,p'-DDE (30%), seguiti dal p,p'-DDT (15%).

Indagini a proposito della concentrazione in acqua di mercurio nell'anno 2022, hanno rivelato un prevalente quantitativo di inquinante in organismi macrobentonici e nei pesci (cavedani). Il mercurio, come negli anni precedenti, è risultato presente nei sedimenti del Toce, di conseguenza ne è stata rilevata presenza negli altri elementi della catena trofica, sia all'interno del fiume Toce sia all'interno del lago Maggiore; in particolare, è risultato bio-accumulare in zooplancton e, di conseguenza, biomagnificare fino ai pesci pelagici, determinando un esteso superamento dello *standard* di qualità ambientale per il biota (fino a 12 volte per l'agone grande). Si riportano nella Figura 3.16: Livelli di mercurio rilevati nei pesci del lago Maggiore a sinistra e nei molluschi del lago Maggiore a destra (con cerchiato in rosso le stazioni di monitoraggio di interesse) (fonte: CIP AIS); le analisi del mercurio rilevato all'interno della fauna lacuale ittica a sinistra e dei molluschi nei punti di monitoraggio del lago Maggiore a destra.

Nella fauna ittica la concentrazione di mercurio è risultata sopra soglia per tutti gli esemplari esaminati; la situazione è risultata particolarmente critica nell'Agone grande. Nei molluschi, invece, più indicativi dell'area di interesse, si rileva una situazione affine agli altri siti lacuali indagati. Sono state rilevate criticità associate ad altri inquinanti rilevati, anche se con valori più contenuti rispetto a quelli esaminati in precedenza. I PCB restano presenti in modo diffuso nel bacino, in particolar modo nell'area del Toce, abbastanza prossima all'area di interesse.

Per un maggior livello di dettaglio a proposito della zona specifica della baia di Pallanza si riportano nella figura 3.17: Rilevamenti di PCB non dioxin-like a sinistra e PCB dioxin-like a destra nei molluschi, con cerchiato in rosso le stazioni di monitoraggio di interesse (fonte: CIP AIS), i risultati ottenuti dall'analisi dei PCB nei molluschi del Lago Maggiore. I valori di PCB dioxin-like e non dioxin-like nelle rilevazioni del 2022 hanno evidenziato un rilascio modesto. Si ricorda che il Lago Maggiore, rispetto ad altri laghi subalpini, espone una presenza tra le più alte di questo tipo di inquinante. Si puntualizza che i dioxin-like PCB sono risultati il 29% dei PCB totali, pertanto, 1/3 del totale è risultato appartenente alla categoria più pericolosa dal punto di vista ambientale. Ciononostante, le analisi del 2022 nello zooplancton hanno evidenziato biomasse di PCB significativamente inferiori rispetto a quelle rilevate nelle campagne di monitoraggio passate, che inevitabilmente comportano una riduzione dei contaminanti accumulati da inserire nella catena trofica.

Altri inquinanti che vale la pena considerare sono i PBDE (figura 3.18: Rilevamenti di PBDE nei molluschi, con cerchiato in rosso le stazioni di monitoraggio di interesse (fonte: CIP AIS). I molluschi prelevati nella zona di Pallanza, così come i pesci del lago, hanno sempre mostrato superamento dello *standard* di qualità ambientale per la classe di composti indagati (PBDE), sebbene la soglia limite sia molto bassa rispetto a quella

delle altre classi di inquinanti organici. Come evidenziato dal grafico, Pallanza è quella con maggior presenza di PBDE.

Nei sedimenti del corso del fiume Toce è stata rilevata la presenza anche di fragranze sintetiche, con prevalenza di HHCB; queste sostanze sono presenti in concentrazioni tali da presentare un rischio di tossicità (medio) per gli organismi acquatici e sono difficilmente eliminabili tramite processi depurativi convenzionali.

Nel corso del 2022 i livelli degli IPA sono stati misurati solo nei molluschi e hanno mostrato valori piuttosto elevati in alcuni siti di monitoraggio specifici; questo indica la presenza di sorgenti puntiformi di origine puramente pirogenica, legate quindi a combustioni incomplete di materiali organici piuttosto che a sversamenti diretti d'idrocarburi; una controprova a questo fenomeno è associata alla rilevazione di IPA a maggior numero di anelli aromatici, come evidenziato nella Figura 3.19: Rilevamenti di IPA nei molluschi, con cerchiato in rosso le stazioni di monitoraggio di interesse (fonte: CIP AIS). Secondo quanto evidenziato in figura risulta evidente che l'IPA maggiormente rilevato in tutte le stazioni risulta essere il crisene, gli altri IPA risultano essere in quantità trascurabili.

I composti perfluoroalchilici (PFAS) sono stati analizzati esclusivamente nei sedimenti dei fiumi tributari e sono risultati genericamente sotto il limite di quantificazione per quasi la totalità degli stessi (PFOS rilevato sopra soglia in alcuni tributari, ma sempre in concentrazioni trascurabili).

In conclusione, le analisi del 2022 mostrano sempre i segni di contaminazione tipici di questo luogo, però, per le estreme condizioni di siccità registrate nel 2022, esprimono livelli genericamente più bassi per tutte le matrici ambientali analizzate rispetto agli anni precedenti.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione prende atto delle integrazioni del proponente e ritiene ragionevolmente di poter concordare con quanto riportato in merito allo stato qualitativo delle acque superficiali e sotterranee. Quanto al suolo, invece, richiama i rilievi già svolti circa il mancato aggiornamento degli strumenti presi in considerazione agli aggiornamenti del PRGA.

Aria

Stato di fatto

Clima

Verbania presenta un clima a carattere semi-continentale, fortemente influenzato dalla presenza del lago Maggiore, con prevalenza di estati a clima caldo e inverni rigidi. L'influenza del lago conferisce un clima più mite rispetto alla condizione della restante regione Piemonte, con prevalenza di tempo parzialmente nuvoloso durante tutto l'anno. Sebbene gli inverni siano molto freddi, le nevicate non sono frequenti (cadono circa 20 cm/anno) per l'influenza mitigatrice del lago che diversifica il clima rispetto alle colline circostanti.

Temperature

Durante l'anno, la temperatura a Verbania risulta in un intervallo generalmente compreso tra i -1 °C ed i 28 °C, scendendo raramente sotto i -5°C e oltrepassando raramente i 32°C. La stagione calda in genere dura sui 3,1 mesi e quella fredda sui 3,5 mesi. La temperatura media nel mese di luglio, mese più caldo, è di 21,4 °C. La temperatura media a gennaio, mese più freddo, è di 2,3°C. Man mano che la distanza dal lago aumenta, le zone risentono meno della mitigazione e di conseguenza le temperature invernali sono più rigide. L'aumento di quota contribuisce a far diminuire le temperature.

Precipitazioni

La zona di Verbania è generalmente caratterizzata da abbondanti precipitazioni: la zona del lago Maggiore, infatti, è una delle più piovose d'Italia. L'inverno è la stagione relativamente più secca, mentre nelle stagioni intermedie, le piogge sono più abbondanti, talvolta con episodi di fenomeni alluvionali. Il mese con il maggior

numero di giorni piovosi in genere è maggio, mentre quello con meno giorni piovosi è febbraio. Le precipitazioni meteoriche hanno un valore medio annuo di circa 1.800 mm con forti variazioni e sono mediamente distribuite in 100 giorni.

Anemologia

In merito agli aspetti anemologici, sono più frequenti i venti che provengono dal settore di ponente (270-285°N) e meno frequenti quelli provenienti dal settore di grecale (45°N) e scirocco (135°N). Il periodo estivo non mostra particolari differenze rispetto al resto dell'anno in termini di intensità rispetto alle diverse tipologie di correnti che coinvolgono questa area. In estate, però, si può osservare aumento di eventi provenienti dai settori di grecale e di scirocco-mezzogiorno, con una riduzione degli eventi provenienti dal settore ponente-maestrale. La velocità oraria media del vento a Verbania ha un andamento prevalentemente stabile durante l'anno, e in genere si aggira attorno ai 7,1 km/h. Per maggiori dettagli in merito a tali aspetti il Proponente rimanda alla Relazione specialistica “Studio meteomarinò” redatta ai fini della procedura di VIA.

Qualità dell'aria

L'area oggetto di studio si colloca all'interno della Zona “IT0120 zona di collina” per tutti gli inquinanti e “IT0122 zona Piemonte” per il parametro ozono. La stazione di monitoraggio della qualità dell'aria più prossima all'area di studio è la stazione di Verbania- Garibaldi (IT151A), di tipo Fondo Urbana in via Filatoio, 36 c/o asilo Gabardi, Verbania (VB) a un'altezza di 201 m sul livello del mare. Gli inquinanti misurati nella stazione di Verbania sono: CO, NO₂, O₃, PM₁₀, PM_{2.5}, metalli, IPA e BTEX. Nessuno dei parametri misurati, di cui al D. Lgs. n.155/2010, supera il valore limite medio annuo fissato da normativa. Nel corso degli anni si nota un andamento decrescente delle concentrazioni degli inquinanti. La concentrazione di Pb nel 2021 non è stata più analizzata. Riguardo alla NO₂, nel corso del quinquennio analizzato non ci sono stati superamenti del valore limite orario e di conseguenza del valore di soglia di allarme. Sono riportati in tabella i valori limiti giornalieri misurati nella stazione di Verbania - Garibaldi nel quinquennio 2017-2021 e i valori obiettivo sempre misurati nella stazione di Verbania - Garibaldi nel quinquennio 2017-2021.

Ozono O₃

Nel corso del 2021 e negli ultimi 4 anni non sono stati registrati superamenti della soglia di allarme, eccetto che nel 2019, quando la concentrazione di 240 µg/m³ è stata superata per 7 ore consecutive. Per la protezione della salute umana sul medio e lungo periodo il numero dei superamenti mediati sui tre anni, delle medie giornaliere di Ozono calcolate su otto ore nell'arco dell'anno civile è superiore a quanto previsto dal decreto (massimo 25 superamenti). I

In conclusione, la Zona oggetto di studio, secondo il Proponente, non presenta particolari criticità eccetto che per il parametro dell'ozono che non risulta raggiungere i valori obiettivo imposti dalla normativa vigente in materia.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

In fase di cantiere non si ravvisano impatti significativi in quanto non è prevista la realizzazione di opere strutturali. Le emissioni si ritengono riconducibili al funzionamento dei mezzi di lavoro e dei veicoli che circoleranno nei pressi degli interventi, con la produzione degli inquinanti tipici da traffico veicolare (NO_x, CO, VOC, PM₁₀) oltretutto alle lavorazioni per la realizzazione dell'area di sosta e manovra con la conseguente sospensione di polveri in atmosfera. Il numero dei viaggi via terra rispetto all'area di cantiere di Pallanza è di circa 25, mentre il numero di quelli via lago sempre rispetto all'area di intervento è di circa 39. Gli scavi previsti nell'area di cantiere sono alquanto limitati (325,73 m³). L'impatto non è, secondo il Proponente, di grande rilievo anche in considerazione del contesto urbanizzato nel quale si colloca il progetto e, in particolare, del traffico veicolare attuale circolante lungo la SS34 che si estende a ca. 500 m di distanza dall'area di sito. In ogni caso gli impatti saranno mitigati da una corretta gestione di tutto il cantiere e dall'adozione di norme di pratica comune e misure di carattere operativo e gestionale, quali l'utilizzo di mezzi di ultima generazione,

conformi alla normativa vigente in materia, a ridotte emissioni atmosferiche, e l’evitare di tenere mezzi accessi quando non necessario. Per quanto riguarda le aree di Marina di Verbella e del Gaggetto, trattandosi di aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, non si ravvisano impatti.

Dunque, in fase di cantiere il potenziale temporaneo aumento delle emissioni e delle polveri diffuse nell’area interessata dagli interventi, data l’entità delle attività e le misure che saranno adottate, è tale, secondo il Proponente, tale da definire gli impatti trascurabili.

Fase di esercizio

In fase di esercizio, sebbene si preveda un potenziale aumento delle emissioni diffuse nell’area di progetto derivante dalle imbarcazioni che approderanno o salperanno dal nuovo porto e dall’incremento di autoveicoli transitanti sulla rete viaria, diretti in entrata e in uscita dal nuovo porto turistico, questo è ritenuto dal Proponente contenuto, non in grado di alterare lo stato atmosferico attuale e tale da non far prevedere superamenti di rilievo delle soglie di legge; l’impatto è, secondo il Proponente, trascurabile.

Azioni di mitigazione

Le misure di mitigazione si concentrano nella fase di realizzazione degli interventi:

- limitazione della velocità dei mezzi su aree non asfaltate (tipicamente a 20 km/h);
- qualora necessario, pulizia delle ruote dei veicoli in uscita dalle aree di lavorazione attraverso l’utilizzo di un apposito sistema lava ruote;
- limitare la movimentazione di materiale pulverulento durante le giornate di vento intenso (dovrà essere fatta una valutazione della ventosità mediante la consultazione del bollettino di allerta meteorologico);
- copertura con teli dei cumuli di materiale pulverulento stoccato nell’area di cantiere, specialmente nei periodi di inattività e durante le giornate di vento intenso;
- copertura con teloni dei materiali pulverulenti trasportati sui veicoli;
- verifica dello stato di conservazione dei macchinari utilizzati;
- evitare di tenere inutilmente accesi i motori di mezzi e macchinari;
- effettuare una regolare manutenzione di mezzi e macchinari;
- i veicoli che saranno utilizzati dovranno essere omologati, nel rispetto delle seguenti normative europee (o più recenti):
 - a. veicoli commerciali leggeri (massa inferiore a 3,5 t, classificati N1 secondo il Codice della strada): Direttiva 1998/69/EC, Stage 2000 (Euro III);
 - b. veicoli commerciali pesanti (massa superiore a 3,5 t, classificati N2 e N3 secondo il Codice della strada): Direttiva 1999/96/EC, Stage I (Euro III);
 - c. macchinari mobili equipaggiati con motore diesel (*non-road mobile sources and machinery*, NRMM: elevatori, gru, escavatori, bulldozer, trattori, ecc.): Direttiva 1997/68/EC, Stage I.

In ogni caso in fase operativa le attività di cantiere dovranno rispettare le buone pratiche procedurali prendendo ad esempio le “Linee guida per la gestione dei cantieri ai fini della protezione ambientale” (a cura di ARPAT e Settore VIA-VAS della Regione Toscana, ed. 2018).

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Atmosfera

Gli impatti diretti sono strettamente connessi alle lavorazioni, hanno entità variabile nel corso della “vita” dei cantieri (strettamente correlata al cronoprogramma dei lavori) e sono caratterizzati da un areale di impatto piuttosto prossimo al perimetro dei cantieri (interessando per lo più e in maniera predominante la cosiddetta “prima schiera” dei recettori prospicienti l’area di lavorazione). Gli impatti indiretti risultano determinati non tanto dalle lavorazioni che si attuano all’interno dei cantieri, quanto dalla loro stessa presenza: essi sono, infatti, correlati al traffico indotto dai cantieri (per approvvigionamento e/o allontanamento dei materiali) e, in ambiti

cittadini quale quello in esame, quasi esclusivamente alle interferenze che i cantieri stessi determinano con le “normali” condizioni del deflusso veicolare urbano (interferenze che determinano picchi di “carico ambientale” su alcune specifiche viabilità che, allo stato attuale, spesso risultano sottoposte a minori livelli di pressione antropica). Dato che nel caso di progetto non si prevedono impatti indiretti derivanti dal traffico derivante dal trasporto dei materiali, il Proponente ha previsto un solo punto di monitoraggio in prossimità dell’area di cantiere a Pallanza. Si riporta di seguito l’estratto della tavola con la localizzazione dei punti di monitoraggio.

Figura 4.15 – Corografia dell’area con indicazione dei punti di misura



Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente all’atmosfera e al clima:

Nel rispetto di quanto richiesto sopra, sono stati inseriti nell’elab. PALLANZA_SA_0101_1 due paragrafi dedicati alla tematica, il Par. 6.1.1.1 “Analisi della condizione climatica attuale e futura” e il Par. 6.6.2.2.1 “Vulnerabilità climatica”, che si riportano sotto.

Analisi della condizione climatica attuale e futura

Al fine di svolgere la caratterizzazione meteo-climatica di dettaglio dell’area oggetto di studio, sono stati presi a riferimento i dati tratti dall’Analisi della condizione climatica attuale e futura del Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici.¹² L’analisi si effettua tramite la tecnica statistica della *cluster analysis*, che consente di individuare aree climatiche omogenee, porzioni del territorio nazionale che potrebbero essere esposte a variazioni climatiche simili rapportandole a una condizione climatica presente. Nello specifico, sono individuate sei macroregioni climatiche omogenee per cui i dati utilizzati, provenienti dal dataset E-OBS, mostrano condizioni climatiche simili negli anni 1981-2010. Sono poi analizzate le anomalie climatiche attese per il XXI secolo in termini di proiezioni di temperature e precipitazioni medie stagionali, considerando i trentenni 2021-2050 e 2071-2100 e gli scenari climatici RCP (*Representative Concentration Pathway*, IPCC 2013a) 4.5 e 8.5. Le anomalie climatiche sono zonate sulla base delle variazioni climatiche attese per il periodo 2021-2050 secondo gli RCP 4.5 e 8.5 per gli indicatori selezionati. Infine, la sovrapposizione delle macroregioni climatiche omogenee e della zonazione delle anomalie consente di individuare le aree climatiche omogenee, aree con uguale condizione climatica attuale e la stessa proiezione climatica di anomalia futura.

Gli indicatori climatici considerati rappresentano i principali impatti meteo-indotti in Europa su ambiente naturale, costruito, patrimonio culturale, sfera sociale ed economica.

Per quanto riguarda la condizione climatica attuale, per il periodo di riferimento 1981-2010, Pallanza ricade nella macroregione 5 – Italia settentrionale (valori degli indicatori riportati nella Tabella 3), dove sono registrati valori elevati di precipitazione in termini di valori sia medi invernali sia estremi e dove anche le precipitazioni estive risultano mediamente alte, seconde solo alla zona alpina. Per quanto riguarda i giorni massimi consecutivi asciutti in questa macroregione, si trova il valore più basso. Per quanto concerne invece i *summer days* (media annuale del numero di giorni con temperatura massima maggiore di 29,2°), il valore che caratterizza tale area è mediamente basso (secondo solo alla zona alpina dove si registra il valore minimo di tale indicatore).

Per quanto riguarda le proiezioni climatiche nel trentennio 2021-2050, i valori degli indicatori sono stati raggruppati in cinque categorie omogenee denominate “cluster di anomalie” (A, B, C, D e E), che rappresentano le aree climatiche omogenee nazionali per anomalie.

I Percorsi Rappresentativi di Concentrazione (*Representative Concentration Pathways*, RCP) sono scenari climatici espressi in termini di concentrazioni di gas serra piuttosto che in termini di livelli di emissioni. Il numero associato a ciascun RCP si riferisce al Forzante Radiativo (*Radiative Forcing* – RF) espresso in unità di Watt per metro quadrato (W/m²) e indica l’entità dei cambiamenti climatici antropogenici entro il 2100 rispetto al periodo preindustriale: ad esempio, ciascun RCP mostra una diversa quantità di calore addizionale immagazzinato nel sistema Terra quale risultato delle emissioni di gas serra. In particolare, tra gli scenari IPCC principalmente adottati per effettuare le simulazioni climatiche ad alta risoluzione, si propongono:

- RCP8.5 (comunemente associato all’espressione “*Business-as-usual*”, o “Nessuna mitigazione”) – crescita delle emissioni ai ritmi attuali. Tale scenario assume, entro il 2100, concentrazioni atmosferiche di CO₂ triplicate o quadruplicate (840-1120 ppm) rispetto ai livelli preindustriali (280 ppm).
- RCP4.5 (“Forte mitigazione”) – assume la messa in atto di alcune iniziative per controllare le emissioni.

Sono considerati scenari di stabilizzazione: entro il 2070 le emissioni di CO₂ scendono al di sotto dei livelli attuali e la concentrazione atmosferica si stabilizza, entro la fine del secolo, a circa il doppio dei livelli preindustriali. Per lo scenario RCP4.5, l’area d’intervento rientra nel *cluster* B (caldo invernale-secco estivo), interessato da una riduzione sia delle precipitazioni estive sia dei *frost days* (media annuale del numero di giorni con temperatura minima al di sotto dei 0°C). Inoltre, si osserva una moderata riduzione della copertura nevosa. Per lo scenario RCP8.5 l’area di intervento rientra nel *cluster* B (caldo invernale), interessato da una riduzione significativa sia dei *frost days* sia della copertura nevosa. Inoltre, si osserva una riduzione moderata delle precipitazioni estive.

Vulnerabilità climatica

Al fine di identificare le interazioni tra l’opera e i cambiamenti climatici, e in particolare l’impatto dei cambiamenti climatici sulla stessa, è stata analizzata la vulnerabilità climatica dell’opera considerando i pericoli acuti e cronici identificati dal Regolamento Delegato UE 2021/2139. La vulnerabilità del progetto è determinata dalla combinazione di due aspetti: il grado di sensibilità delle componenti del progetto stesso ai pericoli climatici in generale (sensibilità) e la probabilità che questi pericoli si verifichino ora e in futuro nel luogo prescelto per il progetto (esposizione).

Sensibilità: è stata effettuata l’analisi della sensibilità, il cui scopo è quello di individuare i pericoli climatici pertinenti per il progetto, indipendentemente dalla sua ubicazione. Il punteggio attribuito è basato su tre livelli di sensibilità:

- Sensibilità bassa: il pericolo climatico non ha alcun impatto o tale impatto è insignificante
- Sensibilità media: il pericolo climatico può avere un leggero impatto
- Sensibilità alta: il pericolo climatico può avere un impatto significativo

Esposizione: mentre l'analisi della sensibilità si concentra sul tipo di progetto, l'analisi dell'esposizione si concentra invece sull'ubicazione. L'analisi dell'esposizione può essere suddivisa in due parti: l'esposizione al clima attuale e l'esposizione al clima futuro.

Vulnerabilità: l'analisi della vulnerabilità combina i risultati dell'analisi della sensibilità e dell'esposizione. Dall'analisi non emergono pericoli climatici per i quali l'opera in progetto presenti un alto livello di vulnerabilità. Al progetto è associata una vulnerabilità medio-alta alle trombe d'aria, tuttavia, si precisa che i criteri progettuali utilizzati sono volti a garantire la robustezza strutturale dell'opera. Inoltre, il progetto prevede la riqualificazione dell'area a terra con il ripristino delle superfici a verde e l'inserimento di tetti verdi sugli edifici esistenti non afferenti al progetto.

Per quanto riguarda invece l'impatto dell'opera sui cambiamenti climatici, il Proponente non evidenzia fattori di aggravamento degli stessi durante la fase di esercizio del progetto e ritiene nulli i relativi impatti.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene la specifica tematica affrontata in modo sufficiente anche quanto alle misure di mitigazione proposte dal Proponente, fatta eccezione per la mancata previsione di misure atte a prevenire rischi derivanti da fenomeni anemologici di particolare intensità, con effetti sulle strutture e sui navigli.

Paesaggio e Beni paesaggistici

Stato di fatto

Verbania, sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, è il centro più popoloso del lago con una popolazione di circa 30.000 abitanti. Il comune nacque il 4 aprile 1939, con il Regio decreto n 702, dall'unione dei comuni di Intra e Pallanza e divenne, nel 1992, capoluogo della provincia del Verbano-Cusio-Ossola, in Piemonte. La provincia del Verbano-Cusio-Ossola aggrega quattro territori geograficamente distinti: l'Ossola (interamente), il Verbano (porzione occidentale), il Cusio (porzione settentrionale) e il Vergante (porzione settentrionale). I centri abitati più importanti sono Verbania, Omegna e Domodossola; altri centri importanti sono Gravellona Toce (baricentro provinciale), Villadossola, Cannobio e Stresa. Il territorio della provincia è quasi interamente collinare e montuoso, le uniche zone relativamente pianeggianti sono il fondo valle ossolano lungo il corso del fiume Toce, da Crevoladossola alla foce nel Lago Maggiore, e la piana di Intra; l'altitudine varia dai 193 m s.l.m. del lago Maggiore ai 4.634 m s.l.m. del Monte Rosa. Il corso d'acqua più importante è il fiume Toce, immissario del lago Maggiore e principale tributario del Ticino.

In generale il paesaggio del lago Maggiore, incastonato tra il Piemonte, la Lombardia e la Svizzera, è particolarmente complesso e ricco di elementi che lo rendono esemplare non solo dal punto di vista degli elementi di valore culturale e naturalistico che lo compongono, ma anche come sistema di relazioni tra natura, storia e cultura, per i suoi valori sociali e territoriali e le sue potenzialità turistiche ed economiche.

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art 136 del D. Lgs. n. 42 del 2004 e s.m.i.

In relazione all'identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza/trasformazione, si rileva che la Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei Comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio A066, è la seguente:

"L'ambito mantiene un elevato valore panoramico dovuto alla molteplicità e alla varietà delle vedute, godibili dalla strada costiera, caratterizzate da fulcri e insiemi di rilevanza paesaggistica, quali le Isole Borromeo, le varie ville storiche con parco che sono presenti in maniera significativa tra Arona e Meina, a Pallanza in località Punta della Castagnola e tra Ghiffa e Cannobio; caratterizzano le vedute anche i centri storici, il sistema dei lungolaghi con gli annessi porticcioli e imbarcaderi. Per la singolarità e la rilevanza paesaggistica si segnalano l'Isolino di San Giovanni, prospiciente il lungolago di Verbania, caratterizzato dalla villa storica con l'annesso parco e il fulcro dei castelli di Cannero. Sono tuttavia presenti significative alterazioni del paesaggio costiero causate dalla crescita dei centri urbani con il conseguente sviluppo delle aree edificate sparse sui versanti collinari. Altri fenomeni di alterazione paesaggistica sono dovuti all'abbandono di alcune

ville storiche con parchi (villa Poss a Verbania), alla loro demolizione (villa Cella a Meina) o al loro frazionamento con la contestuale trasformazione (villa Ada a Verbania), nonché alla modificazione della linea di costa per la realizzazione di nuovi porti turistici. Anche i centri storici hanno subito alcune significative trasformazioni che in alcuni casi hanno provocato l'alterazione e la modifica del profilo originario delle cortine edilizie affacciate sul lungo lago con edifici incongrui per forma, altezza o composizione architettonica. A Meina e Cannobio sono stati realizzati interventi di sostituzione edilizia, con la demolizione di edifici produttivi dismessi e la realizzazione di nuove residenze. Inoltre, tra i fattori di criticità, si segnalano, lungo alcuni tratti della strada costiera, barriere stradali, recinzioni e aree di sosta che interferiscono e occludono le visuali aperte verso il lago."

Stima degli impatti

In relazione alla verifica dell'intervisibilità del progetto, sono stati considerati tre fondamentali aspetti visuali:

- ciò che vede l'osservatore posto al livello del suolo, cioè della strada panoramica del lungolago e dal lago;
- ciò che vede l'osservatore da luoghi aventi carattere di particolare significatività per il contesto paesaggistico-storico-territoriale (in particolare il Belvedere dell'isola Madre a 1500 m di distanza, e, in secondo luogo, l'isola dei Pescatori a 3300 m, l'isola Bella a 3500 m e l'isola di San Giovanni in quanto all'interno del comune di Verbania.

Per quanto riguarda il Belvedere dell'Isola Madre, il Proponente valuta che l'impatto percettivo del nuovo porto turistico di Pallanza non rappresenti un elemento di disturbo dal punto dell'intervisibilità.

Fase di cantiere

Gli impatti sul fattore ambientale, considerati durante la fase di cantiere e riconducibili soprattutto all'interdizione delle aree e dalla perdita di riconoscibilità e di identità dei luoghi interferiti dalle recinzioni e dai mezzi del cantiere, sono di tipo temporaneo - durata di 9 mesi - e sono limitati:

- all'area di cantiere/stoccaggio dei materiali a terra a Pallanza, delle dimensioni di 585 m², che:
 - accoglierà gli elementi modulari galleggianti di piccole dimensioni trasportati via terra con i camion, subito montati e varati in acqua con l'ausilio di un camion gru, e i materiali per la realizzazione degli impianti e delle finiture portuali;
 - sarà oggetto di limitate demolizioni del sottofondo per realizzare la rimessa in pristino dell'area attraverso il rifacimento delle pavimentazioni in blocchetti di Serizzo, la realizzazione dell'area di manovra per il parcheggio e per il ricovero dei carrelli portabagagli e della superficie a prato di 328 m²; per la raccolta differenziata sono previsti dei contenitori interrati tecnologicamente avanzati che, per la loro installazione, rendono necessaria la predisposizione di una platea in calcestruzzo e una fossa di scavo di circa 2,50 m di profondità; in totale i volumi di terre scavati sono di 325,73 m³;
- all'area di cantiere in acqua, corrispondente al costruendo porto, della superficie di circa 22.844 m², organizzata per consentire il montaggio degli ancoraggi e degli elementi galleggianti.

La presenza del cantiere sia in acqua sia a terra comporterà anche la riduzione della fruibilità dell'area; tuttavia, il Proponente precisa che, in relazione al disturbo indotto, da metà giugno a metà settembre, dal giovedì sera al lunedì mattina, saranno interrotte tutte le lavorazioni al fine di limitarle durante le pause del fine settimana. Al fine di limitare gli impatti del cantiere a terra, saranno inserite delle recinzioni di cantiere a basso impatto paesaggistico, quale elemento visivamente caratterizzante l'intervento durante la fase di realizzazione. Per quanto riguarda gli impatti sul paesaggio da parte del cantiere a lago, essi sono limitati ai mezzi che porteranno i vari elementi prefabbricati e all'inserimento delle boe con chiusura dell'area. Le aree di stoccaggio di Marina di Verbella e del Gaggetto, dalle quali saranno trasportati i manufatti prefabbricati via lago, non sono state considerate dal Proponente in quanto non si rilevano attività che possano generare impatti. Per quanto sopra riportato il Proponente ritiene che gli impatti in questa fase possano essere considerati poco significativi.

Fase di esercizio

Gli effetti/impatti permanenti in relazione alla fase di esercizio, della durata della Concessione demaniale migliorativa, sono legati principalmente al:

- livello di trasformazione del territorio e dell'ambiente in relazione alle seguenti alterazioni/disturbi:
 - funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali modificazioni sull'assetto paesistico;
 - assetto percettivo, scenico o panoramico;
- livello di trasformazione del sistema paesaggistico in relazione alle seguenti alterazioni/disturbi:
 - intrusione: inserimento in un sistema paesaggistico elementi estranei e incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici;
 - eliminazione progressiva delle relazioni visive, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema;
 - riduzione degli elementi costitutivi, eliminazione di relazioni strutturali, percettive o simboliche, etc.;

In riferimento ai criteri di valutazione sopra riportati il Proponente ritiene che il progetto:

- non produca alcuna alterazione/disturbo della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico in quanto non prevede la costruzione di elementi strutturali permanenti né il consumo di risorse naturali e non altera in alcun modo l'equilibrio dell'ecosistema lacuale;
- non produca alterazione/disturbo dell'assetto percettivo, scenico o panoramico in quanto:
 - è di limitate dimensioni, sviluppato a livello del lago;
 - è un'infrastruttura analoga a molte altre già presenti nel paesaggio di riferimento;
 - è costruito con materiali di pregio e limita al massimo gli elementi che possono generare disturbo quali l'illuminazione notturna che non sarà realizzata a meno di n.3 corpi illuminanti per garantire la sicurezza a terra e quella segna passo sui pontili, i servizi a terra limitati alla sistemazione dell'area di sosta breve e degli spazi di manovra, la realizzazione interrata dei cassonetti dei rifiuti;
 - prevede la riqualificazione dell'area a terra con il ripristino delle superfici a verde e con l'inserimento dei tetti verdi sugli edifici esistenti non afferenti al progetto;
 - non sono previste recinzioni che limitino la fruizione pubblica del lungolago o che interferiscano e/o ocludano le visuali aperte verso il lago;
 - non è visibile e percepibile dalla strada panoramica e dagli elementi più sensibili del paesaggio di riferimento: le isole Borromee, le ville, etc. se non in minima parte;
 - non interferisce in modo permanente con il sistema delle relazioni strutturali, percettive o simboliche, etc. in quanto infrastruttura con un definito ciclo di vita dopo il quale sarà smontata;
 - l'utilizzo dell'infrastruttura è limitato alla stagione estiva;
 - la permanenza dell'infrastruttura è strettamente legata alla durata della Concessione demaniale migliorativa.

Il progetto inoltre è foriero di ricadute socio-territoriali in termini economici e di sviluppo turistico soprattutto di tipo culturale e naturalistico. Per tutto quanto sopra riportato il Proponente ritiene di poter affermare che:

- il Livello di impatto_1 è valutato rispetto al criterio 1 Alterazione/disturbo che non incide sull'integrità formale del sito e delle relazioni con il suo ambito;
- il Livello di impatto_2 è valutato rispetto al criterio 1 - Alterazione/disturbo che non incide sulla percezione visiva, storico-culturale del paesaggio.

Per quanto sopra riportato il Proponente ritiene che gli impatti in questa fase possano essere considerati poco significativi.

Azioni di mitigazione

Alla luce dell'analisi sopra riportata, il Proponente non ritiene che il progetto provochi impatti da richiedere l'attuazione di particolari misure di mitigazione o di compensazione ambientale; tuttavia, previa convenzione

da stipularsi con l'Amministrazione Comunale, propone, a titolo di valorizzazione ambientale e socio-territoriale, di finanziare un progetto di riqualificazione del torrente San Bernardino (già oggetto di intervento finanziato dal PNRR per quanto riguarda la Passerella ciclopedonale), che, attraverso interventi selvicolturali sviluppati in tratti di sponda o ambiti di pertinenza fluviale: migliori il grado di naturalità e di biodiversità; aumenti il grado di sicurezza; raggiunga il massimo grado di minimizzazione della pericolosità geo-idrologica; preveda elementi di presidio territoriale. Inoltre, la realizzazione dei “tetti verdi” sulle strutture esistenti presenti nell'area di intervento, miglioreranno, secondo il Proponente, anche sotto il profilo paesaggistico la percezione dei luoghi.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Beni paesaggistici

Per quanto riguarda i beni paesaggistici, tenuto conto del richiamo turistico rappresentato dal contesto, saranno attuate misure di mitigazione verificate periodicamente dal Monitoraggio Ambientale. Il Proponente ipotizza 3 punti di monitoraggio da posizionare sulla strada panoramica quale luogo maggiormente coinvolto dal progetto soprattutto nelle fasi di cantiere e successivamente nella fase di esercizio:

- d. PAES_01: vista frontale dell'area di progetto;
- e. PAES_02: vista laterale da Suna dell'area di progetto;
- f. PAES_03: vista laterale da Pallanza dell'area di progetto.

Nella fase di cantiere, per limitare gli impatti a terra, saranno utilizzate recinzioni di cantiere a basso impatto paesaggistico, quale elemento visivamente caratterizzante l'intervento durante la sua fase realizzativa. Riguardo agli impatti del cantiere a lago, essi sono limitati ai mezzi che porteranno i vari elementi prefabbricati e all'inserimento delle boe con chiusura dell'area. Le aree di stoccaggio di Marina di Verbella e del Gaggetto, da cui saranno trasportati i manufatti prefabbricati via lago, non sono state considerate dal Proponente in quanto aree di deposito temporaneo dei manufatti che saranno trasportati a Pallanza nel più breve tempo possibile.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, della durata della Concessione demaniale migliorativa, il Proponente evidenzia che il progetto è realizzato in un'area esterna al centro storico nella quale non vi sono beni paesaggistici puntuali; tuttavia, il contesto in generale è particolarmente sensibile nel suo complesso, ragione per la quale il Proponente ha provveduto ad attuare misure di mitigazione sia paesaggistiche sia ambientali, quali elementi fondamentali per il suo corretto inserimento nel contesto.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente al paesaggio:

Le risposte a tali richieste sono state riportate con il colore rosso all'interno del seguente elaborato: PALLANZA_RS_0303_1, Planimetria attacco a terra progetto – render_PALLANZA_PA_0116_0.

Esito dell'istruttoria.

La Commissione ritiene opportuno demandare la trattazione e la valutazione degli aspetti paesaggistici al MiC.

Rumore

Stato di fatto

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA), relativo al comune di Verbania, è stato approvato con D.C.C. n.55 del 16/04/2003, aggiornato dapprima con D.C.C. n. 155 del 26/11/2012 e poi con D.C.C. n.81 del 26/11/2014. L'area progettuale si trova inserita in un'area di CLASSE III, in cui rientrano le aree di tipo misto, definite nel DPCM 14/11/1997 come “Aree urbane interessate da traffico locale o di attraversamento, con

media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali ed uffici, con limitata presenza di attività artigianali ed assenza di attività industriali, aree rurali con impiego di macchine operatrici".

Spostandosi circa 100 m a nord rispetto all'area progettuale, a ridosso di Via Troubetzkoy, si può osservare una zona appartenente a CLASSE II, identificata come area prevalentemente residenziale. Proseguendo sulla stessa strada in direzione sud-est, a circa 50 metri dall'area progettuale si trova un'area ricadente in CLASSE I, aree particolarmente protette. Il Proponente precisa che è stata riportata la caratterizzazione della sola area di progetto, mentre, per quanto riguarda la caratterizzazione dell'area di cantiere di Verbella, rimanda direttamente alla Relazione specialistica.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

L'aumento dei livelli acustici durante la fase di cantiere è riconducibile principalmente alle attività in acqua, che, date le tempistiche abbastanza limitate dei lavori (circa 9 mesi), il Proponente non ritiene possano produrre impatti di rilievo significativo sui ricettori presenti. Per quanto riguarda le aree di Marina di Verbella e del Gaggetto, trattandosi di aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, non si ravvisano, secondo il Proponente, impatti.

In generale, l'adozione di misure gestionali idonee, quali lo svolgimento delle attività nel periodo diurno, l'evitare l'utilizzo contemporaneo di mezzi rumorosi e il corretto comportamento evitando di tenere mezzi accesi quando non necessario, insieme all'utilizzo di mezzi di ultima generazione a emissioni acustiche limitate, fa sì che l'impatto si possa ritenere, secondo il Proponente, poco significativo, così come, per quanto riguarda la fauna, come detto nella sezione apposita, gli impatti sono ritenuti irrilevanti in ragione del tipo di lavorazioni e soprattutto del contesto urbanizzato nel quale queste si svolgeranno, privo di fauna di interesse.

Fase di esercizio

L'utilizzo della futura struttura portuale porterà necessariamente a un aumento dei livelli sonori derivanti dall'intensificarsi dell'attività antropica, dalle operazioni di approdo e salpo delle imbarcazioni che usufruiranno della struttura portuale e dall'incremento di autoveicoli transitanti sulla rete viaria, diretti in entrata e in uscita dal nuovo porto turistico. Tuttavia, gli impatti si ritengono, a detta del Proponente, poco significativi a causa del contesto urbanizzato.

Azioni di mitigazione

Le misure e gli accorgimenti atti a ridurre gli impatti sonori si concentrano nella fase di cantiere e sono:

- evitare di utilizzare contemporaneamente mezzi a elevata rumorosità (> 80 dB) a una distanza minore di m 50,00 tra loro;
- attivare le macchine più rumorose durante l'arco della giornata tra le 8:00 e le 18:00, con un blocco delle attività tra le 13:00 e le 14:00 e durante il sabato e i giorni festivi;
- utilizzare macchinari con emissioni sonore nei limiti previsti dalla vigente normativa di settore;
- verificare lo stato di conservazione dei macchinari utilizzati in cantiere;
- scegliere i percorsi stradali più idonei, lontani dai ricettori, per la circolazione dei mezzi di lavoro;
- evitare di tenere mezzi accesi quando non necessario;
- rispettare il limite di velocità imposto pari a 30 km/h da parte dei mezzi su gomma circolanti;
- richiesta di apposita deroga acustica, qualora necessario, presso i comuni interessati dalla fase di cantiere.

Al fine di minimizzare gli impatti sulla componente faunistica, durante i lavori saranno predisposte le necessarie misure tra cui evitare, compatibilmente con motivate esigenze, di effettuare i lavori che comportano elevate emissioni sonore nella stagione di riproduzione delle specie faunistiche e limitare il numero di ore giornaliere in cui effettuare le operazioni di cantiere più impattanti in modo da non provocare l'allontanamento

degli esemplari. Prima dell'inizio lavori, a valle di ulteriori valutazioni di dettaglio, potrà essere eventualmente richiesta l'autorizzazione in deroga per attività temporanee.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Abitazioni in prossimità del sito e delle attività di cantiere

Le abitazioni in prossimità del sito e delle attività di cantiere potrebbero subire i potenziali impatti prodotti dall'aumento dei livelli sonori derivanti dalle attività stesse e soprattutto dall'utilizzo dei mezzi di cantiere. In generale, i criteri che hanno guidato il Proponente nella scelta dei punti di indagine sono così riassunti:

- Classificazione e destinazione d'uso del ricettore: sono privilegiati i ricettori in classe I, quelli particolarmente sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) e i luoghi di culto. Tra i ricettori meno sensibili sono stati scelti quelli in classe II, III, IV preferendo edifici a destinazione residenziale.
- Clima acustico esistente: ancor prima di eseguire l'indagine AO, sono state privilegiate, nella scelta dei punti di misura, due categorie di area:
 - o le zone in cui attualmente l'inquinamento acustico è basso o inesistente, e che quindi si presume avranno il maggior impatto differenziale dall'introduzione del nuovo porto turistico;
 - o le zone in cui attualmente l'inquinamento acustico è particolarmente alto, e che quindi dovranno essere monitorate per verificare se l'introduzione di nuove sorgenti di rumore sia sostenibile.
- Impatto atteso: sono privilegiati ricettori in prossimità dei cantieri, valutando anche, in base alle informazioni di progetto, l'intensità delle sorgenti sonore previste.
- Propagazione del rumore: sono stati scelti ricettori in diretta visibilità dell'opera;
- Sensibilità complessiva al rumore: il censimento dei ricettori di rumore è stato corredato da una valutazione complessiva di sensibilità al rumore (basato su 5 parametri: criticità del clima acustico esistente, rilevanza delle sorgenti previste, distanza dalle sorgenti, durata temporale del disturbo e destinazione d'uso del ricettore). Tale valutazione è stata utilizzata nella scelta dei punti di indagine.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente al rumore:

Nel rispetto di quanto richiesto sopra, il Proponente provvederà ad adottare le seguenti precauzioni:

1. Rispetto, per la fase di cantiere, delle indicazioni contenute nel Regolamento acustico del Comune di Verbania.
2. Adozione di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia impiegando macchinari in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale sia attraverso un'ideale e oculata organizzazione delle attività di cantiere.
3. Effettuazione di autocontrolli tramite misure fonometriche tese a verificare il rispetto dei limiti normativi presso i ricettori maggiormente interferiti così come previsto dal punto 13 del cap. 4 della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.

Esito dell'istruttoria

La Commissione evidenzia quanto già espresso in sede di richiesta di integrazioni riguardo agli impatti su specie e habitat lacustri che dovevano essere quantificati o registrati utilizzando parametri che dovevano consentire di valutare in maniera il più possibile oggettiva l'entità degli impatti, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, in ragione, per esempio, di sottrazione e deterioramento degli habitat, inquinamento, rumore, peggioramento di altre condizioni ecologiche. Il Proponente non ha adeguatamente analizzato quanto richiesto.

Inoltre, non sono stati approfonditi i possibili disturbi dovuti al trasporto dei materiali lungo la viabilità ordinaria con particolare riguardo ai recettori sensibili presenti.

Vibrazioni

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

L'impatto prodotto dalle vibrazioni durante la fase di cantiere può essere riconducibile alla sola circolazione di automezzi pesanti all'interno dell'edificato urbano per raggiungere l'area di lavoro e trasportare i materiali, in quanto la maggior parte delle lavorazioni saranno svolte in acqua. Tuttavia, data la temporaneità, le tempistiche limitate della durata della fase di cantiere (9 mesi), il numero ridotto dei viaggi che saranno effettuati su gomma e il contesto urbanizzato all'interno del quale si inseriscono gli interventi di progetto, il Proponente non ritiene che le vibrazioni prodotte dalla circolazione di automezzi pesanti all'interno dell'edificato urbano possano avere un'incidenza rilevante sulla popolazione esposta. In ogni caso, i potenziali impatti saranno ridotti il più possibile grazie all'utilizzo di macchinari di ultima generazione e all'adozione di comportamenti gestionali atti a limitare impatti evitabili ai sensi della normativa vigente. Per quanto riguarda le aree di Marina di Verbella e del Gaggetto, trattandosi di aree di approvvigionamento dei manufatti prefabbricati, corpi morti e catenarie, caricati e trasportati via lago, il Proponente non ravvisa impatti. Anche per quanto riguarda la fauna gli impatti sono ritenuti dal Proponente irrilevanti e trascurabili in ragione delle valutazioni fatte sopra e soprattutto del contesto urbanizzato nel quale si inseriscono le attività di progetto privo di fauna di interesse.

Fase di esercizio

Le attività che deriveranno dalla messa in esercizio del porto di progetto consisteranno nelle operazioni di approdo e salpo delle imbarcazioni. L'impatto è ritenuto dal Proponente, dunque, nullo.

Azioni di mitigazione

Non si prevedono misure specifiche se non alcune di quelle già sopra riportate da adottare durante la fase di cantiere per la riduzione delle emissioni acustiche quali la limitazione della velocità dei mezzi e l'utilizzo di macchinari di ultima generazione conformi alla normativa vigente in materia.

Esito dell'istruttoria

Riguardo alle acque lacuali, la Commissione ritiene che l'impiego del vibroinfissore determinerà comunque, oltre al rumore, vibrazioni anche e se entro i limiti di legge, i cui effetti e potenziale impatto sulla fauna ittica non sono stati analizzati dal Proponente.

Inquinamento luminoso

Stato di fatto

La località di Pallanza, in cui si prevede la realizzazione del progetto, è una delle frazioni più importanti di Verbania ed è un'area fortemente antropizzata e già soggetta a illuminazione artificiale.

Stima degli impatti potenziali

Fase di cantiere

Oltre a tenere in considerazione che l'area oggetto degli interventi ricade, come detto innanzi, in area urbanizzata già ampiamente illuminata, il Proponente evidenzia che durante la fase di cantiere non si prevedono lavorazioni notturne. In ogni caso, qualora dovessero essere necessari impianti di illuminazione nel cantiere, questi rispetteranno le prescrizioni della normativa vigente ex L.R. 3/2018 e smi. Secondo il Proponente, data l'assenza di lavorazioni notturne, gli impatti si configurano come nulli, ma, anche qualora vi fosse necessità di qualche tipo di illuminazione, questi si configurerebbero comunque come "trascurabili" grazie all'adozione di misure conformi alla normativa vigente in materia.

Fase di esercizio

Saranno installati n. 3 corpi illuminanti per garantire la sicurezza a terra e apparecchi illuminanti segna passo sui pontili, di ultima generazione, conformi alle normative vigenti relative alla limitazione dell'inquinamento luminoso. Le luci saranno rivolte verso il basso. Inoltre, dato il contesto in cui si inserisce il progetto, già

soggetto a illuminazione artificiale, l’inserimento di ulteriori impianti di illuminazione conformi alla normativa vigente, in grado di coniugare risparmio energetico e sostenibilità ambientale, fanno ritenere, secondo il Proponente, che non si possa provocare un’incidenza significativa sulla zona. Pertanto, l’impatto in merito all’inquinamento luminoso si può ritenere trascurabile.

Azioni di mitigazione

Saranno installati apparecchi illuminanti di ultima generazione, conformi alle normative vigenti relative alla limitazione dell’inquinamento luminoso e le luci dovranno essere rivolte verso il basso.

Esito dell’istruttoria

La Commissione ritiene di poter concordare con quanto dichiarato dal Proponente.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Stima degli impatti potenziali

In nessuna delle due fasi (Fase di cantiere e Fase di esercizio) il Proponente ravvisa impatto generato da Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti e considera l’impatto, dunque, nullo.

Conclusioni del proponente sulle componenti:

In fase di esercizio dovranno essere osservate tutte le misure e le buone pratiche di comportamento previste dalla normativa vigente da parte dei frequentatori dell’area portuale al fine di preservare l’ambiente, in particolare, quello lacustre e non danneggiare la biocenosi. Al Proponente preme sottolineare che le soluzioni progettuali adottate si integreranno, fin dal concepimento delle opere, con le caratteristiche naturalistiche e paesaggistiche del luogo, rappresentando un elemento di continuità con lo stesso. Le scelte effettuate, infatti, perseguono un duplice obiettivo: mantenere le condizioni ambientali accettabili senza venir meno alle finalità nautiche e turistico-ricreative delle strutture nautiche del porto di Pallanza.

Rifiuti

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024 alla richiesta della Regione Piemonte inerente, il Proponente ha così precisato:

Rifiuti in fase di esercizio

Quanto richiesto è stato inserito nel Par.5.2.3.8 “L’impiantistica a servizio delle imbarcazioni e servizi” dell’elab. PALLANZA_SA_0101_1

Il Proponente rettifica quanto scritto in merito alla presenza di cestini lungo lo sviluppo degli ormeggi che, a seguito di ulteriori valutazioni, ritiene di non mettere per evitare, a causa della brezza tipica del lago, sversamenti di rifiuti a terra e in acqua. Inoltre, il Proponente fa presente che, per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti del porto, è prevista un’area, visibile nel *layout* di progetto, di installazione di 5 cassonetti interrati per la raccolta differenziata dei rifiuti (umido, plastica, cartone, vetro, indifferenziata), accessibili solo ai diportisti tramite carta di accesso. I cassonetti saranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani. I volumi derivanti dall’esercizio del porto sono stati calcolati su una media estiva di sedici fine settimana per 160 utenti. Nella tavola (elaborato PALLANZA_PA_0108b_0 “Planimetria attacco a terra progetto”) si evidenzia la posizione dei 5 cassonetti interrati e al dettaglio relativo alle loro misure e caratteristiche.

Per quanto riguarda i servizi igienici nell’*house boat*, si prevede di realizzare casse di raccolta delle acque nere e grigie che saranno convogliate in fognatura attraverso una pompa di rilancio collegata a un collettore posizionato sotto la passerella del pontile.

Sul pontile galleggiante all'interno dell'area portuale e in prossimità dell'imboccatura sarà installata una colonnina di prelievo delle acque nere. Le acque nere prelevate dall'imbarcazione saranno convogliate, da una opportuna pompa inserita nella stessa colonnina, in una tubazione predisposta lungo i pontili stessi e poi sotto la passerella di accesso sino al collegamento con la fognatura comunale. 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. La capacità di occupazione del porticciolo prevista, come da piano finanziario (80%), è pari a 120 unità da diporto in porto. Solo le imbarcazioni di ultima generazione e alcune prodotte negli ultimi 20 anni sono dotate di serbatoi di recupero per le acque nere il resto delle imbarcazioni hanno scarico diretto a mare. Molte barche sotto gli 8 m non hanno *toilette*. Si ipotizza che 80% delle unità in porto siano dotate di toilette:

- 96 unità da diporto dotate di *toilette* e che di queste il 70% abbia in dotazione un serbatoio delle acque nere;
- 67 unità da diporto dotate di *toilette* con serbatoio di recupero delle acque nere.

Figura 4.10 - Calcolo per i litri giornalieri previsti di immissione nella rete fognaria

Tipo imbarcazione	Numero di unità	Litri a serbatoio	Litri giornalieri prodotti da ogni imbarcazione riempiendo il serbatoio una volta
fino a 11 metri	13	30	390 litri
da 11 a 13 metri	21	40	840 litri
da 13 a 16 metri	31	60	1.860 litri
da 16 a 24 metri	2	100	200 litri
LITRI TOTALI PRODOTTI RIEMPIENDO IL SERBATOIO UNA VOLTA			3.290 litri

Pertanto, il Proponente stima che il volume giornaliero scaricato in fognatura possa essere considerato pari a circa 3.290 litri. Ovviamente nei periodi invernali e di scarso utilizzo della struttura portuale il volume sarà nullo. Segue la raffigurazione della colonnina di attacco degli impianti e, a seguire, quella della disposizione degli erogatori servizi.

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 conferite alle ditte specializzate per il loro smaltimento.

Preme far presente che questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina sarà il primo in tutto il Lago per la sponda italiana. Sono poi riportate le Schede tecniche relative alla pompa di prelievo delle acque nere e del carrellino di prelievo delle acque oleose.

Rispetto all'analisi degli impatti, riguardo all'attuale presenza di altri pontili lungo le coste del Lago Maggiore data la consolidata navigabilità dello stesso e la già presenza di imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza nonostante l'assenza del porticciolo, la messa in esercizio del porticciolo non dovrebbe, secondo il Proponente, comportare un'alterazione dello stato fisico e chimico delle acque rispetto allo stato attuale e, apportare, di conseguenza, danni alla biocenosi. Anzi, l'installazione di questo innovativo sistema di gestione delle acque nere e dei liquidi di sentina, di cui tutti potranno usufruire, è ritenuta non solo un'efficace misura di mitigazione per ridurre gli impatti prodotti dal porticciolo, ma addirittura un fattore di miglioramento rispetto allo stato attuale in quanto offrirà un servizio aggiuntivo per l'incentivazione della navigazione ecosostenibile, potendo essere utilizzato anche da quelle imbarcazioni già in esercizio nel lago.

Quanto detto in merito alla consolidata navigabilità del lago Maggiore e la presenza già attuale di imbarcazioni nello specchio lacuale di Pallanza nonostante l'assenza del porticciolo, vale per il Proponente a rendere trascurabile anche il potenziale aumento delle emissioni sonore: considerato il contesto degli interventi di progetto, lo stesso non prevede ricadute sull'ecologia delle biocenosi in tal senso derivanti dall'utilizzo del porticciolo.

Rifiuti in fase di cantiere

Durante la fase di cantiere gli sfridi e i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento e poi conferiti alla discarica autorizzata ai sensi della normativa vigente in materia. Il Proponente ricorda che le attività per la realizzazione del porticciolo consisteranno massimamente nell’assemblaggio di manufatti prefabbricati che non comporteranno produzione di rifiuti se non limitati agli imballaggi di trasporto e prevede, anche per quanto riguarda le lavorazioni per la realizzazione dell’area di sosta e manovra, data la natura degli interventi, una produzione di rifiuti alquanto limitata. I siti di raccolta temporanea dei rifiuti saranno localizzati all’interno del perimetro dell’area di cantiere a terra (Tavola PALLANZA_PA_01_27_0 riportata in Figura 4.5) o sul pontone posto all’interno dell’area di cantiere in acqua.

Data la temporaneità dello stoccaggio dei rifiuti, la tipologia delle opere di progetto e le modalità con le quali saranno realizzate, non si prevedono, secondo il Proponente, impatti di rilievo.

Esito istruttoria

La Commissione prende atto di quanto proposto dal Proponente, rilevando perdurante la mancata considerazione degli impatti cumulativi

Gestione dei materiali

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato:

Le attività di scavo previste nell’area di cantiere, alquanto limitate (325,73 m³), saranno eseguite nel rispetto della normativa e delle linee di indirizzo vigenti in materia di gestione dei cantieri, di concerto con l’Autorità competente. Il quantitativo scavato, previa caratterizzazione, sarà destinato a impianto autorizzato alle operazioni di recupero, se i valori saranno conformi alle CSC, o conferito a discarica autorizzata, se i valori supereranno tali soglie, nel rispetto del D.P.R. 120/2017. Il Proponente precisa che quanto richiesto è stato riportato con il colore rosso all’interno del Par. 6.4.2.1 dell’elaborato PALLANZA_SA_0101_1.

Esito istruttoria

La Commissione prende atto di quanto proposto dal Proponente.

Bonifiche

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente alle bonifiche:

Ai fini della risposta alle integrazioni richieste il Proponente precisa che l’elaborato PALLANZA_PI_0101_0” riporta quanto segue: *“Il pontile di riva, posto nella parte dello spazio acqueo con minore profondità, sarà ancorato con pali telescopici. Sul fondo sarà infissa una camicia metallica ed all’interno della stessa scorrerà il palo di ancoraggio”*, pertanto, tale tecnica di progettazione garantisce la non occupazione permanente di suolo dell’opera di progetto, poiché la camicia esterna metallica che ospita i pali telescopici potrà essere rimossa insieme all’intero palo in caso di necessità.

Il Proponente sottolinea che i pali saranno infissi a circa 3-4 metri dalla riva e che interesseranno un battente d’acqua di circa 2 m. Inoltre, la tecnica di progettazione scelta non andrà a pregiudicare né interferire con le possibili future opere di bonifica del sito né andrà a determinare rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell’area così come stabilito dall’art.242-ter *“Interventi di e opere di nei siti oggetto di bonifica”* disciplinato dal D. Lgs. 152/2006. Si specifica anche che gli impatti rilevati dallo studio di impatto ambientale per le matrici risulta essere minimo, a tal proposito, si rimanda alla tabella delle conclusioni (capitolo 7 *“Conclusioni”*). Infine, si vuol fare notare che l’area in cui saranno predisposti i pali infissi ricadono esternamente al perimetro del SIN PIEVE VERGONTE, come confermato anche dal MASE tramite la PEC inviata all’Arch. Montani. Il Proponente riporta lo *screen* della PEC *“MiTE.REGISTRO UFFICIALE.2022.0106974”* sopra citata e della tavola *“A3_porto pallanza”* allegata alla PEC.

10.MONITORAGGIO AMBIENTALE

Identificazione delle componenti ambientali oggetto di monitoraggio

Per quanto riguarda le attività di misura, campionamento, analisi ed elaborazione dati, al fine di garantire la confrontabilità dei dati, il Proponente intende utilizzare le stesse metodiche su tutti gli ambiti territoriali indagati, proponendo, pertanto, il monitoraggio delle seguenti componenti ambientali: Atmosfera, Acque Superficiali, Rumore, come di seguito.

Aspetti gestionali e restituzione dei dati

L’attuazione del Piano di Monitoraggio sarà eseguita mediante un “Coordinatore delle attività” che avrà i seguenti compiti:

- coordinamento delle attività e verifica della rispondenza a quanto previsto dal PMA;
- controllo dei flussi di informazioni;
- attività di interfaccia con la Committenza, gli Enti e le Autorità preposte al controllo;
- produzione dei report periodici con cadenza trimestrale;
- segnalazione di eventuali anomalie.

Nella propria attività, il “Coordinatore delle attività” dovrà essere affiancato da tecnici specialistici i quali, ognuno per la propria componente ambientale, avranno il compito di fornire l’opportuno supporto relativamente a:

- corretta esecuzione (dal punto di vista tecnico) dei monitoraggi;
- interpretazione e valutazione delle risultanze.

Nel caso in cui dovessero essere registrate “anomalie” e/o il superamento dei “valori soglia”, gli specialisti ne daranno immediata comunicazione al “Coordinatore delle attività” e forniranno il proprio supporto tecnico al fine di interpretare e valutare il fenomeno riscontrato, individuare le potenziali cause e determinare le azioni da intraprendere per la sua immediata mitigazione/eliminazione. Sarà compito del “Coordinatore delle attività” di informare tempestivamente e puntualmente gli Enti preposti.

Tutta la documentazione relativa alle risultanze del Piano di Monitoraggio Ambientale, ivi compresi i certificati di misura e le relazioni periodiche di riepilogo, dovrà essere conservata in originale presso il Campo Base dell’impresa aggiudicatrice. Nel rispetto delle modalità e scadenze concordate preventivamente all’inizio delle attività, il “Coordinatore delle attività” provvederà a fornire alla Committenza, agli Enti e/o alle Autorità di Controllo i risultati del Piano di Monitoraggio Ambientale.

Atmosfera

Definizione dei punti di monitoraggio

Gli impatti sulla componente atmosfera legati alla realizzazione del nuovo porticciolo sono riconducibili principalmente a diffusione e sollevamento di polveri legate alla movimentazione di inerti o alle lavorazioni previste all’interno del cantiere (scotico, scavo, demolizioni, ecc.); è stato individuato un unico punto ATM 01.

Metodica di monitoraggio

Data la differente tipologia di impatti previsti in fase di realizzazione del progetto, il Proponente prevede una tipologia di campagna di misura volta al monitoraggio dell’inquinamento dovuto al sollevamento di polveri in fase di cantiere e durante le lavorazioni.

Misure tipo POL – Rilievo del particolato fine (PM₁₀)

Le misurazioni del tipo POL sono postazioni di misura mobili che avranno durata unitaria di 7 giorni (a partire dalle ore 00:00 del giorno 1) esclusivamente per la fase di corso d’opera. Le campagne di misura del PM₁₀ sono definite attraverso procedure di misura standardizzate che, in prossimità di sorgenti di emissione, quali le attività di cantiere e/o viabilità di cantiere, permettono di monitorare il particolato disperso nei bassi strati dell’atmosfera. La misurazione delle polveri avverrà mediante campionatore sequenziale, come previsto dalla normativa tecnica di settore, e i valori di concentrazione rilevati saranno confrontati con il limite stabilito dal D. Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii. Contemporaneamente al rilevamento del particolato saranno rilevati su base oraria gli stessi parametri meteorologici previsti per le misure di tipo ATM.

Parametri rilevati

I parametri oggetto di monitoraggio sono: polveri, parametri meteorologici.

Per quanto riguarda il particolato: polveri sottili (PM₁₀).

Per i dati meteorologici: direzione e velocità del vento; temperatura; umidità; pressione atmosferica; radiazione netta e globale; pioggia.

Frequenza

Durata e periodicità delle misure sono state stabilite in modo differente a seconda sia della fase di monitoraggio sia della finalità e tipologia di misura da effettuare. In particolare:

- In fase di AO: sarà effettuata una campagna di monitoraggio del Tipo POL della durata di 7 giorni nei 3 mesi antecedenti all’inizio delle lavorazioni, che potrà essere utilizzata come verifica e determinazione del livello di “bianco” per entrambe le tipologie di monitoraggio previste.
- In fase di CO: saranno effettuate campagne di monitoraggio trimestrali del Tipo POL, della durata di 7 giorni per l’intera durata delle lavorazioni.
- In fase di PO: sarà effettuata una campagna di monitoraggio del Tipo POL della durata di 7 giorni nei 3 mesi successivi alle lavorazioni, che potrà essere utilizzata come verifica.

Ante Operam

Codice punto	Tipo di misura	Frequenza	Durata delle misure
ATM 01	ATM_POL	1 volta nei 3 mesi antecedenti	7 gg

Corso d’Opera

Codice punto	Tipo di misura	Frequenza	Durata delle misure
ATM 01	ATM_POL	Trimestrale	7 gg

Post Operam

Codice punto	Frequenza	Durata	Durata delle misure
ATM 01	ATM_POL	1 volta nei 3 mesi successivi	7 gg

Acque Superficiali

Gli impatti prevedibili a spese dell’ambiente idrico superficiale possono essere riassunti di seguito: la modifica del regime idrologico, l’inquinamento delle acque, il consumo di risorse idriche.

Definizione dei punti di monitoraggio

L’ambito territoriale in cui il progetto si inserisce è caratterizzato dalla presenza di una rete idrica superficiale costituita da corsi d’acqua naturali e artificiali, a utilizzo irriguo, di drenaggio, di scolo o promiscuo. Su tale rete idrica sono stati individuati i punti di monitoraggio in modo che i corsi d’acqua oggetto di monitoraggio appartengano alla rete idrica maggiore e garantiscano la presenza di acqua per il campionamento nel periodo di misura prefissato dal presente Piano. In corrispondenza del lago oggetto di monitoraggio sono sempre stati previsti due punti di indagine ubicati nei pressi dell’area di cantiere. Il Proponente fa presente che il posizionamento dei punti di monitoraggio dovrà essere però oggetto di verifica in campo; il sopralluogo in situ consentirà di escludere eventuali elementi di turbativa.

Metodica di Monitoraggio

In accordo con la normativa vigente, il monitoraggio dell’ambiente idrico superficiale sarà svolto con analisi:

- ON SITE, con misura istantanea di parametri chimico-fisici mediante l’utilizzo di una sonda multi-parametrica (o di singoli strumenti dotati degli appositi sensori) e con misura di portata del corso d’acqua;
- LAB, con analisi di parametri chimico-batteriologici da effettuare su campioni d’acqua prelevati a diverse profondità.

Parametri Rilevati

La scelta dei parametri da indagare prevede una caratterizzazione idrologica e qualitativa dei corpi idrici. I parametri di monitoraggio per misure di tipo AISU-OS comprendono: Chimico fisici delle acque (Torbidità, Temperatura acqua, Temperatura aria, pH, Conduttività elettrica, Ossigeno disciolto, Solidi Sospesi Totali, Potenziale redox).

Contestualmente alle misure chimico-fisiche, sarà eseguito il campionamento della colonna d'acqua. Il campionamento andrà condotto con campionatori che garantiscano il prelievo alla profondità stabilita, tipo bottiglia Niskin o Van Dorn. Il campione sottoposto a caratterizzazione analitica sarà di tipo medio composito, realizzato mescolando di campioni prelevati ogni metro di colonna d'acqua. I parametri di monitoraggio per misure di tipo AISU-LAB:

- Generali Parametri Microbiologici. Steptococchi fecali, Coliformi totali, Coliformi fecali, Escherichia Coli).
- Parametri chimici delle acque: Ammoniaca, Nitrati Nitriti, BOD5, COD, Tensioattivi anionici, Tensioattivi non anionici, Cloruri, Solfati, Idrocarburi totali, bicarbonati.
- Metalli e specie metalliche: Cromo VI, Rame, Piombo, Cadmio, Ferro, Arsenico, Mercurio, Sodio, Potassio, Calcio, Magnesio

Le prove fisico-chimiche saranno condotte da laboratori accreditati ai sensi della norma UNI CEI EN 17025 o in ogni caso accreditati da organismi riconosciuti ai sensi della norma UNI CEI EN 17011/05, inseriti in circuiti di intercalibrazione nazionale e/o internazionale ove esistenti, così come previsto nell'Allegato Tecnico del D.M. 173/16.

Frequenza

Le fasi oggetto di monitoraggio, come previsto dalle Linee guida per il PMA, saranno:

- Ante Operam: si opererà mediante analisi dei parametri fisico-chimico-batteriologici, per una sola sezione (ASUP01), una volta prima dell'inizio effettivo delle lavorazioni. Le analisi in questa fase saranno utilizzate come valori di riferimento per lo stato di qualità dei corpi idrici superficiali per le analisi nelle fasi successive.
- Corso d'Opera: la definizione del programma temporale del monitoraggio delle acque superficiali avverrà in relazione alle condizioni naturali (variazioni stagionali) e allo sviluppo dei lavori di costruzione dell'opera. Pertanto, sono previsti monitoraggi trimestrali per punto di misura per tutta la durata delle lavorazioni, in modo da valutare l'interferenza di esse su tutti i parametri caratteristici delle acque superficiali. Un opportuno confronto dei parametri rilevati in questa fase con quelli monitorati in AO permetterà una valutazione critica delle interferenze indotte dalle lavorazioni. Inoltre, i punti saranno monitorati su 2 sezioni, in modo da poter valutare in modo specifico la variazione indotta dalle lavorazioni sui parametri indagati.
- Post Operam: il monitoraggio si rende necessario sia per la verifica dell'interferenza con l'esercizio dell'opera sia per l'eventuale verifica di restituzione al corpo idrico della qualità delle acque presente prima della realizzazione dell'opera e dell'esecuzione delle lavorazioni annesse. I parametri previsti da monitorare sono gli stessi del monitoraggio AO e CO, definiti nei paragrafi precedenti, trimestralmente nei 6 mesi dopo la fine delle lavorazioni e l'entrata in esercizio dell'opera, nella sola sezione di valle.

Rumore

Definizione dei punti di monitoraggio

In generale, i criteri che guidano la scelta dei punti di indagine sono così, dal Proponente, riassunti:

- Classificazione e destinazione d'uso del ricettore: sono privilegiati i ricettori in classe I, quelli particolarmente sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) e i luoghi di culto. Tra i ricettori meno sensibili sono stati scelti quelli in classe II, III, IV preferendo edifici a destinazione residenziale.
- Clima acustico esistente: ancor prima di eseguire l'indagine AO, sono state privilegiate, nella scelta dei punti di misura, due categorie di area:
 - le zone in cui attualmente l'inquinamento acustico è basso o inesistente, e che quindi si presume avranno il maggior impatto differenziale dall'introduzione del nuovo porto turistico;
 - le zone in cui attualmente l'inquinamento acustico è particolarmente alto, e che quindi dovranno essere monitorate per verificare se l'introduzione di nuove sorgenti di rumore sia sostenibile.
- Impatto atteso: sono privilegiati ricettori in prossimità dei cantieri, valutando anche, in base alle informazioni di progetto, l'intensità delle sorgenti sonore previste.
- Propagazione del rumore: sono stati scelti ricettori in diretta visibilità dell'opera;

- Sensibilità complessiva al rumore: il censimento dei ricettori di rumore è stato corredato da una valutazione complessiva di sensibilità al rumore (basato su 5 parametri: criticità del clima acustico esistente, rilevanza delle sorgenti previste, distanza dalle sorgenti, durata temporale del disturbo e destinazione d'uso del ricettore). Tale valutazione è stata utilizzata nella scelta dei punti di indagine.

In particolare, sono state individuate le seguenti postazioni di misura:

- RUM01: il punto è sito in prossimità dell'area di Pallanza e coincide con il ricettore considerato all'interno della valutazione previsionale di impatto acustico;
- RUM02: il punto è sito in prossimità dell'area di Pallanza e coincide con il ricettore considerato all'interno della valutazione previsionale di impatto acustico;
- RUM 03: il punto è sito in prossimità dell'area di Pallanza e coincide con il ricettore considerato all'interno della valutazione previsionale di impatto acustico.

Metodica di monitoraggio

Questa metodica di monitoraggio (SPOT – Misure spot di controllo periodico) ha come finalità la caratterizzazione del rumore emesso dall'attività del cantiere nella normale attività, tenuto conto che il rumore derivante dall'attività di cantiere è oggetto di fluttuazioni continue anche significative. La tecnica di monitoraggio consiste nella misura trimestrale, e comunque durante le fasi di lavoro più impattanti, considerate all'interno della previsionale, per tutta la durata del cantiere.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente al Piano di monitoraggio ambientale:

Nell'elaborato PALLANZA_SA_0401_1 sono state modificati e aggiornati i riferimenti normativi, come richiesto sopra, riportando il testo con il colore rosso.

Par. 3.1.1 “Normativa Comunitaria” dell'elab. PALLANZA_SA_0401_1:

- Dir. 2008/105/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 dicembre 2008 relativa a standard di qualità ambientale nel settore della politica delle acque, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive del Consiglio 82/176/CEE, 83/513/CEE, 84/156/CEE, 84/491/CEE e 86/280/CEE, nonché modifica della direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.
- Dir. 2013/39/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 12 agosto 2013 che modifica le direttive 2000/60/CE e 2008/105/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque.
- Dir. 2020/2184/UE concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.

Par. 3.1.2 “Normativa Nazionale” dell'elab. PALLANZA_SA_0401_1:

- D. Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e ss.mm.ii. - “Norme in materia ambientale”.
- Decreto 15.02.1983 “Disposizioni relative ai metodi di misura, alla frequenza dei campionamenti e delle analisi delle acque superficiali destinate all'approvvigionamento potabile”.
- D. Lgs. n. 172/15 Attuazione della direttiva 2013/39/UE, che modifica le direttive 2000/60/CE per quanto riguarda le sostanze prioritarie nel settore della politica delle acque.
- D. Lgs.23 febbraio 2023, n. 18. Attuazione della direttiva (UE) 2020/2184 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2020, concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.
- D. Lgs. n. 116/2008. Attuazione della direttiva 2006/7/CE relativa alla gestione della qualità delle acque di balneazione e abrogazione della direttiva 76/160/CEE.

Per quanto attiene i parametri chimici e chimico-fisici da sottoporre a monitoraggio (AO, CO, PO), fatta salva la liceità di selezionare i parametri ritenuti più rappresentativi e potenzialmente soggetti ad alterazione da parte dell'opera, il Proponente osserva che la selezione effettuata non risulta coerente con quanto previsto dalla stessa normativa citata (Tab. 1/A Parametri di base da controllare nelle acque superficiali, di cui all'All. I alla Parte III del D. Lgs. n. 152/2006, peraltro superata dalla tabella 1/Adel già citato D. Lgs. n. 172/2015), in quanto annovera parametri generici (ammoniaca, nitriti, nitrati, cloruri, solfati, bicarbonati, BOD5, etc.) e metalli (Na, K, Fe, Mg, Ca...) non ivi annoverati, né costituenti sostanze prioritarie, oppure annoverati in tab. 1/B (Cu) e persino parametri microbiologici previsti da normative, sia abrogate sia vigenti, inerenti alla

balneazione, ma non contempla parametri o gruppi di parametri (ad es. Idrocarburi Policiclici Aromatici -IPA, Ni, benzene, Idrocarburi alifatici clorurati, Diclorodifenitricloretano -DDT, Esaclorobenzene - HCB, Esaclorocicolesano - HCH) che invece rientrano nel novero degli inquinanti prioritari sia del D. Lgs. n. 152/2006 sia delle norme successive di aggiornamento (D.Lgs.172/15): quanto sopra appare singolare e ne sfugge la logica tanto più se si considera che alcuni degli inquinanti non previsti (Es. Esaclorobenzene, IPA, DDT e congeneri quali DDD, DDE, Esaclorocicloesano) costituiscono effettivamente, assieme al Mercurio (Hg) contaminanti delle acque e, soprattutto, dei sedimenti lacustri della baia di Pallanza che, comprendendo l'area di progetto, fa parte del Sito di Interesse DGR Nazionale di Bonifica Ex Enichem di Pieve Vergonte (ex L. 426/98). A tal riguardo, ci si aspetterebbe, anche in condizioni di scarsa contaminazione locale, la previsione quanto meno, in corso d'opera e nel post operam, di test eco-tossicologici atti a comprovare la neutralità delle opere in progetto rispetto allo stato di contaminazione dei luoghi. Si osserva, invece, che la presenza di contaminazioni nel lago e nello specifico nella baia di Pallanza (pur documentata da decenni e da tutti i Rapporti annuali e triennali della Commissione per la Protezione delle acque Italo -Svizzere – CIP AIS - documenti scaricabili al sito <https://www.cipais.org/web/>) non risulta presa in considerazione nella componente Ambiente idrico, Cap. 6.5 dello Studio di Impatto Ambientale, ma bensì al Par. 6.4.1.3 nello Stato qualitativo della matrice suolo, ove si scrive che *“La presenza dell'intervento all'interno del SIN...omissis...ha determinato una prima campagna di indagine sul sito dalle quali non risultano superamenti dei limiti di legge sia in ordine alla qualità delle acque, sia sui sedimenti” e comunque che “... Per quanto riguarda le lavorazioni in acqua ...il progetto non prevede attività di dragaggio o movimentazione di sedimenti del fondale. L'unica attività che interesserà il fondale è rappresentata dall'infissione dei pali di ancoraggio e dal deposito dei corpi morti...”*.

Relativamente a detta campagna di indagine, svolta nel novembre 2022 e interamente relativa ad acque e sedimenti nell'area di progetto e realizzata ai sensi dell'Art. 242-ter del D. Lgs. n. 152/2006 (Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica) sulla base del protocollo ARPA - ISPRA “Protocollo operativo per le indagini finalizzate a definire l'impatto dei progetti ricadenti nell'area del SIN di Pieve Vergonte in ambito fluviale e lacustre”, sono riportati i risultati nell'elaborato PALLANZA_SA_0301_0 Report delle Indagini, con i relativi rapporti di prova. Al riguardo, premettendo che per alcuni rilevanti parametri (ad esempio p,p'-DDT e congeneri, benzo(a)pirene IPA, Hg, Pb) il Limite strumentale adottato per la Determinazione / Quantificazione (LOD /LOQ) risulta non aggiornato e non adeguato agli Standard di Qualità per la definizione dello Stato Chimico delle acque (D.Lgs.172/15) e che pertanto non è, a rigore, corretta l'affermazione “non risultano superamenti dei limiti di legge”, ci si chiede quale sia la funzione della campagna d'indagine suddetta, non risultando prevista come Monitoraggio ante operam (AO), ovvero come “bianco”, e anzi essendo programmata nel PMA l'analisi di set parametrici in gran parte differenti e peraltro non del tutto coerenti e motivati per le indagini AO, CO e PO, come sopra argomentato.

Le risposte a tali richieste sono state riportate dal Proponente evidenziate con il colore rosso all'interno dell'elaborato PALLANZA SA_0401_1, nel Par. 3.4 “Parametri Rilevati”:

Per quanto riguarda lo stato chimico il D. Lgs.172/15 definisce gli *standard* di qualità ambientali per varie matrici, in particolare nella tabella 1/A del D. Lgs.172/15, sono elencate le sostanze prioritarie da ricercare nelle acque superficiali e le concentrazioni che identificano il buono stato chimico di un corpo idrico. In Tabella 3:2 sono riportati i parametri di monitoraggio per misure di tipo AISU-LAB.

Esito dell'Istruttoria

La Commissione rileva che non sono stati considerati punti di monitoraggio, in particolare per atmosfera e rumore, in corrispondenza dei due recettori sensibili lungo la viabilità in prossimità al cantiere; a titolo esemplificativo e non esaustivo si citano: l'ospedale provinciale, il tribunale, una scuola media, una scuola materna e una elementare, la Casa circondariale; analoghe considerazioni valgono lungo il percorso da e per l'area di interesse per il trasporto dei materiali da mettere in opera. In ogni modo, anche l'ubicazione e le frequenze dei monitoraggi sono valutati non sufficienti, con particolare riguardo alla fase esecutiva.

11.RELAZIONE PAESAGGISTICA

La relazione paesaggistica è stata redatta a supporto del procedimento finalizzato all'approvazione del Nuovo Porto Turistico di Verbania, in località Pallanza, in una zona caratterizzata da una forte presenza turistica soprattutto nel periodo primaverile ed estivo. Verbania è una cittadina di circa 30.000 abitanti che affaccia sul

Lago Maggiore ad un'altezza di circa 200 m s.l.m. Il Lago bagna le sponde italiane del Piemonte e Lombardia e in parte quelle Svizzere del Canton Ticino.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha fornito le risposte alle richieste del MiC, che sono state illustrate nei precedenti punti del presente parere.

12.COMPENSAZIONI

Riqualficazione del torrente San Bernardino

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta del MiC inerente alle compensazioni:

Il progetto di riqualficazione del Torrente San Bernardino è stato concordato con il Comune di Verbania 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_0601_0).

Il progetto di compensazione ambientale 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 tipo autoctono 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 saranno 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.

I rilievi hanno permesso di individuare una superficie demaniale in fregio alla sponda destra del Torrente San Bernardino nel tratto terminale, in corrispondenza con via Olanda e via San Bernardino e ricompresa tra il così detto “Terzo Ponte sul Torrente San Bernardino” e la rampa che porta sopra al ponte della Strada Statale n° 34 del Lago Maggiore. Seguono estratti mappa che indicano la superficie proposta su foto aerea e su base catastale che individua l'area di intervento in larga parte demaniale.

La complessità e il grado ecologico di questo tratto, è molto elevata infatti sono presenti specie forestali autoctone attese come il salice, l'ontano nero, il pioppo, il frassino e l'acero di monte con buoni sviluppi dimensionali e ottimo grado sia conservativo che fitosanitario. Non si ravvisano, in questo tratto, problematiche relative alle dinamiche idrauliche del Torrente, ma emergono chiaramente quelle relative a una graduale affermazione di specie alloctone e invasive presenti sulla superficie, quali:

- robinia (*Robinia pseudoacacia*)
- ailanto (*Ailanthus altissima*)
- poligono del Giappone (*Reynoutria japonica*)

Si tratta di specie chiaramente indesiderate – ricomprese nelle liste di Regione Piemonte 1_Management List - Regione Piemonte ai sensi DGR 46-5100 del 18 dicembre 2012 "Identificazione degli elenchi (Black List) delle specie vegetali esotiche invasive del Piemonte e promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione – che potrebbero, nel corso del tempo, sovrapporsi a livello ecologico alle specie autoctone locali e che, quindi, dal punto di vista ecologico, botanico e paesaggistico dovranno essere contrastate per salvaguardare l'ecosistema esistente.

Alla luce di quanto sopra descritto, in coerenza con gli obiettivi della scheda:

- aumentare il grado di naturalità;

- aumentare il grado di biodiversità;

il progetto prevede un intervento, mirato e localizzato, volto a rimuovere e allontanare tutte le piante e gli arbusti appartenenti alle tre specie invasive.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della regione Piemonte inerente alle compensazioni:

Riguardo alla riqualificazione del Torrente San Bernardino, valgono le stesse risposte fornite al MiC.

L'utilizzo di energia da fonti rinnovabili

L'utilizzo dell'energia elettrica di un porto turistico segue un andamento molto altalenante sia su base giornaliera sia, soprattutto, su base annuale perché legato alla presenza stagionale delle imbarcazioni che necessitano di connessione alla rete elettrica per alimentare i servizi dei natanti (pompe, condizionatori, illuminazione, etc.). Per quanto riguarda la struttura della marina, come già illustrato nello SIA, saranno utilizzati corpi illuminanti a led ad alta efficienza riducendo la potenza delle utenze che creano il base load in un'attività di questo tipo.

Allo stato non è prevedibile la tipologia delle imbarcazioni per poter fare un calcolo preciso sulla richiesta di energia, tuttavia, sulla scorta di dati di altri porti turistici e dell'esperienza acquisita, si ritiene di poter indicare una grandezza di 50.000/75.000KWh di consumo totale annuo, il fabbisogno del quale potrebbe essere soddisfatto attraverso la realizzazione di un impianto fotovoltaico di circa 60KW che occuperebbe una superficie di almeno 300 m². Tenendo conto del fatto che non vi sono costruzioni né a terra né in acqua e che i tetti delle *house boat* sono della superficie di 60 m², risulta impossibile prevedere un impianto per produrre anche solo in parte energia da fonti rinnovabili che avrebbe anche impatti sul fattore paesaggistico non facilmente mitigabili; pertanto non si ritiene di poter approfondire ulteriormente questa richiesta.

Tetti verdi

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato

L'intervento proposto su due porzioni dell'edificio tra la Marina Piccola di Pallanza e il progetto su una superficie complessiva di 410 m² vuole dare un contributo ambientale e paesaggistico con ricadute e benefici sociali, economici e ambientali, quali: la mitigazione del microclima; il risparmio energetico; la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico; la riduzione della velocità di deflusso delle acque; la crescita della biodiversità. Per quanto riguarda la riuscita di questi interventi, essendo assimilabili ai giardini pensili, si richiamano i numerosi progetti dei giardini storici delle ville presenti sul Lago Maggiore che, grazie al suo clima mite e temperato sia in estate che in inverno lo rende un sito straordinariamente adatto per la coltivazione della vegetazione mediterranea. Inoltre la riuscita del progetto è condizionata dalla sua corretta realizzazione e dagli interventi di manutenzione necessari. Poiché il proponente si farà carico degli interventi di manutenzione e provvederà alla realizzazione del progetto effettuato a regola d'arte, non si ravvisano motivi per i quali essi non debbano avere una riuscita positiva.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta del MiC inerente alle compensazioni:

L'intervento, proposto su due porzioni dell'edificio tra la Marina Piccola di Pallanza e il progetto su una superficie complessiva di 410 m² (Figura 4.8 Tavola opere delle compensazioni_dettaglio tetti verdi_PALLANZA_PA_01_10), vuole dare, secondo il Proponente, un contributo ambientale e paesaggistico con ricadute e benefici sociali, economici e ambientali, quali:

- la mitigazione del microclima;
- il risparmio energetico;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la riduzione della velocità di deflusso delle acque;
- la crescita della biodiversità.

Per quanto riguarda la riuscita di questi interventi, essendo assimilabili ai giardini pensili, il Proponente richiama quanto sopra detto.

Con la documentazione integrativa con nota prot. n. 30/11/2023 e con nota del 26/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/1320 del 1/02/2024, il Proponente ha così precisato alla richiesta della Regione Piemonte inerente alle compensazioni:

I tetti verdi

L'intervento proposto su due porzioni dell'edificio tra la Marina Piccola di Pallanza e il progetto su una superficie complessiva di 410 m² vuole dare un contributo ambientale e paesaggistico con ricadute e benefici sociali, economici e ambientali, quali:

- la mitigazione del microclima;
- il risparmio energetico;
- la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- la riduzione della velocità di deflusso delle acque;
- la crescita della biodiversità.

Il progetto delle fascine

È stato redatto il progetto di posa di strutture utilizzate sia per la deposizione delle uova sia come rifugio per gli avannotti, che andranno a incrementare i rifugi subacquei per l'ittiofauna che si formano già naturalmente nelle zone di porto, come di seguito descritto:

- queste strutture, vero e proprio un incubatoio naturale, saranno realizzate al fine di creare rifugi subacquei per l'ittiofauna per favorire il ripopolamento delle specie, infatti alcune specie di pesci potranno deporre le loro uova durante il periodo di frega e trovare un riparo sicuro per i nuovi nati;
- fino agli anni '50 e '60, la posa di fascine di legna, assicurate al fondo, era una pratica piuttosto comune nel lago Maggiore, tipica dei pescatori locali, che con il tempo però cadde in disuso;
- l'associazione La Pinta ha reintrodotta la posa di questi incubatoi naturali per favorire la ripresa delle popolazioni dei pesci del lago, in particolare il persico, specie in difficoltà per l'introduzione di specie alloctone, per l'inquinamento e per l'aumento delle temperature medie delle acque dovuto al cambiamento climatico;
- la presenza di queste fascine facilita l'arduo compito delle femmine di persico nel trovare un luogo sicuro per deporre le uova;
- dopo la schiusa delle uova (2-3 settimane) le fascine sono un rifugio per agli avannotti minacciati da pesci predatori e uccelli ittiofagi;
- queste strutture agevolano i persici che rilasciano le uova, non in modo sparso come fanno le altre specie, ma in una unica banda gelatinosa (“nastro”) che trae vantaggio per la sua conservazione dall'essere abbarbicata a elementi solidi sporgenti dal fondo, come i rami delle fascine;
- le strutture attualmente installate hanno offerto risultati molto incoraggianti, ma il loro impatto sull'ecosistema complessivo del lago è ancora limitato dato il loro scarso utilizzo;
- l'obiettivo della Pinta è quello di coinvolgere nel progetto tutti i comuni che si affacciano sul Lago Maggiore, compresi quelli in territorio svizzero, per diffondere al massimo questa pratica e aiutare il ripopolamento delle sue acque, al fine di contribuire al ripopolamento della fauna ittica, dato il comune obiettivo, con questo progetto si vuole aderire a tale iniziativa;
- si prevede la posa di ca. 50 fascine di rami di faggio adatte per la riproduzione del pesce persico, assicurate a robuste strutture metalliche realizzate ad hoc o a blocchi di cemento, calate in punti precisi alla giusta profondità e rintracciabili all'occorrenza e poste a circa 10-15 m di profondità, il loro fissaggio sui fondali dovrà essere gestito da professionisti del settore.

Le strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni di cui il Proponente si farà carico.

Il Progetto del Torrente San Bernardino e tetti verdi

Valgono le risposte già sopra precisate.

Esito istruttoria

La Commissione, anche alla luce delle condivisibili considerazioni fatte sul rischio di perdita di biodiversità del Torrente San Bernardino, rileva che non sono state fornite risposte sufficienti a consentire la comprensione del conseguimento degli obiettivi previsti per quanto concerne il torrente ed evidenzia, riguardo alle fascine, che tale misura si adatta a diversi contesti ambientali e necessita di una tecnica che è impossibile effettuare al disotto delle banchine.

La Commissione, inoltre, ritiene che le controdeduzioni fornite dal Proponente non abbiano fornito ragguagli sufficienti per assicurare impatti non significativi dell’opera su habitat e biodiversità.

13. VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE (VINCA)

Il Proponente ha redatto uno studio di Livello 1 (Screening) per la valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.), ai sensi dell’articolo 6.3 della Direttiva Habitat, del progetto sul sito ZSC/ZPS della rete Natura 2000 “Fondo Toce”.

Detto studio, disponibile al link <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686?Testo=&RaggruppamentoID=163#form-cercaDocumentazione>, ha precisato quanto segue.

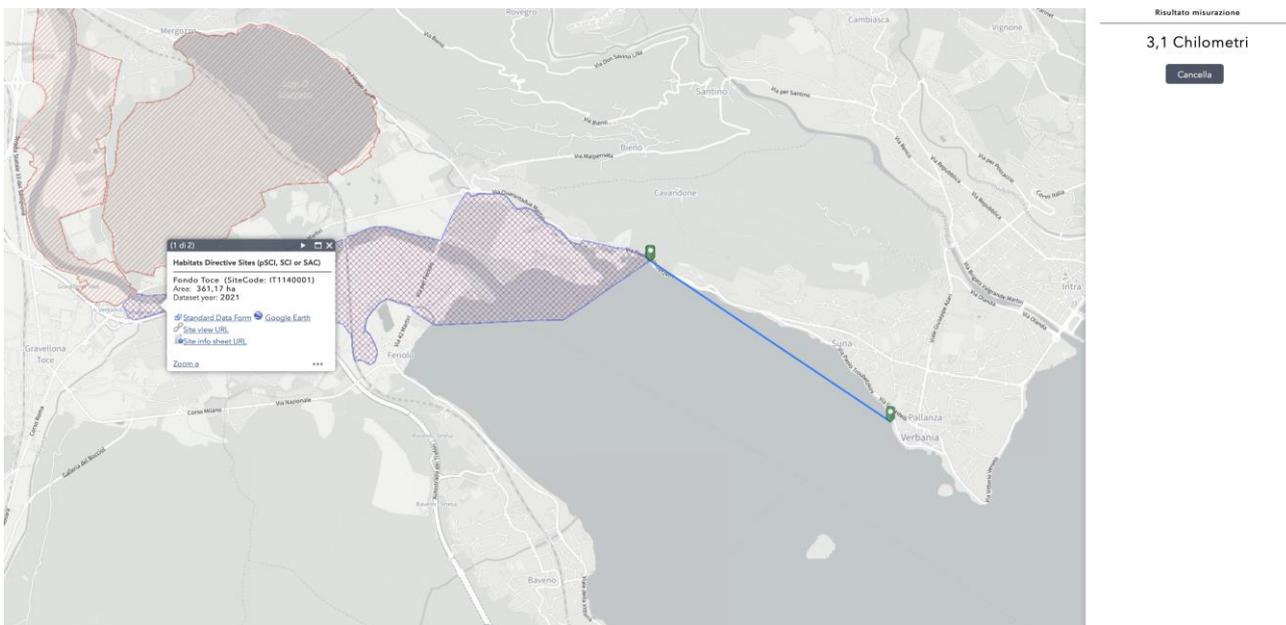
- L’area di progetto del nuovo Porto turistico di Pallanza è localizzata sulla sponda occidentale piemontese del lago Maggiore, ai piedi del Monterosso, all’interno del Comune di Verbania, a una quota di circa 197 m s.l.m. La fascia occidentale del lago è caratterizzata da zone sub-pianeggianti che si elevano verso zone collinari e pedemontane debolmente pendenti, responsabili del collegamento con zone ad altitudini più elevate.
- Il progetto si inserisce in un contesto urbanizzato che ha oramai perso l’originale naturalità. Nell’area di progetto le specie vegetali sono ormai rappresentate dalle essenze di impianto artificiale inserite negli spazi verdi urbani e nei parchi di ville e giardini storici con connotazione arborea tipica dell’otto-novecento e da quelle presenti nei numerosi giardini botanici nati lungo le coste del Lago Maggiore (Giardini Botanici Villa Taranto, a pochi km dall’area destinata alla realizzazione del progetto), dove prosperano le acidofile camelie, azalee, rododendri e magnolie e il clima mite favorisce la presenza di limoni, olivi e varie essenze mediterranee. Solo allargando l’analisi all’area vasta, salendo di altitudine, nelle zone collinari e montuose circostanti, la vegetazione acquista maggior interesse naturalistico; la collina di Monterosso (694 m s.l.m.) dal profilo arrotondato, si innalza a ridosso della riva del Lago Maggiore e presenta un fitto manto di vegetazione forestale a latifoglie, in cui spiccano specie quali castagno, rovere e frassino. Il tratto di costa interessata dal progetto è priva di tutta quella vegetazione igrofila tipicamente presente lungo le coste del Lago Maggiore, ormai a carattere residuale e individuabile nelle aree naturali residue.
- L’ambiente di maggior rilievo dal punto di vista naturalistico nell’area vasta del progetto, a una distanza di circa 3,5 km in linea d’aria con l’area di progetto, è costituito dalla Riserva naturale del Fondo Toce, i cui confini corrispondono a quelli del sito Natura 2000 (ZSC/ZPS) IT1140001 “Fondo Toce”.¹
- Il sito si estende su circa 361 ha, lungo il tratto terminale del fiume Toce, che qui s’immette nel Lago Maggiore, nei comuni di Baveno, Gravellona Toce, Verbania.
- Si segnalano anche specie entomologiche presenti in Piemonte solo in questo biotopo o in poche altre località.
- Nel sito sono presenti relitti di bosco ripario ed una stazione di ontano bianco alla minima altitudine in Piemonte e un habitat di interesse prioritario secondo la Direttiva Habitat (91EO – Foreste alluvionali con *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*).
- L’habitat più rappresentato è il canneto che, con circa 30 ha di superficie è tra i più estesi del Lago Maggiore. Costituito quasi essenzialmente dalla cannuccia di palude (*Phragmites australis*), esso ospita specie ornitiche palustri a distribuzione limitata nella regione, nonché una delle maggiori concentrazioni europee di rondine, e riveste una notevole importanza quale luogo di sosta per gli uccelli durante le migrazioni. Nel sito sono stati individuati alcuni habitat di zone umide di interesse comunitario: la vegetazione acquatica sommersa e galleggiante lacustre (3150), quella dei canali e fossi a lento scorrimento (3260) e la vegetazione annuale, anfibia, dei margini delle acque ferme (3130). È presente, unico tra gli habitat boschivi, un relitto di bosco ripario a prevalenza di salice bianco (*Salix alba*) (91EO), con una stazione di ontano bianco (*Alnus incana*) alla minima altitudine in Piemonte. Nella ZSC sono state finora censite circa 250 specie floristiche, tra le quali si evidenziano, per la loro rarità, diverse specie legate alle zone umide: *Hippuris vulgaris*, *Ranunculus reptans*, *Rorippa amphibia*, *Trapa natans*, *Vallisneria spiralis*, *Najas marina* e *Allium angulosum*.

¹ Le principali informazioni relative a identificazione e localizzazione, ecologia, descrizione, stato di protezione, gestione e mappa del sito sono disponibili al sito <https://natura2000.eea.europa.eu/Natura2000/SDF.aspx?site=IT1140001>.

- Il Lago Maggiore si è recentemente rivelato uno dei principali centri di biodiversità dei bivalvi Unionidi in Europa, con quattro specie native (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *A. cygnea*, *A. exulcerata*). Studi recenti hanno permesso di accertare la presenza di 63 specie di ragni, tra cui due specie legate agli habitat acquatici, il ragno pescatore (*Dolomedes plantarius*) e il ragno palombaro (*Argyroneta aquatica*). Per quanto riguarda l'entomofauna, la ZSC ospita un importante popolamento di libellule composto da 30 specie, tra cui *Oxygastra curtisii* riveste interesse comunitario (All. II e IV D.H.). Il popolamento di lepidotteri diurni è “relativamente povero” (25 specie censite, di cui una decina non confermate in anni recenti) e senza specie di particolare rilievo. Per quanto riguarda i coleotteri, sono stati studiati soprattutto gli idrodefagi e i carabidi. I dati sui coleotteri acquatici risalgono a ricerche effettuate nel 1991 e, purtroppo, mancano ricerche di confronto recenti. La presenza della specie più rilevante, *Graphoderus bilineatus* (All. II e IV della D.H.), per la quale Fondotoce costituisce l'unica località nota in Piemonte, non è più stata confermata e si teme che la specie sia scomparsa a seguito della diffusione del gambero della Louisiana (*Procambarus clarkii*).
- Negli ambienti acquatici del sito è segnalata una quarantina di specie ittiche, di cui 26 autoctone e 15 alloctone; il Lago Maggiore ospita 35 specie, il fiume Toce 25 e il fiume Strona 17. Tra i pesci di interesse conservazionistico inserite negli allegati della Direttiva Habitat si ricordano la trota marmorata (*Salmo marmoratus*), il barbo canino (*Barbus caninus*), il pigo (*Rutilus pigus*), il barbo italiano (*Barbus plebejus*), l'agone (*Alosa agone*), specie endemica dei maggiori laghi prealpini, e un agnato, la lampreda di ruscello (*Lethenteron zanandreae*). Altre specie di interesse conservazionistico sono l'anguilla (*Anguilla anguilla*), il gobione italiano (*Gobio benacensis*), e il temolo (*Thymallus thymallus*: All. V D.H.).
- L'erpetofauna è composta da 8 anfibi e 8 rettili autoctoni, in gran parte di importanza comunitaria. Le presenze più significative per gli anfibi sono la raganella (*Hyla intermedia*) e il tritone crestato (*Triturus carnifex*), quest'ultimo presente però in una lanca situata poco fuori dalla ZSC. Per quanto riguarda i rettili la specie più significativa è quella di *Natrix tessellata*. La presenza della testuggine palustre europea (*Emys orbicularis*, All. II e IV), segnalata in alcune occasioni, non è stata confermata da studi recenti.
- L'avifauna, con circa 219 specie segnalate, è il gruppo zoologico più numeroso e meglio conosciuto. Circa 50 sono le specie presenti in inverno, mentre oltre 60 specie frequentano l'area solo durante le migrazioni. Ben 53 specie avifaunistiche risultano inserite nell'All. I della Direttiva Uccelli (D.U.), ma solo tre di esse nidificano con certezza nell'area protetta (Tarabusino, Martin pescatore, Averla piccola). Considerata la sua posizione lungo una delle principali vie migratorie del Piemonte, il canneto è una meta privilegiata per molti uccelli di passo e in particolare, sotto il profilo quantitativo, per la rondine (*Hirundo rustica*). Nel frangimento si possono osservare numerosi passeriformi di canneto: *Acrocephalus arundinaceus*, *A. palustris*, *A. schoenobaenus*, *A. scirpaceus*, *Cettia cettii*, *Locustella luscinioides*, *Locustella naevia*, *Luscinia svecica* (D.U.), migliarino di palude (*Emberiza schoeniclus*), pendolino (*Remiz pendulinus*), diversi ardeidi (tra cui *Ardea purpurea*, *Botaurus stellaris* e *Ixobrychus minutus*, tutti inseriti nell'All. I della D.U.), e il falco di palude (*Circus aeruginosus*, D.U.). Più legati al lago sono gli anatidi, di cui è segnalata la presenza di una ventina di specie, soprattutto durante i passi, alcune delle quali di comparsa irregolare in Piemonte, come il quattrocchi (*Bucephala clangula*), la moretta codona (*Clangula hyemalis*), l'orco e l'orchetto marino (*Melanitta fusca* e *M. nigra*). Lo smergo maggiore (*Mergus merganser*), anatra pescatrice, è nidificante sul Lago Maggiore dal 1998. Nell'area sono state segnalate anche 5 specie di gabbiani, di cui la gavina (*Larus canus*), lo zafferano (*Larus fuscus*) e il gabbianello (*Hydrocoloeus minutus*, D.U.), specie nordiche poco frequenti in Piemonte, 5 specie della famiglia degli svassi, tra cui *Podiceps auritus* (D.U.) e una di strolaga (*Gavia arctica*, D.U.).
- Il sito non è molto significativo per i mammiferi, eccezion fatta per i pipistrelli, sui quali sono stati compiuti studi specialistici. Attualmente sono segnalate 11 specie di chiroteri, 3 delle quali poco al di fuori del sito Natura 2000), tra cui il vespertilione di Capaccini (*Myotis capaccinii*, All. II e IV), specie minacciata d'estinzione a livello globale, che ha una delle due colonie riproduttive note in nord Italia sull'Isola Bella.
- Per quanto riguarda gli altri mammiferi, sulla base dei dati bibliografici e di osservazioni occasionali, sono state segnalate circa 20 specie, nessuna delle quali è di particolare rilevanza conservazionistica. Nella zona in prossimità del Fondo Toce, a una distanza di circa 6,5 km, si trova anche il lago di Mergozzo che insieme al prossimo Monte Orfano, isolato rilievo prealpino, risparmiato dall'azione di erosione fluviale attuata dal Toce, rappresenta un altro sito Natura 2000, ovvero il sito ZPS IT1140013 “Lago di Mergozzo e Monte Orfano”.
- Quest'area presenta da una parte una vegetazione ripariale simile a quella dell'area del Toce, dall'altra una vegetazione prevalentemente composta da boschi di latifoglie e, talvolta, localmente con caratteristiche

xerofile. Nella zona a sud di Baveno si presentano estese superfici forestali formatesi per invasione di ex praterie, alternate a rimboschimenti a prevalenza di abete rosso. L’area protetta di Fondo Toce rappresenta, dunque, l’ultimo baluardo di zona umida, caratterizzato da un alto grado di biodiversità, incastonato in una zona fortemente urbanizzata. Come già detto, infatti, l’area di progetto si inserisce in un contesto completamente alterato dalle attività antropiche presenti; l’urbanizzazione ha inevitabilmente modificato e ridotto la componente vegetazionale comportando la sottrazione degli habitat alle specie di flora e fauna che nel tempo si sono ritirate verso le zone che conservano maggior naturalità. L’area di progetto, in particolare, è alterata sino alle sponde del lago, ma, comunque, in considerazione delle importanti aree naturalistiche presenti in area vasta, il *concept* progettuale, secondo il Proponente, è quello di integrarsi, fin dal concepimento delle opere, con le caratteristiche naturalistiche, paesaggistiche e sociali del luogo, rappresentando elemento di continuità e non di rottura con la situazione attuale.

Per quanto riguarda le opere da realizzare, la gran parte dei lavori sarà svolta al di fuori del territorio comunale di Verbania, nella regione Lombardia. A Pallanza sarà aperto un cantiere sul lungolago dove saranno eseguite le lavorazioni a terra e il varo degli elementi modulari galleggianti di piccole dimensioni. Il cantiere sarà realizzato nell’attuale area verde urbana adiacente ai campi da tennis. Il sistema di ancoraggio nel suo complesso (posa corpi morti, posa delle catene di ancoraggio, realizzazione pali) sarà realizzato direttamente da lago mediante l’impiego di un pontone. Sempre a lago sarà eseguito l’assemblaggio e il collegamento di tutti gli elementi costituenti la diga galleggiante. Le azioni in progetto non prevedono occupazione di aree interne al perimetro di aree protette, riduzione, frammentazione o danni diretti ad habitat di interesse comunitario o regionale, né modificazioni morfologiche di aree naturali; l’area di progetto si trova ad una distanza in linea d’aria di circa 3,5 km (3,1 km, secondo una stima degli autori di questo parere) dal punto più prossimo, dell’area protetta più vicina, il sito della rete Natura 2000 ZSC/ZPS IT1140001 “Fondo Toce”



Perimetro del sito della rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT1140001 “Fondo Toce” e distanza in linea d’aria nei punti più prossimi, dal sito dell’opera.

Impatti

Per quanto riguarda i potenziali impatti delle opere sul sito della rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT1140001 “Fondo Toce” in esame, il Proponente riporta le seguenti considerazioni.

In fase di cantiere

- In generale, considerato che tutta il sito dell'opera non si sovrappone geograficamente all'area del sito della rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT1140001 "Fondo Toce" e che l'installazione delle strutture galleggianti si svilupperà sulle acque del lago, gli interventi a terra saranno minimi. La temporanea sottrazione di suolo, esterno al sito, sarà contenuta e interesserà aree urbanizzate, in un contesto ricco di infrastrutture; le essenze presenti nell'area (di impianto artificiale), saranno estirpate e conservate.
- Gli impatti derivanti dall'attività di scavo relativa alle opere finalizzate all'erogazione dell'energia elettrica e dell'acqua potabile saranno, secondo il Proponente, di lieve entità e trascurabili. In considerazione del fatto che la maggior parte delle opere si realizzano in acqua, l'impatto maggiore è previsto per la fauna acquatica a causa dell'aumento dell'agitazione delle acque e della torbidità provocate, in particolare, durante l'infissione dei pali telescopici del pontile di riva per la quale si prevede l'utilizzo del vibratore idraulico. Tale fase può comportare un allontanamento di esemplari di specie ittiche e di avifauna dall'area ma reversibile nel breve termine alla fine della fase di cantiere e non interferente, a causa della distanza, secondo il Proponente, con specie di fauna presenti in prossimità e all'interno degli habitat, terrestri e acquatici, del Sito della rete Natura 2000 più prossimo.
- Il Proponente ritiene che la fase di cantiere non produca alterazioni delle acque superficiali, delle acque sotterranee, del regime idraulico, dell'assetto idrografico connesso alle interazioni tra porto e dinamica della linea di costa e sarà mantenuto l'esistente profilo del fondale (non è previsto alcun dragaggio o movimentazione di materiale sul fondo del lago); gli interventi previsti risultano compatibili con le condizioni geotecniche dei fondali, con le condizioni meteomarine, con l'uso previsto e con i coefficienti di sicurezza previsti dalle specifiche normative.
- La realizzazione dell'opera non determina secondo il Proponente alcuna perdita di habitat di interesse comunitario e non essendo presenti nell'area particolari emergenze naturalistiche, perdita di specie, né di spazio utile all'insediamento di specie.
- Il sollevamento di polveri, l'aumento delle emissioni di CO₂ e della pressione sonora derivanti dall'utilizzo dei mezzi di cantiere, in funzione del fatto che a Pallanza si svolgeranno solamente attività di montaggio e assemblaggio, della localizzazione del cantiere lontano dalle aree naturali protette, della distanza dagli habitat di interesse comunitario, dell'assenza di edificazione di opere strutturali, dell'assenza di lavorazioni notturne (l'area oggetto degli interventi ricade, come detto innanzi, in area urbanizzata già ampiamente illuminata), dell'entità e della durata delle singole fasi di cantiere, sono considerati dal Proponente impatti trascurabili, a breve termine e non significativi su specie e habitat comunitario che popolano i Siti Natura 2000 più vicini.
- Eventuali sversamenti di oli o idrocarburi derivanti da perdite da parte dei mezzi di cantiere sono considerabili accidentali e puntiformi e saranno limitate grazie all'utilizzo di misure di mitigazione di seguito descritte.
- Per quanto riguarda potenziali impatti in fase di esercizio, il Proponente evidenzia che il lago Maggiore è navigabile e, dunque, sono già presenti porti, approdi e passaggio di imbarcazioni. La realizzazione del progetto potrebbe comportare un aumento del traffico nautico nell'area di progetto, dunque a considerevole distanza dai Siti Natura 2000; le imbarcazioni che approderanno o salperanno dal nuovo porto, potrebbero potenzialmente aumentare le emissioni diffuse e le emissioni sonore nell'area di progetto, ma a causa della distanza il Proponente non prevede effetti diretti e/o indiretti su habitat e specie presenti nei Siti Natura 2000. Il Proponente non prevede nemmeno possibili effetti dannosi del moto ondoso generato dalle imbarcazioni sul Sito Natura 2000 più prossimo a causa della distanza dell'opera da esso. In merito al rischio di inquinamento delle acque del lago, saranno realizzate casse di raccolta delle acque nere e grigie che saranno convogliate in fognatura attraverso una pompa di rilancio collegata a un collettore posizionato sotto la passerella del pontile.
- Per quanto riguarda la trasparenza idraulica dell'area di sosta e di manovra che sarà realizzata, questa sarà dotata di sistema di raccolta e regimazione delle acque meteoriche dilavanti. Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti delle imbarcazioni e dai locali servizi è prevista la sistemazione lungo lo sviluppo degli ormeggi di idonei cestini porta rifiuti; mentre a terra in prossimità della passerella di accesso sarà disposto un sufficiente numero di cassonetti rifiuti il cui smaltimento seguirà la stessa procedura già impiegata per lo smaltimento dei rifiuti urbani.
- Secondo il Proponente, il sistema di illuminazione notturno, a causa della distanza, non può avere influenze sulle specie presenti all'interno delle aree Natura 2000 e, per quanto riguarda la presenza di potenziali specie di interesse nell'area di intervento (non segnalate), l'inserimento di ulteriori impianti di

illuminazione in un'area già illuminata e conformi alla normativa vigente, non comporta, impatto significativo.

- In considerazione del fatto che l'intervento sottrae suolo (per la realizzazione dell'area di sosta e di manovra) in cui attualmente è presente un'area verde, anche se tutte le piante presenti saranno conservate, al fine di compensare la perdita di tale area, saranno realizzati “tetti verdi” su strutture esistenti nel sito di intervento, nei quali saranno piantumate essenze vegetazionali che potranno fungere anche da habitat per la fauna presente.
- Il Proponente ritiene, dunque, che la realizzazione dell'opera avrà un impatto **trascurabile** sia sullo stato naturale dell'area, che risulta inserita in un contesto urbanizzato e modificato, sia sull'ecosistema del lago Maggiore e sulle aree di importanza naturalistica più vicine. In particolare, per quanto riguarda la ZSC/ZPS “Fondo Toce”, il Proponente non prevede che le attività in progetto possano incidere in maniera significativa sul sito, causare interferenze con il sito né dirette né indirette, riduzione o frammentazione di habitat o habitat di specie, perturbazione di specie in fasi particolari del loro ciclo biologico all'interno del sito, né cambiamenti in elementi morfologici (naturali e non) all'interno del sito. Il Proponente precisa che la realizzazione dell'opera è conforme alle “Misure di conservazione per la tutela della Rete Natura 2000 del Piemonte”, non compromette il raggiungimento degli obiettivi di conservazione sito-specifici, né entra in contrasto con i principi del Piano di Gestione del sito.
- Riguardo all'inserimento di specie vegetali e animali, il Proponente prevede la messa a dimora di specie arbustive e la realizzazione dei “tetti verdi” sulle strutture esistenti presenti nell'area di intervento e l'installazione di fascine di legno sul fondo, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna, in particolare, per preservare gli avannotti.
- Il Proponente sostiene dunque che la realizzazione dell'opera avrà un impatto trascurabile sia sullo stato naturale dell'area che risulta inserita in un contesto urbanizzato e modificato, sia sull'ecosistema del lago Maggiore e sulle aree di importanza naturalistica più vicine. In particolare, per quanto riguarda la ZSC/ZPS Fondo Toce, non si presagisce che le attività in progetto possano incidere sull'integrità del sito, causare interferenze con il sito né dirette né indirette, riduzione o frammentazione di habitat o habitat di specie, perturbazione di specie in fasi particolari del loro ciclo biologico all'interno del sito, né cambiamenti in elementi morfologici (naturali e non) all'interno del sito.
- La realizzazione dell'opera è conforme alle “Misure di conservazione per la tutela della Rete Natura 2000 del Piemonte”, non compromette il raggiungimento degli obiettivi di conservazione sitespecifici, né entra in contrasto con i principi del Piano di Gestione del sito.
- Le misure di mitigazione previste al fine di limitare potenziali impatti sono riportate all'interno dello Studio di Impatto Ambientale al quale si rimanda.

Esito dell'Istruttoria

Il Proponente ha condotto uno studio di Livello 1 (*Screening*) per la valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.) del progetto sul sito ZSC/ZPS della rete Natura 2000 “Fondo Toce”, dal quale ha evinto che «in considerazione della natura dell'opera, i potenziali impatti sulla ZSC/ZPS Fondo Toce sono nulli.

Detto studio è disponibile al link <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686?Testo=&RaggruppamentoID=163#form-cercaDocumentazione>.

Tale conclusione è ribadita anche nel SIA (n-elaborato SA_0101, novembre 2023, pag. 381).

Tuttavia, ad avviso della commissione **non è possibile escludere**, al di là di ogni ragionevole dubbio, e in mancanza di adeguate misure di mitigazione, delle alterazioni anche di carattere significativo **in fase di esercizio** sugli habitat naturali o le specie per la cui conservazione il sito ZPS/ZS IT 1140001 “Fondo Toce” è stato designato.

Lo stesso Proponente—non potendo avvalersi a misure di mitigazione nel Livello 1 di "screening" della procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 3 della stessa Direttiva “Habitat”, ma soltanto nell'ambito di un Valutazione Appropriata (Livello 2), di cui all'articolo 6, paragrafo 3—prevede di realizzare dette misure di mitigazione all'interno nella fase di screening di VIA dello Studio di Impatto Ambientale al quale si rimanda, secondo la direttiva VIA, per quanto concerne la fase della valutazione in cui vengono considerate le "misure di mitigazione", le misure di mitigazione può essere presa in considerazione.

Nel caso specifico del progetto in esame, il Proponente avrebbe considerare misure per evitare o ridurre al minimo le potenziali incidenze, specialmente in fase di esercizio, incluse quelle cumulative, sin dall'inizio. Tale obiettivo può essere conseguito ricorrendo all'adozione di alternative progettuali, alle migliori tecnologie disponibili o applicando misure preventive, comprese misure regolamentari (ad esempio zone ad accesso vietato, sospensione delle attività in periodi di riproduzione) prescritte, ad esempio, in regolamenti specifici di settore o nel piano di gestione del sito della rete Natura 2000 ZPS/ZSC IT1140001 “Fondo Toce” o nei piani territoriali/di suddivisione in zone.

Lo studio deve consentire una comprensione degli impatti ambientali, inclusi quelli cumulativi, sia nella fase di costruzione sia di esercizio, anche al fine di individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione e, eventualmente, alternative fattibili, basate sulle linee guida della Commissione Europea “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on the preparation of the Environmental Impact Assessment Report* (Directive 2011/92/EU come modificata in 2014/52/EU)”,

A tale riguardo si sottolinea la necessità di presentare una baseline, nel senso delle Linee Guida citate sopra, meno sommaria e più dettagliata e comprensiva di quella presentata nello Studio di Impatto Ambientale, fondata su uno studio documentale preliminare per rivedere le conoscenze disponibili, incluse quelle più recenti, e individuare le eventuali esigenze in termini di dati e informazioni da acquisire attraverso indagini sul campo.

Gli impatti su specie e habitat lacustri dovrebbero essere quantificati o registrati utilizzando parametri che consentano di valutare in maniera il più possibile oggettiva l'entità degli impatti, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, in ragione, per esempio, di sottrazione e deterioramento degli habitat, inquinamento, rumore, peggioramento di altre condizioni ecologiche.

Inoltre, anche in Fase I (screening) della VINCA, la valutazione della probabilità di potenziali incidenze significative dovrebbe essere svolta in relazione al progetto, individualmente o in combinazione con altri progetti o piani che potrebbero dare origine a incidenze cumulative con il progetto in questione.

Rispetto agli impatti cumulativi, si ricorda—come fanno presente le linee guida europee o nazionali per la VINCA—che lo screening «in combinazione» comporta l'individuazione di altri progetti o piani che possono avere potenziali incidenze sui siti della rete Natura 2000 e implica quindi la valutazione della loro capacità di causare incidenze significative se considerati congiuntamente nella valutazione del progetto in esame. Se tale analisi non può giungere a conclusioni definitive, dovrebbe quanto meno individuare altri piani e progetti pertinenti che dovrebbero essere esaminati più in dettaglio durante l'opportuna valutazione.

Valutazione degli effetti cumulativi nella fase di screening

Una serie di incidenze individualmente di bassa significatività può produrre un'incidenza significativa, se tali incidenze sono combinate. Nel determinare le probabili incidenze significative, si deve considerare anche la combinazione con altri piani e/o progetti per tenere conto degli impatti cumulativi nella valutazione del piano o progetto in questione.

La disposizione concernente la combinazione riguarda altri piani o progetti già completati, approvati ma non completati, o proposti (ossia per i quali è stata presentata una domanda di approvazione o autorizzazione). Inoltre, è importante notare che la valutazione degli effetti cumulativi non si limita all'esame di piani o progetti simili nello stesso settore di attività. Nella valutazione occorre includere di tutti i tipi di piani o progetti che potrebbero avere un'incidenza significativa congiuntamente al piano o progetto in esame.

Allo stesso modo, la valutazione non dovrebbe limitarsi agli effetti cumulativi tra progetti o tra piani, bensì considerare anche quelli tra progetti e piani (e viceversa).

Sebbene la razionalizzazione delle valutazioni ambientali ai sensi della direttiva Habitat e delle direttive VIA o VAS sia utile e raccomandata nella maggior parte dei casi, è importante tenere a mente gli elementi specifici e le differenze in termini di portata e aspetti di interesse delle rispettive valutazioni. Anche l'utilizzo di determinati termini e le conseguenze delle valutazioni possono differire. In particolare:

- l'opportuna valutazione è incentrata sulla protezione dei siti Natura 2000, ossia su zone di valore elevato in termini di biodiversità di importanza europea, e richiede pertanto verifiche più rigorose. Le sue conclusioni sono vincolanti in quanto stabiliscono se un piano o un progetto può essere autorizzato o meno (le autorità competenti possono approvare il piano o il progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito). Al contrario i risultati della VIA o della VAS sono presi in considerazione nella procedura di autorizzazione o nella preparazione e nell'adozione del piano;
- nel contesto di procedure coordinate o comuni avrebbe senso effettuare l'opportuna valutazione in una fase precoce del processo. Ciò eviterebbe una procedura VIA/VAS potenzialmente costosa e lunga qualora le conclusioni dell'opportuna valutazione fossero già negative, il che significa che l'autorizzazione non può essere concessa conformemente alle disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 3 (fatto salvo il caso in cui il piano o il progetto possa andare avanti ai sensi delle disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 4);
- ai sensi della direttiva VIA, sono previste misure di attenuazione e compensative evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili effetti negativi significativi sull'ambiente, in particolare sulle specie e sugli habitat protetti dalle direttive Uccelli e Habitat. Di conseguenza le misure compensative possono essere considerate anche nel contesto della gerarchia di attenuazione per compensare le incidenze residue con l'obiettivo di evitare qualsiasi perdita netta di biodiversità.

14.OSSERVAZIONI E PARERI

TENUTO CONTO:

dei pareri/osservazioni pervenuti dopo la presentazione dell'istanza:

Parere dell'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL TICINO E DEL LAGO MAGGIORE in data 12/09/2023 acquisito al prot. n. MASE/0144512 del 21/09/2023, che così conclude: “..... 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.....”;

Osservazioni del Signor Luigi Panigati con nota acquisita al prot. n. CTVA/12971 del 16/11/2023, che, dopo aver richiamato che il progetto ricade in un'area da sempre oggetto di attività di pesca professionale e dilettantistica e che è in corso di valutazione la realizzazione di un'altra vasta area portuale, che è avvenuto un fenomeno meteorologico intenso avvenuto anni fa e che esiste a Pallanza un'ulteriore area di attracco comunale quasi totalmente non utilizzata, conclude chiedendo “*al Ministero di valutare con estrema attenzione le conseguenze di quest'opera anche dal punto di vista di compromissione della flora e della fauna ittica e, prima di concedere qualsivoglia autorizzazione, si confronti almeno con tutti i portatori di interesse nell'area*”;

Osservazioni del CNR – IRSA di Pallanza in data 1/12/2023 acquisite al prot. n. MASE/197613 del 14/12/2023, che così dichiara: “*L'area interessata dalla realizzazione del Porto turistico, antistante il nostro Istituto di Ricerca, è storicamente adibita ad area sperimentale per il monitoraggio delle caratteristiche chimico-fisiche delle acque del Lago Maggiore. In particolare, nell'area è situata una boa limnologica del nostro Istituto che dall'anno 2000 raccoglie dati ambientali ad alta frequenza legati alla qualità dell'acqua del Lago Maggiore. Tale boa è stata realizzata con un finanziamento europeo (INTERREG Italia-Svizzera) e, come previsto dalle linee guida di tale progetto, il nostro Istituto è tenuto ad assicurarne il mantenimento e la destinazione d'uso ai fini progettuali per un periodo di 5 anni dal termine del progetto (settembre 2023). I dati raccolti da questa strumentazione sono necessari alle ricerche svolte dal nostro istituto e forniscono un supporto e un'integrazione ai dati del monitoraggio istituzionale svolto ai sensi della Direttiva Quadro sulle Acque; contribuiscono inoltre ad alimentare il database della Rete di monitoraggio ecologico a lungo Termine (LTER Italia), che beneficia anche di un contributo finanziario europeo e nazionale (PNRR). I dati raccolti sono inoltre resi disponibili al pubblico e a stakeholder mediante delle piattaforme dedicate. La realizzazione e la presenza del porto turistico, in posizione così ravvicinata alla boa, andrebbero inevitabilmente a compromettere la qualità e la confrontabilità nel tempo dei dati raccolti.*

Inoltre, nell'area antistante il nostro istituto insiste un impianto di captazione idrica che porta l'acqua del lago alle vasche sperimentali collocate nell'area posteriore dell'edificio e all'impianto ittiogenico realizzato nel contesto del Progetto IdrO LIFE LIFE1 5 NAT/IT/000823 per il supporto di specie ittiche e di molluschi classificati dalla IUCN come “Endangered” o “Critically endangered”. Sulla base della planimetria dei corpi morti allegata al procedimento, sarebbe da verificare il posizionamento degli stessi in quanto potrebbero entrare in conflitto con l'impianto di captazione e/o generare intorbidimento delle acque captate dall'impianto.

Non sembra sufficientemente analizzata la dinamica delle correnti nell'area, in relazione alla presenza nella zona interessata, proprio in prossimità dell'entrata del porto, di uno scolmatore di piena della rete fognaria. La struttura potrebbe compromettere il regolare deflusso verso la zona pelagica delle acque in casi di forti piogge e comportare un accumulo di sostanze inquinanti.

Un'eventuale alterazione della qualità dell'acqua dovuta alla presenza del porto andrebbe inoltre ad influire sulla biodiversità locale, in contrasto con l'attuale modello di sviluppo proposto dall'Agenda 2030 dell'ONU, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale.

Infine, per quanto riguarda le opere di compensazione da realizzare sul Torrente San Bernardino, preme sottolineare come tale torrente sia stato oggetto di interventi di riqualificazione ad opera del Comune di Verbania, realizzati all'interno del progetto CARIPLO Emblematici Minori: “Il corridoio ecologico per Verbania Circolare”. Pertanto, andrebbe verificato che ulteriori interventi non vadano ad inficiare quanto finora realizzato allo scopo di sostenere la biodiversità e preservare la fascia vegetazionale perifluviale di estrema importanza per l'ecosistema fiume.

In qualità di Direttore dell'Istituto di Ricerca sulle Acque intendo esprimere la mia preoccupazione per gli effetti diretti (ondazione, sospensione sedimenti, degrado qualità delle acque) ed indiretti (presenza di inquinanti derivanti dai carburanti e olii delle imbarcazioni, anti-alga presenti sullo scafo delle barche, modifica delle correnti superficiali e profonde) delle opere di costruzione e della permanenza nel tempo del porto su tutte le strutture e attività sperimentali della Sede di Verbania del nostro Istituto. Non ci risulta che questi aspetti, specifici, ma fondamentali anche per la continuità del supporto agli organi istituzionali, siano stati presi in considerazione nella stesura del progetto del nuovo Porto turistico di Pallanza. Quantomeno non è stato chiesto al nostro Istituto di esprimere un parere a riguardo.

Mi sento dunque di esprimere forte preoccupazione rispetto al mantenimento della qualità delle attività svolte dal nostro istituto in ambito limnologico e di conservazione della fauna acquatica e, non in ultimo, sul mantenimento degli impegni presi con l'Unione Europea e altri organismi internazionali e sanciti da contratti legalmente formalizzati.

Pertanto, si chiede a codesta Direzione di considerare nella valutazione di impatto ambientale del progetto di nuovo porto turistico a Verbania Pallanza anche le istanze provenienti dell'Istituto di Ricerca che dirigo”;

Nota prot. 114/23 dell'8/11/2023 del Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca, acquisita con prot. 179924/MASE di pari data, che, dopo aver ricordato che “ai sensi della Convenzione italo Svizzera per la Pesca, ogni opera che viene eseguita nelle acque italiane soggette alla Convenzione italo svizzera per la Pesca è soggetta al parere vincolante del Commissario italiano” così dichiara: “Con riferimento all'opera in oggetto, a parere dello scrivente, l'eventuale valutazione di impatto ambientale positiva non può prescindere da un approfondito esame delle conseguenze che quest'opera avrebbe sulla fauna e flora del lago nonché sulle attività di pesca – sia professionale che dilettantistica. Tale valutazione non può e non deve ignorare quindi anche il parere del Commissario italiano per la Convenzione italo svizzera per la Pesca.

Nello specifico mi permetto ricordare che la zona oggetto dell'intervento è di particolare pregio per la fauna ittica lacustre e, quindi, anche per la pesca perché la configurazione del suo fondale la rende particolarmente adatta alla riproduzione di molte specie ittiche autoctone e di interesse per la pesca, quali il pesce persico (*Perca fluviatilis*). È inoltre zona di interesse per le attività di ricerca applicata da parte dell'Istituto di Ricerca sulle Acque del CNR che, proprio lì, ha posato una boa di sorveglianza limnologica per lo studio degli impatti del cambiamento climatico sui laghi. Inoltre, tutta questa zona è adibita alla posa delle “legnaie”, tipiche cataste di fascine di legna, posate sul fondo lacustre quali habitat seminaturali utili alla posa delle uova del pesce persico e rifugio di molte altre specie ittiche. Infine, la zona è oggetto di Diritto di pesca esclusivo ed è attualmente in concessione alla Federazione italiana di Pesca Sportiva e Attività Subacquee FIPSAS, ed è utilizzata da pescatori sia dilettanti che professionisti. La costruzione del porto turistico renderebbe impossibile lo svolgimento di tali attività in quella zona e limiterebbe, causa eccessivo traffico nautico (sono previsti 150 posti barca), le stesse attività anche nelle vicinanze dello stesso.

In uno spirito di leale collaborazione istituzionale si ritiene che questo Ministero debba quindi coinvolgere anche questo Commissariato che sarà ben lieto di dare ogni forma di collaborazione apportando informazioni di tipo storico e/o scientifico laddove presenti. Tra l'altro appare perlomeno curioso che la DGR 22-75 del 9.10.2023 della Regione Piemonte parli di necessari “interventi di mitigazione ambientale” citando proprio la posa di fascine ecc. senza minimamente coinvolgerci.

Faccio inoltre presente che proprio nell'area del Comune di Verbania si sta verificando anche una evidente anomalia in quanto – stando almeno alle notizie riportate dalla stampa locale – SONO CONTEMPORANEAMENTE IN CORSO GLI ITER AMMINISTRATIVI PER LA COSTRUZIONE DI DUE PORTI. Più in particolare, uno è infatti quello oggetto della presente valutazione ambientale ma si parla da anni (ed attualmente la cosa apparirebbe già avanzata dal punto di vista dell'iter amministrativo) del ripristino anche del porto affondato dieci anni fa in località “Villa Taranto” che si vorrebbe ora ripristinare.

Ricordato che questo Commissariato ha più volte espresso preoccupazione circa il perdurante inquinamento dei fondali causato dal porto affondato in località “Villa Taranto” e la cui area di lago non è mai stata bonificata permanendo quindi l'impossibilità dell'esercizio della pesca professionale e dilettantistica, il sottoscritto esprime una viva preoccupazione sia per il moltiplicarsi di opere portuali sul Lago Maggiore sia per la posa indiscriminata di centinaia di boe d'ormeggio che hanno un impatto visivo pessimo, un impatto sulla zona di fondale in cui vengono posati i plinti

di ancoraggio e che, quando affondano, non vengono spesso recuperate contribuendo, purtroppo, a deteriorare i fondali del lago.

Esprimo dunque viva preoccupazione per una gestione del territorio che da un lato evidenzia scarsità di servizi a terra e dall'altro potrebbe prevedere addirittura l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza prevista fino a 22 metri! : davvero un controsenso tenuto conto che la baia in questione non è certo ampia e già oggetto di traffico nautico durante la stagione estiva a causa della presenza delle isole Borromee. Un approccio di cautela rispetto nella valutazione del valore complessivo di tali opere a lago, condiviso tra tutti i soggetti deputati alla gestione delle acque sarebbe quindi auspicabile. Tutto ciò premesso, pertanto, si richiede di essere coinvolti nei processi decisionali e di essere al più presto almeno auditi da questa Spett.le Commissione”;

Controdeduzioni del Proponente:

Controdeduzioni alle osservazioni del CNR IRSA con nota del 26 gennaio 2024 acquisita al prot. n. CTVA/1321 del 1/2/2024, che così dichiara:

“Premessa

Alla luce delle osservazioni trasmesse, richiamando anche le interlocuzioni informali avvenute precedentemente alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale, si allegano queste Note tecniche per illustrare quanto emerso in data 12 dicembre 2023 presso la sede del CNR IRSA di Verbania durante un incontro al quale hanno partecipato i tecnici del CNR, il Sindaco del Comune di Verbania la Dott.ssa Silvia Marchionini e l'architetto Antonio Montani in rappresentanza del Proponente, nel quale sono stati affrontati i temi richiamati al fine di verificare congiuntamente le soluzioni tecniche attuabili per migliorare il progetto.

In generale, per gli approfondimenti sugli effetti ambientali del Progetto si rimanda allo Studio di Impatto Ambientale trasmesso in data 30 giugno 2023 al MASE, ulteriormente approfondito nei documenti integrativi trasmessi in data 1° dicembre 2023 (cfr. <https://va.mite.gov.it/it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686>).

Di seguito si illustrano le soluzioni avanzate e concordate durante l'incontro.

Osservazione_01

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 dal CNR che sia valida per la prosecuzione del monitoraggio in corso.

Osservazione_02

Al fine di non interferire con l'impianto di captazione idrica che porta l'acqua del lago alle vasche sperimentali collocate nell'area posteriore dell'edificio e all'impianto ittiogenico realizzato nel contesto del Progetto IdroLIFE LIFE15 NAT/IT/000823 per il supporto di specie ittiche e di molluschi classificati dalla IUCN come "Endangered" o "Critically endangered", il Proponente è disponibile a verificare il posizionamento delle prese dell'acqua rispetto ai corpi morti e a rivederne, se del caso, il posizionamento.

Per quanto riguarda invece il fenomeno dell'intorbidimento delle acque captate dall'impianto, si esclude che la presenza dei corpi morti possano generare e/o aumentare il fenomeno, trattandosi di elementi statici appoggiati sul fondale del lago atti ad assicurare le catene di ancoraggio dei pontili galleggianti, tuttavia il Proponente è disponibile ad attuare il monitoraggio della qualità dell'acqua per il periodo ritenuto necessario.

Osservazione_03

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

Osservazione_04

In relazione all'eventuale alterazione della qualità dell'acqua dovuta alla presenza del porto che andrebbe a influire sulla biodiversità locale, si sottolinea che il progetto è stato redatto tenendo conto dei principi di sostenibilità richiamati e che ha proposto un impianto di raccolta delle acque nere e di sentina disponibile per tutte le imbarcazioni presenti sul Lago Maggiore al fine di attuare le misure di contenimento idonee per evitare gli impatti ambientali derivanti dagli scarichi.

Per quanto riguarda la presenza di inquinanti derivanti dai carburanti e olii delle imbarcazioni, prodotti antialga presenti sullo scafo delle barche, etc., che potrebbero generare impatti sulla qualità delle acque del Lago, si richiama il fatto che si tratterebbe di effetti dovuti alla normale navigazione dei mezzi da diporto soggetti al rispetto delle normative in materia e che non sono diretta conseguenza della realizzazione del Progetto, tuttavia la disponibilità del Proponente ad attuare il monitoraggio della qualità dell'acqua per il periodo ritenuto necessario, potrà essere utile anche per verificare questi aspetti.

Per quanto riguarda le correnti superficiali e profonde, si richiama il fatto che l'opera proposta prevede l'utilizzo di strutture galleggianti e che l'immersione massima sia delle imbarcazioni che dei moli è estremamente limitata rispetto agli alti fondali del lago, pertanto, non si ravvisa alcuna alterazione del regime delle correnti superficiali e profonde.

Osservazione_05

Per quanto riguarda le opere di compensazione da realizzare sul Torrente San Bernardino, il Proponente ha redatto l'intervento secondo le indicazioni del Comune di Verbania ed è disponibile a rivederne i principi qualora dovessero essere in conflitto con altre iniziative in essere e/o dovessero essere ravvisati impatti ambientali sull'ecosistema.

Infine si allegano alle presenti Note tecniche gli scambi epistolari tra il Proponente e il CNR IRSA in relazione a un articolo pubblicato su LASTAMPA in data 13 dicembre 2023 firmato della giornalista Cristina Pastore che riportava innumerevoli inesattezze sul progetto e su un presunto diniego da parte del CNR IRSA”.

Nota in data 21/12/2023 dal CNR al la Società Marittima Verbella:

Egr. Dr. Diana,

in allegato le inviamo per conoscenza la nostra replica al recente articolo di giornale apparso sul quotidiano “La Stampa” nella cronaca locale di Novara-Verbania, dal titolo “Il CNR dice no al Porto di Pallanza. Ma in ritardo”, con il quale si dà notizia dello stato di avanzamento del progetto del nuovo porto turistico di Pallanza, comune di Verbania. L’articolo, che verosimilmente riporta notizie precedenti all’incontro avvenuto presso la nostra Sede il 13 dicembre scorso con il sindaco di Verbania e l’Arch. Montani, riporta notizie e conclusioni che non rispecchiano affatto la nostra posizione sulla questione poiché non ci siamo mai espressi in merito alla fattibilità o meno dell’infrastruttura in oggetto o del suo impatto ambientale, ma abbiamo fatto presente a chi dovrà prendere una decisione le nostre osservazioni sul progetto che è stato presentato.

Come già espresso nel corso dell’incontro, siamo aperti a discutere soluzioni che possano salvaguardare le nostre attività di ricerca.

Cordiali saluti - Il Direttore ff. CNR-IRSA Il Responsabile di Sede CNR-IRSA di Verbania - Simona Rossetti Aldo Marchetto”

Nota in data 18/12/2023 del CNR al Direttore de “La Stampa”:

“Spett.le Andrea Malaguti - Direttore de “La Stampa” - Redazione di Torino - 10126 Via Lugaro, 15 -lettere@lastampa.it Siamo a scriverLe in merito all’articolo pubblicato il giorno 13 dicembre scorso nella sezione Novara-VCO del quotidiano da Lei diretto, dal titolo “Il CNR dice no al Porto di Pallanza. Ma in ritardo”, con il quale si dà notizia dello stato di avanzamento del progetto del nuovo porto turistico di Pallanza, comune di Verbania

L’articolo contiene diverse inesattezze, a cominciare dal titolo, e quanto scritto non rispecchia affatto la posizione del CNR-IRSA sulla questione.

Il CNR è un Ente di Ricerca e non si esprime sulla fattibilità o meno della realizzazione di una infrastruttura e del suo impatto ambientale, a meno che non sia chiamato, ufficialmente e formalmente, a farlo. Ma solo, come è logico, sulle materie di sua competenza.

Nella comunicazione inviata al Ministero dell’Ambiente, presso il quale è in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, e a cui ogni cittadino, se adeguatamente informato del procedimento, può sottoporre le proprie considerazioni, il CNR-IRSA ha espresso non un parere sulla fattibilità dell’opera in sé, quanto invece delle osservazioni puntuali rispetto ai possibili impatti dell’opera sulle specifiche attività di ricerca dell’Istituto, in corso e future, e sulla funzionalità di alcune infrastrutture (delle quali la boa limnologica è un esempio) e che devono rimanere attive e funzionanti. Impatti non adeguatamente valutati, fino ad ora, nel dossier progettuale ma che, auspichiamo, saranno presi adeguatamente in considerazione nel prossimo futuro dal team di progetto e/o dal proponente dell’opera.

Quanto alle affermazioni relative alla indisponibilità di una nostra collaborazione, è proprio vero il contrario. In occasione dell’incontro a cui si fa riferimento nell’articolo, da parte nostra vi era stata la massima disponibilità ad una collaborazione compresa l’installazione di ulteriori sensori sulla boa limnologica per la misurazione del moto ondoso. Tuttavia, a valle di questo incontro e di successive email di conferma della nostra disponibilità, non vi è stato più alcun contatto ulteriore. Questa disponibilità è stata rinnovata anche nel recente incontro voluto dal Sindaco di Verbania Silvia Marchionini e a cui ha partecipato anche l’Arch. Antonio Montani (13 dicembre scorso) al fine di identificare azioni necessarie per tenere conto delle criticità da noi sollevate.

Sempre nell’articolo si riporta in modo impreciso l’osservazione in merito agli interventi compensativi proposti sul Torrente S. Bernardino. Riportiamo qui quanto già precedentemente evidenziato sulle azioni compensative proposte che sono presentate in modo generico e non dettagliato: “andrebbe verificato che ulteriori interventi non vadano ad inficiare quanto finora realizzato allo scopo di sostenere la biodiversità e preservare la fascia vegetazionale periferuale di estrema importanza per l’ecosistema del fiume.” Ogni riferimento al corridoio ecologico realizzato per la riproduzione dei pesci è del tutto fuori contesto in quanto non è a quell’aspetto che ci si riferiva nella comunicazione al Ministero dell’Ambiente. Il Responsabile della Sede IRSA di Verbania Dott. Aldo Marchetto e i ricercatori coinvolti nelle attività di ricerca sono disponibili a fornire, come sempre, le informazioni tecnico-scientifiche necessarie.”

Pareri/osservazioni pervenuti dopo la trasmissione delle Integrazioni:

Regione Piemonte, giusta nota acquisita al prot. n. MASE/0039540.29-02-2024 (DGR n. 1-8243 del 28.02.2024):

“L’Organo tecnico regionale (OTR), riunitosi in data 16 febbraio 2024 a seguito del riavvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale, ha evidenziato la necessità di esprimere al Ministero per l’Ambiente e la Sicurezza Energetica (MASE) le osservazioni in merito alla documentazione integrativa, come di seguito riportato.

Si premette che la compatibilità delle opere che vengono eseguite in acque italiane con la Convenzione italo Svizzera per la Pesca sarà comunque oggetto di parere obbligatorio e vincolante da parte del Commissario per la pesca nelle acque italo-svizzere, come evidenziato nella nota trasmessa al MASE e acquisita a ns. prot. n. 9342 del 23.02.2024.

Acque

Per quanto di competenza con riferimento alla tematica delle acque si rileva quanto segue:

1) i riferimenti normativi inerenti gli aspetti di tutela e salvaguardia delle acque nella documentazione integrativa dello Studio di Impatto Ambientale risultano complessivamente corretti ed aggiornati;

2) in relazione agli impatti potenziali generati in corso d'opera dalle realizzazioni in acqua, permangono alcuni elementi di perplessità, dal momento che non è stata effettuata alcuna caratterizzazione sito-specifica o quanto meno una ricognizione della presenza, della tipologia e dell'estensione di eventuali colonizzazioni vegetali ed animali dei fondali che sarebbero interessati dall'infissione dei pali e dalla posa dei corpi morti di ancoraggio nell'area di intervento. Tale ricognizione viene demandata dal Proponente alla successiva fase esecutiva, così come eventuali interventi di ripristino e recupero di organismi, peraltro limitato, stando a quanto indicato, al trasferimento di eventuali molluschi di rilevanza ambientale ivi presenti.

Questa Amministrazione è peraltro venuta recentemente a conoscenza di potenziali interferenze dell'opera in oggetto con adiacenti aree e punti di monitoraggio "storici" del CNR-IRSA, Sezione di Pallanza, già Istituto per lo Studio degli Ecosistemi (CNR-ISE) e per decenni precedentemente Istituto Idrobiografico Italiano (CNR-III). Pur non trattandosi, nel caso in specie, di stazioni di monitoraggio della rete regionale per la definizione dello Stato di Qualità lacustre ai sensi della Direttiva Quadro Acque (DQA), si ritiene meritevole di attenzione la vicinanza - se non l'interferenza - dell'opera in oggetto con tali siti di rilevanza scientifica, ai fini della salvaguardia del patrimonio e delle serie storiche di dati limnologici ed ecologici che essi forniscono.

3) nella documentazione integrativa non risulta indicata, neppure a grandi linee, tranne per quanto concerne le dimensioni di allocazione, la tipologia dei natanti (propulsione, funzione etc.) di cui si prevede l'accoglienza nel porto. Rimane pertanto indeterminato l'impatto potenziale della struttura in fase di esercizio, in particolare sugli ecosistemi acquatici e ripari, nonché sugli altri utilizzi antropici limitrofi, potenziali e reali, della risorsa idrica, quali ad esempio le aree designate per l'estrazione di acque destinate al consumo umano o le aree designate come acque di balneazione, tutte Aree protette ai sensi dell'Allegato IV della DQA;

4) per quanto attiene il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA), si prende atto dell'aggiornamento dei riferimenti normativi inerenti allo Stato qualitativo delle acque: tuttavia si ritiene che il Piano di monitoraggio dell'opera non risulti tuttora correttamente impostato, in quanto l'aver previsto sia per l'Ante operam (AO) sia per la fase di corso d'opera (CO) sia per il Post operam (PO) l'intero set parametrico della Tabella 1/A del D.Lgs. 172/15 (Standard di qualità ambientale nella colonna d'acqua e nel biota per le sostanze dell'elenco di priorità) identificato nella documentazione integrativa come AISU-LAB, risulta eccessivo e non contestualizzato in riferimento a molti parametri, per i quali non si prefigurano pressioni antropiche a questi correlabili nell'area di intervento. È il caso, ad esempio, di erbicidi ed insetticidi strettamente connessi a specifiche attività agricole (a titolo d'esempio Alaclor, Atrazina, antiparassitari del ciclodiene, Diuron e Isoproturon, Endosulfan, Dicofol, Eptaclor ed Eptaclor epossido, Chinossifen, Trifluralin ed altri) nonché di altri composti estremamente rari in quanto specifici di determinate produzioni industriali quali ad esempio Tributilstagno o Di(2etilossil)ftalato. Sarebbe quindi opportuna una selezione dei parametri da indagare sulla base delle effettive contaminazioni, o rischi di contaminazione delle acque, dei sedimenti o del biota lacustre nell'area di progetto, sulla base delle pressioni realmente esistenti sul territorio, comprese quelle connesse al SIN della Bonifica di Pieve Vergonte. Si osserva che le misurazioni previste nella fase di esercizio devono essere effettuate nel periodo di maggiore fruizione del porto, presumibilmente nel periodo estivo. Il monitoraggio delle acque deve essere coerente con quanto previsto dalla Rete di monitoraggio regionale della qualità delle acque anche in riferimento agli aspetti legati alla balneazione. La scelta dei parametri dovrà essere funzionale alla valutazione dei possibili impatti determinati dalla realizzazione ed esercizio dell'opera. Il Piano di monitoraggio ambientale dovrebbe essere integrato per gli aspetti biotici in funzione degli esiti delle indagini preliminari sulla componente biotica lacustre. Qualora venisse identificato e descritto un ambiente di rilevanza naturalistica, il possibile impatto dell'opera dovrebbe essere monitorato e adeguatamente mitigato.

Si rammenta che, in relazione a quanto previsto dalla Direttiva 2000/60/CE devono comunque essere messe in atto tutte le misure necessarie per mantenere gli obiettivi ambientali già conseguiti dal Lago Maggiore (ITIRPOTI2LN1IN), in modo particolare devono essere evitate sia nella fase di cantiere che nella successiva fase di esercizio, possibili contaminazioni delle acque derivanti da pratiche scorrette (es. smaltimento in acqua dei reflui di sentina) o da sversamenti accidentali di sostanze utilizzate nell'infrastruttura (es. idrocarburi).

Si sottolinea quanto previsto dall'art. 13 (Obiettivi di qualità ambientale) che al comma 2 lettera a) richiede che "per i corpi idrici superficiali naturali sia mantenuto o raggiunto l'obiettivo di qualità corrispondente allo stato "buono" ecologico e chimico e sia altresì mantenuto, ove già esistente, lo stato ecologico "elevato".

Si ritiene necessario che venga opportunamente valutata la possibile interazione dell'opera con la fruizione balneare per garantire il mantenimento della classe di qualità delle acque. Infine, si ribadisce comunque che dovrebbe essere valutata/prevista la presenza di panne per evitare eventuali sversamenti di oli idraulici, non solo in fase di cantiere ma anche nella normale fase di esercizio, per la quale nel SIA il proponente non ha previsto mezzi di intervento in caso di sversamenti accidentali.

Si ricorda infine che, ai sensi del D. Lgs. 152/06, art. 9, e secondo i criteri definiti dall'Allegato 6 alla Parte III, il Lago Maggiore costituisce area sensibile, richiedendo pertanto particolare attenzione rispetto alle possibili immissioni di sostanze nutrienti come previsto dall'art. 15 del PTA.

Rifiuti

Per quanto riguarda l'organizzazione della raccolta dei rifiuti nel porto turistico in progetto si prende atto delle integrazioni e delle modifiche inviate da proponente e si evidenziano alcuni punti da chiarire:

- il progetto iniziale prevedeva la sistemazione di cestini accessibili agli utenti del porto posizionati lungo i pontili; nel documento con le integrazioni si legge che questa soluzione è stata accantonata in favore del posizionamento di un'isola ecologica interrata nell'area del parcheggio; sono previsti 5 contenitori (umido, plastica e metallo, cartone, vetro, indifferenziato) ad accesso controllato con tessera e riservato ai soli dipartisti;
- tale soluzione, tuttavia, presenterebbe alcune criticità, legate soprattutto all'accessibilità dell'area da parte degli avventori occasionali del porto. Se nel perimetro della struttura sono stati eliminati i cestini inizialmente posizionati lungo i pontili occorrerà pensare ad un'altra soluzione affinché tutti gli utenti del porto, e non solo i dipartisti, possano gettare i loro rifiuti in modo agevole;
- nelle integrazioni presentate si scrive inoltre che "i cassonetti verranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani": resta da capire se l'impresa abbia già preso accordi con il gestore del servizio di raccolta rifiuti sul territorio del comune di Verbania (ConserVCO), dal momento che non sembrano esserci altre isole ecologiche interrate e il comune sia servito dalla raccolta differenziata porta a porta. Il gestore potrebbe quindi non avere i mezzi idonei allo svuotamento di questi contenitori inseriti nel progetto;

In riferimento alla “gestione rifiuti - acque di sentina” viene chiarito che per le acque nere delle imbarcazioni saranno presenti colonnine di prelievo e le acque, tramite pompa, saranno convogliate con tubazioni lungo i pontili e poi sotto la passerella di accesso, alla fognatura comunale. La struttura sarà resa disponibile per tutte le imbarcazioni. La stima fatta rispetto ai flussi e alla presenza o meno di toilette nelle imbarcazioni porta a valutare, con un riempimento del serbatoio, una quantità di reflui pari a 3290 litri/giorno conferiti in fognatura. A tal proposito non è chiaro se quanto progettato è stato verificato con il gestore in merito alla possibilità effettiva di un allaccio con questo volume di scarico giornaliero. Andrebbe inoltre chiarito se tale volume corrisponde alla stima del massimo scaricabile.

In relazione allo scarico acque oleose di sentina il proponente dichiara che verranno raccolte attraverso un apposito carrellino con pompa di aspirazione e serbatoio della capacità di 80 litri. Si prevede che le acque prelevate dalle imbarcazioni siano conferite alle ditte specializzate per lo smaltimento. A tal proposito non viene indicata nella documentazione integrativa la presenza e dimensionamento di una vasca d'accumulo. Si osserva che appare improbabile un conferimento delle acque nere ogni qual volta si esaurisce la capacità del “carrellino” di cui sopra, e pertanto non è chiaro se la ditta specializzata nella gestione di questo rifiuto liquido svuoterà direttamente questo serbatoio al bisogno, oppure se è presente nel porto una cisterna di volume maggiore dove raccogliere le acque di sentina in attesa del ritiro da parte della ditta specializzata.

Riguardo invece ai servizi dell'house-boat, dalla nuova documentazione si evince che i reflui (acque nere e grigie) recapiteranno in casse di raccolta, di cui tuttavia non sono indicati i dimensionamenti e il cui contenuto sarà rilanciato in fognatura attraverso "una pompa di rilancio collegata a un collettore posizionato sotto la passerella del pontile." Anche le acque nere sopra citate transitano nella tubazione sotto il pontile; occorrerebbe quindi chiarire se i volumi di cui sopra (3290 litri/giorno) siano riferiti solo alle acque nere delle imbarcazioni o ad entrambe le tipologie di reflui. Si conferma quindi la necessità di verificare la capacità del collettore di ricevere tutti i reflui che si originano dal porto.

Le imbarcazioni potrebbero produrre rifiuti anche diversi rispetto a quelli raccolti nell'isola interrata, ossia RAEE, batterie e accumulatori e reflui. Per quanto riguarda i RAEE e batterie e accumulatori non è previsto un contenitore per la raccolta in loco, sarebbe opportuno affiggere una comunicazione con orario e indirizzo del centro di raccolta che serve il comune di Verbania, indicando anche quali tipologie di rifiuto possono essere conferite dagli utenti. Per le acque nere delle imbarcazioni sono previste stazioni di raccolta direttamente sui pontili con collegamento diretto alla rete fognaria, mentre invece non risultano chiare le modalità di raccolta e gestione delle acque di sentina. Il carrello preposto alla loro raccolta è dotato di un serbatoio di capacità 80 l: dalle integrazioni presentate non è chiaro se la ditta specializzata nella gestione di questo rifiuto liquido svuoterà direttamente questo serbatoio al bisogno oppure se è presente nel porto una cisterna di volume maggiore dove raccogliere le acque di sentina in attesa del ritiro da parte della ditta specializzata.

Atmosfera e clima

In riferimento al tema del cambiamento climatico, come indicato dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020 “Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale”, le integrazioni riportano un'analisi della caratterizzazione meteo-climatica dell'area oggetto di studio, con l'identificazione dei possibili hazard climatici per l'area e dei loro possibili impatti. Sono stati presi a riferimento i dati tratti dalla “Analisi della condizione climatica attuale e futura” del PNACC. Si osserva che per una maggiore contestualizzazione sarebbe stato più indicato utilizzare le informazioni disponibili sul “Portale sul Clima in Piemonte” realizzato da Arpa Piemonte (https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/portale-sul-clima-in-piemonte).

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

La documentazione integrativa presenta la trattazione degli studi promossi dal CIP AIS datati 2011- 2012. Per quanto l'inquadramento ambientale risulti esaustivo, si ritiene tuttavia necessario avere a disposizione dati aggiornati e circoscritti all'area di intervento. La descrizione delle biocenosi presenti in tale area è funzionale alla valutazione dei

possibili impatti sulle componenti biotiche ed ecosistemiche ed alla definizione delle necessarie misure di mitigazione. Un piano di indagini ambientali dovrebbe essere predisposto in fase di progettazione esecutiva.

In fase di realizzazione è importante che vengano adottate tutte le precauzioni necessarie al fine di limitare il diffondersi di specie vegetali e animali alloctone ed invasive. Nella documentazione presentata non viene fatto cenno a tale problematica che può interessare l'ambiente lacustre.

SIN

In merito all'interferenza del progetto con il SIN si osserva che nella documentazione integrativa appare poco chiara la progettazione dei monitoraggi ambientali.

Le finalità delle indagini effettuate e di quelle previste nei monitoraggi nell'ambito della verifica di potenziale contaminazione del SIN non sono le medesime di quelle finalizzate alla verifica della qualità delle acque superficiali ai sensi della Direttiva Acque. Si suggerisce quindi di tenere distinte le due attività.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale, elaborato PALLANZA_SA_0401_1, ha integrato i parametri richiesti dalla Regione Piemonte ai sensi del D. Lgs. n. 172/15, unitamente a quelli di verifica di contaminazione del SIN. Non vi è però indicazione di quanto richiesto da Arpa nel parere prot. n. 17769 del 23/02/2023, a seguito della presentazione del Piano preliminare di indagini (presentato dal Proponente a luglio 2022), in merito all'esecuzione di indagini post operam sulla matrice sedimento con saggi di tossicità acuta in batteria standard.

Si sottolinea che tale attività di monitoraggio sui sedimenti è stata prevista solo nel post operam, a cui non si possono applicare le CSC del suolo ma solo i valori della nota ISPRA “Proposta valori di intervento per i sedimenti Laghi Maggiore, Mergozzo e Fiume Toce”, Prot. ISPRA n. 34279 del 13/08/2009, Prot. MATTM 17598 del 19/08/2009.

Rumore

In riferimento alla componente rumore si prende atto che nella documentazione integrativa viene previsto quanto segue:

1. Rispetto, per la fase di cantiere, delle indicazioni contenute nel Regolamento acustico del Comune di Verbania.
2. Adozione di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia impiegando macchinari in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che attraverso un'adeguata e oculata organizzazione delle attività di cantiere.

Effettuazione di autocontrolli tramite misure fonometriche tese a verificare il rispetto dei limiti normativi presso i ricettori maggiormente interferiti così come previsto dal punto 13 del cap. 4 della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.

Traffico e parcheggi

Il dimensionamento dei parcheggi, sostanzialmente basato sull'utilizzo di quelli già presenti, sembrerebbe evidenziare potenziali criticità in tal senso e anche per i flussi di traffico indotti.

Compensazioni

Il proponente ha presentato anche integrazioni in merito alle opere compensative, tuttavia si osserva:

- In relazione ai “tetti verdi” sulle strutture esistenti presenti nell'area di intervento permane poca chiarezza in merito alla progettazione, ad esempio non è chiaro se si tratta di manutenzione di un'opera a verde già esistente.
- In relazione alla Sistemazione del Rio San Bernardino si ritiene necessario che in fase di progettazione esecutiva venga presentato un dettagliato Progetto di riqualificazione ambientale, comprensivo delle tecniche adottate, delle specie vegetali da mettere a dimora e di un piano di manutenzione della durata di almeno 5 anni”;

Osservazioni della Signora Marica Spezia, in data 29/02/2024, acquisita al prot. n. MASE/0038790 del 14/03/2024, che così conclude:

“.....Siamo consapevoli dell'importanza del turismo lacustre e dell'attrazione che esso esercita a favore della città e della sua economia; ma tutto ciò non deve essere a detrimento di valori irrinunciabili come il Paesaggio, l'ambiente, l'ecosistema lacustre e la stessa qualità di vita dei propri abitanti.

Ci pare opportuno sottolineare come le caratteristiche di Verbania e quella dell'intera estensione costiera lacustre, debbano indurre a valutare interventi turistici “poco impattanti” ossia “ecosostenibili” e non massivi che comprometterebbero inevitabilmente le attrattive, ossia le peculiarità che rappresentano davvero l'attuale fonte di interesse del nostro turismo e soprattutto della tendenza in atto di turismo ecologico naturalistico.

Manifestiamo quindi grande preoccupazione per il progetto del nuovo Porto di Pallanza perché riteniamo un grave errore intaccare, come purtroppo già successo in esperienze passate, aree preziose e ancora ben conservate che sono elemento fondante di un turismo di qualità che valorizzi il Paesaggio e l'Ambiente.

Auspichiamo inoltre che vengano in futuro intrapresi percorsi legati alla gestione del territorio, programmati e partecipati, che perseguano la finalità di valorizzazione la città e in particolare le sue bellezze naturali, paesaggistiche e culturali.

Ci poniamo inoltre la domanda, che porgiamo ai destinatari di queste osservazioni, di quali siano i motivi per i quali non si è proceduto alla ricostruzione in località Intra del precedente porto turistico galleggiante andato distrutto.

Ricostruzione il cui progetto era stato depositato a codesto Ministero e di cui nulla più si è venuti a conoscenza.

Appare comunque evidente che l'eventuale prospettiva di due porti con una capienza complessiva di circa quattrocento posti barca, appare del tutto sopra stimata rispetto all'eventuale richiesta del settore.

CONCLUSIONI

In sintesi, riteniamo che le criticità rilevate siano tali da poter affermare l'impossibilità che la struttura portuale in esame possa ottenere una valutazione positiva, in considerazione degli aspetti ambientali, paesaggistici, naturalisti, di fruizione turistica e di adeguamento alle norme attuali di cui sopra”;

Osservazioni del Signor Attalla Farah, consigliere del Comune di Verbania, in data 01/03/2024, acquisite al prot. n. MASE/0040666 del 14/03/2024:

L'Osservante richiama l'incongruenza delle strutture di progetto con il contesto edificato a terra, senza invece riflettere le caratteristiche distintive del paesaggio circostante; segue poi la descrizione dell'ambiente in cui va a inserirsi l'opera di progetto; richiama poi la distruzione del porto comunale in località “Palatucci” e le possibili alternative di localizzazione di una analoga struttura portuale (“*difficilmente sostenibile la localizzazione alternativa a Pallanza*”); sono sollevati quesiti e obiezioni sui parcheggi, in particolare sulla loro mancanza, e sono riportate le “Raccomandazioni tecniche che costituiscono gli aggiornamenti *standard* di settore prodotti dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione; è richiamata poi la non positività dell'intervento che non prevede se non oneri a carico del contesto “ospite”, a fronte di un canone di concessione insufficiente rispetto al costo indiretto che tale concessione potrebbe generare; richiama inoltre gli strumenti urbanistici, anche precisando che la struttura, pur se localizzata solo nella superficie dello specchio delle acque deve essere considerata a tutti gli effetti attività commerciale; il Piano regolatore vigente non prevede l'attuazione dell'intervento nella zona scelta dal Proponente e l'opera è in totale difformità con il vigente Piano disciplinante l'uso del demanio idrico lacuale della città di Verbania;

Osservazioni della Signora Silvia Frattini, in data 29/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0039329 del 14/03/2024:

“Si premette che la scrivente società Marina di Pallanza srl esercita dall'anno 2013 un'attività cantieristica e di rimessaggio natanti sul lungolago di Verbania con concessione demaniale n. 23/2018, rinnovabile alla scadenza del 31.12.2026, aventi aree lacuali concomitanti con il Nuovo Porto di Pallanza.

Teniamo a far notare che il nuovo progetto, andrebbe ad occupare una parte del nostro spazio lago dove a tutt'oggi sono ancorate boe regolarmente a noi concesse fino alla scadenza. La mancanza delle stesse, ci causerebbe un danno ingente in quanto la nostra attività si mantiene anche affittando i posti barca alle boe e provvedendo alla manutenzione delle imbarcazioni ad esse ormeggiate.

Preso atto degli elaborati grafici in progetto, si rende noto delle seguenti osservazioni:

fig. 3.4 (stato di fatto): in concomitanza con il nostro confine, non è stata evidenziata la presenza di un pontile a tutt'oggi esistente e a noi regolarmente concesso, che ci permette di poter svolgere l'attività di locazione e sosta temporanea delle imbarcazioni da noi gestite. Altro enorme problema che sussisterebbe è dato dal punto di varo della SOCIETA' CANOTTIERI PALLANZA che li obbligherebbe ad utilizzare come via di uscita lo spazio ridotto tra i natanti ormeggiati al nostro pontile rischiando quindi una collisione tra le stesse.

Tav. n° 8 fig. 1.1 (progetto definitivo) vedi osservazione precedente, anche in progetto il nostro pontile non viene menzionato.

fig. 3.3 L'area evidenziata in rosso dove è stata richiesta la concessione corrisponde alla superficie ad oggi da noi utilizzata. Riteniamo pertanto che possa trattarsi di un errore progettuale.

Per i punti sopra citati, facciamo presente che, fino alla scadenza della nostra concessione, ovvero 31 dicembre 2026, non possa essere accordata a terzi la stessa area e di conseguenza le eventuali autorizzazioni dovranno essere rilasciate solo in data successiva con una regolare asta da effettuarsi con i richiedenti.

Precisiamo inoltre che il nostro attuale deposito di natanti è ubicato esattamente in corrispondenza del nuovo progetto e una contemporanea attività ne renderebbe impossibile la gestione. Ricontriamo problematiche anche per il nostro chiosco ITTICO in quanto i parcheggi ora utilizzati dalla clientela verrebbero privatizzati. L'area di cantiere del costruendo porto sarebbe attigua al chiosco pertanto è facile immaginare che nel periodo di realizzazione, riscontreremo una notevole diminuzione del fatturato, difficoltà dello svolgimento quotidiano del lavoro, oltre che a un evidente danno di immagine.

In passato (2012) MARINA DI PALLANZA aveva peraltro richiesto di poter ingrandire la propria attività con la possibilità di poter realizzare un porticciolo (di dimensioni ridotte rispetto al nuovo progetto).

Tale progetto, per un investimento pari a C. 1.235.000,00 oltre iva è stato da noi accantonato in quanto come si evince nella risposta del comune di Verbania, vedi punto D della lettera allegata, gli anni a noi eventualmente concessi sarebbero stati al massimo pari a quindici, motivando tale decisione dal fatto che LE OPERE PREDOMINANTI SAREBBERO STATE A LAGO E NON A TERRA, per cui abbiamo ritenuto che l'investimento non sarebbe stato sostenibile. Alla luce di quanto sopra esposto, si deduce una netta disparità di trattamento, in quanto il progetto Nuovo Porto Marina di Verbella pur avendo un maggiore investimento economico, questo è quasi per la totalità a lago, quindi la scrivente, si chiede quali possano essere le motivazioni di una evidente disparità con la nostra precedente richiesta, per cui riteniamo che i trent'anni di concessione previsti non siano in congrui.

A queste dirette e “mortalì” conseguenze per la ns. azienda si aggiungono - come privati cittadini — innegabili considerazioni e proteste per il grave danneggiamento alla linea di costa che si andrebbe a determinare con questo progetto: ad esempio si verificherebbe una radicale variazione sulle correnti della zona con il possibile apporto di materiali superficiali ed inquinanti che andrebbero a depositarsi nella nostra zona a lago. È evidente che la realizzazione

di un'opera così "fuori scala" rispetto alle attività e possibilità nautiche del lago, comporterebbe inoltre potenziali inquinamenti per involontarie perdite di carburante delle 150 imbarcazioni che si pensa di accogliere, oltre a sommovimenti del fondo visto l'afflusso di natanti in entrata ed in uscita. Non vanno inoltre dimenticati i danni alla flora e fauna ittica, compresi gli inconvenienti causati dal rumore per la posa delle parti prefabbricate della nuova costruzione, l'impossibilità di raggiungerlo via terra, la pericolosità di banchine troppo vaste che non diano l'accesso diretto e sufficiente a terra. Ne consegue che una così grande struttura nautica rappresenterebbe un vero e proprio scempio ambientale non supportata da adeguati servizi a terra, area parcheggi e aree di servizio.

Facciamo inoltre notare che attualmente presso Marina di Pallanza operano 5 addetti che diventano 7/8 durante il periodo estivo, mentre da ittico Fish Bar le persone operanti sono 8.

Concludendo, non avremmo nessun tipo di problema qualora il porto avesse un impatto notevolmente ridotto, non si sovrapponesse alla nostra attività e soprattutto se gli anni a loro concessi fossero congrui a quanto a noi prospettato";

Osservazioni del Signor Piero Vallenzasca, Legale Rappresentante dell'Associazione Italia Nostra APS, in data 26/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0036546 del 05/03/2024;

"Il progetto di nuovo porto turistico in località Pallanza del Comune di Verbania, sottoposto a valutazione di impatto ambientale, si colloca nell'Ambito denominato dallo strumento di Pianificazione regionale sovraordinato e vigente (PPR): Costa nord del Lago Maggiore- ambito di paesaggio n. 12.

Si richiamano qui gli aspetti salienti di quest'ambito così come descritti nel medesimo Piano Paesaggistico, con riferimento esclusivo ai profili che possono avere rilievo rispetto all'inserimento progettuale del porto in località Pallanza e oggetto di valutazione presso Codesto Ministero e di integrazioni prodotte dal soggetto proponente.

Si prende in considerazione e si riporta anche l'apparato normativo che il Piano, specificatamente le sue NTA e non solo, contiene, ossia gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni che lo strumento di pianificazione paesaggistica individua e che possono avere rilievo sempre per i fini che ci proponiamo.

"L'area perilacuale è disseminata di ville di pregio, circondate da parchi con piante secolari sia spontanee sia esotiche, che arricchiscono la bellezza naturale delle sponde. L'insieme dei comuni rivieraschi costituisce sistema per la forte emergenza di strutture storicizzate per il loisir e di ville e giardini storici. La presenza di questi ultimi definisce un paesaggio antropizzato con connotazione arborea tradizionale e di essenze importate in periodo otto-novecentesco"

"...Il paesaggio insubrico ha un alto carattere di unicità e di rarità. Esso è la testimonianza dell'imponente azione dei ghiacciai alpini e rappresenta una realtà naturale che si avvantaggia di caratteristiche climatiche particolarmente favorevoli allo sviluppo della vegetazione. L'ecosistema lacustre è particolarmente sensibile alle modificazioni di origine antropica che possono produrre impatti notevoli e avere effetti molto dannosi; perciò è necessario un continuo monitoraggio per intervenire rapidamente, in caso di necessità, con misure che permettano al sistema di mantenere un'elevata resilienza.

Si tratta di un paesaggio oggetto di rappresentazioni artistiche e letterarie, meta privilegiata del "Grand Tour", che conserva un j'ascino unico, dato dalla complessità e dalla mutevolezza dei quadri panoramici, e una rara stratificazione di elementi botanici e architettonici di assoluto valore".

Quanto abbiamo riportato offre il quadro paesaggistico generale del complesso costiero entro il quale il progetto si colloca. E' un quadro profondamente connaturato sotto il profilo storico e identitario, sicuramente singolare e dove, come rileva la stessa relazione descrittiva: " le modifiche antropiche possono produrre impatti notevoli e avere e effetti dannosi."

È indubbio che il progetto del porto turistico di Pallanza deve essere valutato tenendo ben presente questo quadro generale entro il quale lo si vorrebbe collocare, in quanto si inserisce in maniera artificiale, persino alieno, nel segmento costiero compreso tra due importanti nuclei abitativi storici: quello di Suna e quello di Pallanza le cui quinte edilizie principali si affacciano sul medesimo tratto costiero e lo informano, qualificandolo.

Sotto questo profilo non ci sembra che le integrazioni prodotte abbiano modificato in maniera sostanziale l'impatto che l'opera presentava nella sua prima versione e neppure ci sembra che abbiano risposto in maniera esaustiva alle richieste formulate dagli Enti partecipanti alla valutazione.

La riduzione dello specchio d'acqua occupato (mq. 22.000 pari a circa 4 campi di calcio), non è tale da modificare il quadro, tanto è vero che la riduzione dei posti barca a 150 non è rilevante e neppure è vero quanto sostenuto dai proponenti laddove affermano che l'opera si è conformata al profilo di costa sul quale insiste. La diga foranea non è affatto parallela a quella linea, come invece ora lo è la banchina di terra, ma segue un andamento diverso che, in direzione nord/sud si allarga rispetto al profilo costiero, incidendo così ancora fortemente sul cono visivo che si coglie dalla costa in direzione degli scorci alpini che si aprono in quella direzione e che costituiscono un elemento sedimentato e interiorizzato del paesaggio locale, non riproducibile.

Tutto ciò non è affatto irrilevante rispetto a quanto, sempre il Piano Paesaggistico afferma nella descrizione delle caratteristiche degli insediamenti della fascia costiera lungo la via che costeggia il perimetro lacustre, definendo che:

" L'insieme dei comuni rivieraschi costituisce sistema per la forte emergenza di strutture storicizzate per il loisir e di ville e giardini storici. La presenza di questi ultimi definisce un paesaggio antropizzato con connotazione arborea tradizionale e di essenze importate in periodo otto-novecentesco "Definisce questi ultimi" Fattori Strutturanti "..." da sottoporre a puntuale individuazione a scala edilizia, nel quadro di livelli di pianificazione comunale o intercomunale".

E ancora, fattori qualificanti vengono individuati nel:

"Sistema delle piazze sul lungolago dei centri abitati storici (Verbania, Stresa, Cannobio, Cannero); — litorali balneabili — sistema dei porti lacustri — stazioni storiche dei traghetti navigazione laghi — area Colonia Motta a Verbania - golfo Borromeo e isole Borromeo.

Mentre elementi in contrasto vengono segnalati:

" la commistione con strutture più recenti, il riallestimento dei lungolago ha abusato nell'uso di elementi contemporanei in stile— la fascia costiera, soprattutto nel tratto tra Stresa e Verbania, è stata colpita dall'ammodernamento stradale e dai collegamenti con l'autostrada A26 (svincolo di Baveno) — mancanza di regolamentazione delle strutture turistiche e di arredo urbano sul lungolago (chioschi, dehors, bancarelle, ecc.); — abbandono, demolizione o conversione delle ville storiche.....

Non è dunque difficile immaginare come anche la progettata struttura portuale, proprio per le caratteristiche dimensionali e tecniche con le quali è stata presentata, molto poco ridimensionata e modificata rispetto alle integrazioni progettuali richieste, ben possa essere inserita in questo elenco di elementi detrattivi da cui la tratta costiera è stata interessata nei decenni trascorsi, diventando un nuovo elemento di forte contrasto e di ulteriore detrazione paesaggistica. Tanto più rileva l'osservazione qui sopra illustrata, quanto più si deve tener conto che il segmento costiero entro il quale l'opera viene progettata (prendendo in considerazione la fascia che si estende dalla località di Suna sino alla punta della Castagnola in località Pallanza), è caratterizzata dalla presenza di una tutela generale di costa, risalente all'anno 1959, e da una serie di tutele paesaggistiche più puntuali che si sono venute stratificando nel corso dei decenni, proprio a motivo della rilevanza esclusiva della tratta costiera.

Le vogliamo ricordare ed elencare:

- (D.M. 28/02/1953) Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio
- D.M. 2 aprile 1925 Dichiarazione di notevole interesse pubblico di alcuni terreni siti in territorio del Comune di Suna:
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico dei terreni col fabbricato siti nel Comune di Pallanza, di proprietà franzi Enrico e Fattalini Maddalena j'u Carlo
- D.M. 1/04/1924
- Dichiarazione di notevole interesse pubblico del Villino esistente lungo il Lago nel tratto confine Suna
- -D.M. 2S giugno 1959 Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Colle della Castagnola, con l'attigua porzione dell'abitato comunale e la zona costiera del lago Maggiore nella frazione di Intro, sita nell'ambito del Comune di Verbania

Giova quindi riprodurre, per quanto rileva, quelli che sono gli indirizzi strategici che il PPR assegna nell'ambito oggetto di interesse e cioè: "..... una prospettiva di tutela attiva, che salvaguardi i valori straordinari presenti (sia storico-culturali sia naturalistici) pur nella continuità degli utilizzi turistici ormai consolidati.....il controllo delle trasformazioni d'uso turistico ricettive dei complessi villa-giardino, verificando la compatibilità in rapporto alla conservazione degli elementi caratterizzanti dei luoghi (parcheggi, impianti tecnologici, attrezzature di servizio) la valorizzazione della peculiarità dei porti lacustri storici, l'ulteriore valorizzazione dei luoghi del loisir storicamente consolidati e riconosciuti per fama, promuovendo in particolare le valenze storiche dei luoghi, la sistemazione della fascia lacustre curando la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali, il contenimento degli interventi di potenziamento infrastrutturale non strettamente connessi a esigenze di sicurezza il regolamentare nei piani regolatori le caratteristiche dei porfi, dei mo/i, degli approdi e dei centri velici. "

Così come giova riprodurre, per quanto rileva, l'insieme prescritzionale che il PPR individua e rende cogente e obbligatorio:

"Nei laghi di cui al comma 4 la realizzazione di interventi relativi a nuovi porti, pontili o ad ampliamenti superiori al 20% della lunghezza dei moli o delle aree esterne esistenti di supporto alla funzionalità dei porti, è subordinata alla verifica della coerenza paesaggistica dell'intervento complessivo, prevedendo adeguati interventi e opere di integrazione con il paesaggio urbano e naturale circostante, da valutarsi in sede di procedure di VIA, ove prevista "

Mentre obiettivi e linee di azione sono, tra l'altro, indicati nel:

" Nel potenziamento dell'immagine articolata e plurale del paesaggio piemontese. Nella valorizzazione culturale, miglioramento di accessibilità e salvaguardia attiva dei paesaggi di specifico valore o eccellenza, nel quadro della valorizzazione del capitale territoriale. Nella valorizzazione e monitoraggio degli impatti dei luoghi del loisir. Nella salvaguardia e valorizzazione degli aspetti di panoramicità regionali e locali, con particolare attenzione agli spazi aperti che consentono la percezione in profondità del territorio e l'inquadramento dei beni di interesse storico culturale e all'aspetto consolidato degli skyline urbani, collinari e montani. Nella qualificazione dello spazio pubblico e dell'accessibilità pedonale al tessuto urbano e ai luoghi centrali con contenimento degli impatti del traffico veicolare privato.....

Nella valorizzazione della peculiarità dei porti lacustri storici e dei collegamenti via lago. Nella salvaguardia delle caratteristiche ambientali e storico-culturali degli ambiti di bordo dei laghi, con particolare riferimento agli ecosistemi delle acque a bassa profondità dei laghi minori e agli insediamenti storici per la villeggiatura e il turismo. Nella promozione di azioni coordinate a livello territoriale per la tutela e la valorizzazione della fascia lacuale. Integrazione paesaggistico- ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali

(localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'interno). Contenimento degli impatti delle nuove infrastrutture attraverso il rispetto dei rapporti scalari e morfologici con le peculiarità del luogo. “

La riproduzione dell'apparato descrittivo e normativo della Pianificazione Paesaggistica vigente è, nel nostro intento, finalizzata a rendere evidente il contrasto tra il progetto in esame e quello che dovrebbe esserlo fosse coerente con questo quadro.

Anche i raffronti portati a giustificazione della bontà progettuale e della sostenibilità della stessa, non sempre sono convincenti.

Il confronto con altre soluzioni portuali presenti nei maggiori laghi prealpini, a volte mostra soluzioni diverse e meglio sviluppate.

Ad esempio, laddove possibile, le collocazioni portuali hanno cercato di inserirsi in maniera più armonica nel profilo costiero, utilizzando la presenza di anse o insenature naturali che, oltre ad essere meglio funzionali ad una miglior protezione rispetto agli eventi meteo avversi, ne hanno mitigato visibilità e impatto.

Non è il caso del progetto del porto di Pallanza che spezza l'armonia costiera e si presenta come un oggetto artificiale, un'isola aliena, fuori scala rispetto ad altri elementi presenti: vedi le darsene, gli approdi temporanei, le vecchie strutture a lago, lo stesso porto storico di Pallanza, sfregiando il tratto costiero, rompendone l'armonia e oscurando visuali sedimentate e interiorizzate...secolari.

Abbiamo dunque sin qui voluto rappresentare il quadro di riferimento sovraordinato entro il quale l'opera in esame dovrebbe conformarsi, mentre a livello di scala minore osserviamo che il Comune di Verbania il quale, attraverso la gestione associata intercomunale, esercita, su delega Regionale, le funzioni amministrative connesse all'utilizzo e al governo del demanio lacuale, con proprio atto regolamentare, a valenza pianificatoria, (la delibera Consiliare n° 85 approvata in data 03/10/2011) si è dotato di uno strumento regolatorio che individua gli utilizzi in atto e possibili della fascia costiera di propria competenza.

In tale strumento, nel segmento di costa interessato dal progetto portuale in esame, non vi è previsione di insediamento portuale, ma vi sono previsioni diverse: E2 parcheggi/are verdi/ ciclabile -H sportive/nautiche/turistiche- I cantieristica. La Legge Regionale 17.1.2008 n. 2 individua le funzioni amministrative attribuite agli enti locali in materia di demanio idrico della navigazione interna ed in esecuzione dell'art. 6 della Legge Regionale 17.1.2008 n. 2 e dell'art. 7 comma 3 del Regolamento Regionale 29.7.2009 n. 13, i Comuni, anche in forma associata, devono approvare i "Piani disciplinanti l'uso del demanio".

Il Piano disciplina l'uso del demanio della navigazione interna lacuale, inteso come l'ambito territoriale demaniale, in acqua ed a terra, funzionale all'esercizio della navigazione interna e ad un uso pubblico, turistico, ricreativo, sportivo e commerciale. Il Piano approvato è composto da una parte normativa e da elaborati tecnici e contiene: - le indicazioni generali, con valore di indirizzo vincolante suddiviso in zone; - le norme relative all'utilizzo dei beni del demanio che forniscono criteri e linee guida a cui uniformarsi, - secondo le norme e le procedure di cui al Regolamento Regionale 28 luglio 2009 n.13 -, per il rilascio delle concessioni ed autorizzazioni.

Considerata la valenza pianificatoria che allo strumento per la gestione del demanio idrico lacuale è assegnata, non è possibile prescindere da esso per una verifica della coerenza del progetto di porto con il quadro pianificatorio disegnato dalla delibera Consiliare 85/2011 e sue modifiche.

Tale coerenza al momento non esiste e quindi sotto il profilo amministrativo, a norme invariate, non è neppure possibile ipotizzare il rilascio di una concessione per l'utilizzo del demanio lacuale ad uso portuale senza che il Comune, attraverso il suo Consiglio, si pronunci per una eventuale revisione del Piano.

A giudizio della scrivente Associazione, tale verifica avrebbe dovuto essere effettuata in maniera preventiva rispetto alla valutazione in corso, ossia attraverso una valutazione strategica a cui un piano, nel caso revisionato, probabilmente, avrebbe dovuto essere sottoposto.

Si può aggiungere che la pianificazione dell'utilizzo del demanio lacuale non può essere disgiunta dalla pianificazione urbanistica più generale, laddove quando l'oggetto della pianificazione, o meglio della mancata pianificazione, è una infrastruttura niente affatto marginale e niente affatto priva di conseguenze sul tessuto urbano sul quale verrebbe ad incidere. Si pensi, ad esempio, soltanto l'effetto sul sistema della viabilità e su quello dei parcheggi.

Vi è dunque la mancanza di un'ordinata programmazione dove la pianificazione deve procedere la progettazione, la valutazione strategica quella di incidenza, mentre ora si assiste alla richiesta di un'inserimento di un'opera al di fuori e addirittura in contrasto con la pianificazione vigente di settore e quella più generale di carattere urbanistico.

Allo stato della pianificazione vigente sarebbe, al più, ipotizzabile una previsione per limitate attrezzature atte a consentire la pratica del diportismo nautico, quali attracchi temporanei idonei alla sosta oraria, giornaliera, al più notturna al fine di favorire la mobilità turistica e diportistica alternativa a quella veicolare e stradale, specie laddove le modalità di attracco possano favorire l'uso di imbarcazioni a emissioni zero, vuoi a propulsione a vela, vuoi a propulsione elettrica. In questo modo verrebbero superate molte delle criticità di una grande struttura portuale come quella proposta. Il progetto prodotto è finalizzato invece a realizzare, di fatto, un rimessaggio permanente a cui saranno destinati gran parte dei posti disponibili e quindi, poco coerente con le finalità sopra richiamate.

Nel merito delle ulteriori risposte ai quesiti interlocutori che il Proponente ha dato, si rileva sommarietà e imprecisione. Proprio in tema di capacità del sistema parcheggi a sostenere la nuova aggiuntiva pressione che la struttura portuale, pur in condizioni di picco, determinerà, non si può non rilevare come il calcolo del fabbisogno non può essere fatto equiparando l'esigenza di posti auto con il numero dei posti di ormeggio in quanto la capacità di imbarco da parte dei

singoli natanti è generalmente superiore alla capacità di trasporto di una singola auto e quindi dovrebbe calcolarsi un fabbisogno aggiuntivo, il che non viene fatto, ignorando anche che la recente pedonalizzazione della vicina P.za Garibaldi ha prodotto l'esigenza di compensare la capacità di parcheggio venuta meno e che quindi, le nuove previsioni pubbliche, sono destinate, essenzialmente, a colmare il deficit che si è prodotto, non certo a soddisfare le esigenze di una nuova struttura portuale.

Il Proponente invece "scarica" completamente la pressione che la struttura portuale potrà generare in termini di fabbisogno parcheggi, sulle soluzioni pubbliche presenti o in previsione, ignorando qualsiasi proposta compensativa che invece dovrebbe essere a suo carico, vuoi con interventi diretti, vuoi con monetizzazioni destinate ad hoc.

Sotto questo profilo, il contenuto della proposta compensativa che viene fatta ci sembra, oltre che fuori contesto, insufficiente nella quantità di risorse previste e non rispondente alle esigenze a cui dovrebbe rispondere.

Assolutamente insufficienti sono stati, a giudizio della scrivente, gli approfondimenti riguardo le alternative possibili. L'impressione è che si siano indicate delle alternative impossibili così da valutarle improponibili.

Rimane incomprensibile la mancata indicazione, tra le alternative, della ricostruzione in località Intra, del porto pubblico galleggiante andato distrutto da evento meteo avverso.

Vero è che esisteva una proposta di progetto da parte di altro investitore, ma ad oggi non esiste alcuna procedura in corso presso il Ministero o presso altro Ente per la Valutazione di Impatto di tale progetto.

Il Proponente originario aveva prodotto gli atti per una Verifica Preventiva di VIA e tale procedura si era conclusa con la richiesta di assoggettamento del progetto a V.I.A.

Trascorsi ormai alcuni anni, nessuna iniziativa è stata presa dall'originario proponente e al momento non vi è aperta nessuna procedura.

Si crede che non esistevano impedimenti ad indicare quella alternativa tra quelle possibili, né che esistano impedimenti a che più progetti possano essere messi in competizione tra loro al fine di individuare quello migliore e più sostenibile.

La questione assume poi un rilievo tutto particolare sotto il profilo della corretta pianificazione, non avendo mai indicato il Comune come non perseguibile la ricostruzione del porto di Intra, anzi avendo più volte espresso l'indicazione di voler veder ricostruita la struttura.

Appare evidente che la prospettiva della presenza di due porti con una capienza complessiva di circa 400 posti barca, considerata l'incidenza che si verrebbe a determinare, non possa prescindere da una pianificazione generale e di settore e che in assenza non si possa procedere, anche per questo profilo, ad una conclusione positiva della valutazione del progetto del porto di Pallanza.

CONCLUSIONI

In sintesi, ci sembra che le criticità rilevate siano tali da poter affermare l'impossibilità che la struttura portuale in esame possa ottenere una valutazione positiva.

Il dimensionamento progettuale, assolutamente fuori scala, i tanti profili di contrasto che sotto il profilo paesaggistico, storico e culturale emergono nel raffronto con lo strumento di pianificazione sovraordinata quale è il Piano Paesaggistico Regionale, l'assenza e il contrasto con una pianificazione di settore quale il Piano di gestione del Demanio Lacuale, l'assoluta conseguente mancanza di raccordo con lo strumento urbanistico generale comunale, la mancata effettuata seria verifica delle alternative possibili e l'impatto irrisolto con le urbanizzazioni a terra che l'opera dovrebbe prevedere, tutto ciò ci pare, sotto il nostro punto di vista sufficiente per una conclusione negativa dell'esame in corso”;

Osservazioni del Dr. Luigi Panigati in data 3/11/23, acquisite al prot. n.: MASE/0029089 del 16/02/2024, MASE/0027079 del 13/02/2024, MASE/0030139 del 19/02/2024:

“Con riferimento al progettato “Nuovo porto turistico di Pallanza” di cui agli articoli apparsi sulla stampa locale in questi giorni, il sottoscritto LUIGI PANIGATI, quale proprietario di gran parte delle quote del diritto di pesca “Togna ex Lamberti” comprendente l'area a lago dell'ex comune di Pallanza esprime tutta la sua preoccupazione per la realizzazione di quest'opera e si permette di protestare per non essere stato minimamente informato o coinvolto nell'iter decisionale di questa iniziativa che ritiene possa causare grave ed irreparabile danno al proprio diritto di pesca, riservandosi – in caso di approvazione dell'opera – ogni iniziativa di propria tutela patrimoniale.

A parte ogni valutazione di carattere ambientale, paesaggistico ecc. o di mancanza di collegamenti con le strutture a terra (inesistenti), ci si permette far presente che la vasta area oggetto del progetto – stando almeno a come è stato pubblicato sulle fonti di stampa locali – è totalmente ricadente, per oltre 22.000 mq, nel proprio diritto di pesca in un'area da sempre oggetto di attività di pesca professionale e dilettantistica e dove sono state sistemate DA SECOLI fascine per la riproduzione del pesce persico (le storiche “legnaie”) essendo un fondale piano e di media profondità, particolarmente adatto alla riproduzione di questa specie ittica, tipica del Lago Maggiore, autoctona e protetta, UNA DELLE POCHE AREE DISPONIBILI IN TUTTO IL DIRITTO DI PESCA dove si possa attuare questa misura di tutela essendo più oltre la riva ed i fondali verso Intra a forte pendenza e quindi inadatti allo scopo.

Si fa presente che – sempre stando alle notizie di stampa – E' IN CORSO DI VALUTAZIONE ANCHE LA REALIZZAZIONE DI UN'ALTRA VASTA AREA PORTUALE sul ns. stesso diritto di pesca e sempre nella zona di Verbania Pallanza.

Questa seconda zona aveva già visto la realizzazione anni fa di un'imponente area portuale POI AFFONDATA A SEGUITO DI UN FENOMENO METEOROLOGICO INTENSO, MA ANCHE PER LA CATTIVA MANUTENZIONE ed ancora oggi, dieci anni dopo dal disastro, giacciono ancora sul fondale blocchi di cemento, travature in ferro, cordami

d'acciaio, opere morte ecc. PRECLUDENDO ANCHE IN QUEL CASO LA PESCA IN TUTTA L'AREA CIRCOSTANTE, oltre all'evidente inquinamento ambientale che è stato purtroppo “dimenticato” dalle autorità preposte.

Appare perlomeno strano che il Ministero dell'Ambiente (e le altre autorità qui richiamate) non solo non siano intervenute per la bonifica dell'area compromessa dall'affondamento della precedente opera portuale, ma addirittura possano ora dare il proprio assenso da una parte al rifacimento del “vecchio” porto affondato e dall'altra ad una nuova e mastodontica area portuale (stiamo parlando di un lago, non di mare aperto!) in una zona vicina e dove già da oggi la posa di boe crea da sempre problemi alla pesca. Il realizzabile porto di Pallanza neppure assorbirebbe infatti l'attuale cantiere nautico, ma ne costituirebbe una sorta di “raddoppio” mentre il Lago Maggiore sta da anni già diventando un pullulare di boe di attracco, altra tematica di carattere ambientale che non si riesce a normare. Si fa presente (perché anche questo sembra non lo ricordi nessuno) che a Pallanza c'è già un'ulteriore area di attracco comunale in Via Zanitello, QUASI TOTALMENTE NON UTILIZZATA e non si capisce perché costruire una nuova opera quando è inutilizzata quella esistente.

Tutto ciò premesso si chiede a questo Ministero di valutare con estrema attenzione le conseguenze di quest'opera anche dal punto di vista della compromissione della flora e della fauna ittica e, prima di concedere qualsivoglia autorizzazione, si confronti almeno con tutti i portatori di interesse nell'area”;

Osservazioni del Sig. Luigi Panigati in data 21/02/2024 acquisite al prot. n. MASE/0032711 del 21/02/2024:

L'Osservante richiama le evidenti problematiche sulla fauna ittica dovute alla realizzazione del progetto; richiama altresì la presenza delle fascine sul fondo per la riproduzione del pesce persico; il problema delle torbide e del sollevamento del fondo dovuti ai lavori; l'area non è adibita a porto dal piano di gestione delle acque demaniali; necessità di versare indennizzi per obblighi ittiogenici a tutti i pescatori; la distruzione di un altro porto a Villa Taranto ha già provocato danni degradando l'area;

Osservazioni del Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca (CISPP) in data 21/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0033130 del 22/02/2024:

“Va preliminarmente sottolineato che la Repubblica Italiana ha approvato e ratificato con firma di atti bilaterali una Convenzione internazionale con la Confederazione Elvetica per la gestione comune delle acque del Lago Maggiore. Tale convenzione è stata ratificata dal Parlamento italiano e dal Consiglio degli Stati elvetico.

Trattasi più precisamente della “Convenzione Italia - Svizzera per la Pesca”, legge n. 530 del 22 Novembre 1988, modificata con Scambio di note del 10/24 aprile 2017 relativo alla “modifica della Convenzione del 19 marzo 1986 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Italiana per la pesca nelle acque italo-svizzerie”.

Atti entrati in vigore il 28 gennaio 2022.

Nella Convenzione vengono indicate - ed hanno quindi forza di legge - alcune imprescindibili normative che prevedono tra l'altro

Titolo VI

NORME A PROTEZIONE DELL'AMBIENTE

Articolo 14 (Interventi vietati o da sottoporre ad autorizzazione)

1. E' vietato smuovere il substrato di fondo ed estirpare le idrofite con qualsiasi attrezzo, fatti salvi l'uso degli attrezzi di pesca consentiti all'articolo 4 e gli interventi unicamente intesi a mantenere la navigabilità.

2. Le operazioni di pulizia e di sistemazione dei litorali che prevedono estirpazione di piante acquatiche e palustri e movimenti di terra, oltre alle autorizzazioni prescritte dalle vigenti norme di legge, devono essere sottoposte al parere obbligatorio e vincolante del Commissario.

3. (omissis) (norme relative a preservare le zone e canneto e corsi d'acqua)

Articolo 15 - (Obblighi ittiogenici e di ripristino ambientale)

1. Le autorizzazioni previste dall'articolo 14 potranno essere integrate da prescrizioni di obblighi ittiogenici.

2. Nel caso di accertate infrazioni dei disposti dell'articolo 14 il Commissario, secondo le procedure del proprio Stato, potrà richiedere, a titolo di risarcimento, obblighi ittiogenici commisurati ai danni provocati nonché il ripristino della situazione originaria ove ciò sia possibile.

Con nota dell'8 novembre 2023 questo Commissariato aveva segnalato al Ministero – non appena era venuto a conoscenza del progetto– che nessuno aveva richiesto pareri sull'opera proposta e che quindi l'intero iter autorizzativo appariva irregolare.

In sede di Commissione per la pesca si è successivamente proceduto ad un attento esame del progetto proposto. Esaminata tutta la documentazione disponibile, le preoccupazioni della Commissione Italo svizzera per la pesca si sono ulteriormente aggravate stante – a nostro parere - la non sufficiente considerazione dell'impatto che la costruenda opera portuale potrebbe avere sull'ambiente lacuale, le acque e in generale la fauna ittica e la gestione della pesca.

Preliminarmente si osserva inoltre come l'area è ricompresa nel “Piano di gestione delle aree demaniali” approvato dal Comune di Verbania alcuni anni fa e che – a suo tempo sentito in audizione anche il Commissario italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca – NON prevede la costruzione di un porto come quello proposto sul lungolago di Pallanza. Non si hanno notizie di cambiamenti o rielaborazioni del piano e, quindi, non si capisce come il progetto possa essere stato avviato e se ne possa immaginare un esito positivo in assenza delle necessarie variazioni di piano. A

questo proposito l'art. 13 del Piano richiamato in relazione indica i limiti per la posa di boe ed alaggi ma NON contempla la costruzione di porti, soprattutto dell'ipotetica dimensione di quello oggetto di progetto.

Di più, nella relazione dei proponenti NON SI FA CENNO AI PORTI GIÀ ESISTENTI MA AFFONDATI. La questione è importante perché a Verbania già esisteva UN ALTRO PORTO SU AREA DEMANIALE ovvero quello realizzato vicino alla zona di Villa Taranto. Tale porto – salvo una piccola parte - è AFFONDATO circa 10 anni fa sia per il maltempo che per la cattiva manutenzione. Buona parte del manufatto GIACE ANCORA SUL FONDALE, INQUINA E COMPROMETTE UN VASTO TRATTO DI LAGO, IMPEDISCE LA PESCA PER LA PRESENZA SUL FONDO DI CAVI, CORPI MORTI, BLOCCHI DI CEMENTO ECC. Ed è pubblica, recente notizia che si vorrebbe ricostruirlo ed anzi sarebbe già in corso la relativa pratica istruttoria.

ESISTE QUNDI IL RISCHIO DI UNA DUPLICE AUTORIZZAZIONE PER REALIZZARE DUE OPERE “CONCORRENTI”. Logica vorrebbe che ESSENDOSI GIÀ COMPROMESSA UNA VASTA AREA DI LITORALE E DI FONDALE non si vada a costruire UN ALTRO PORTO ma eventualmente SI RIPRISTINI quello già esistente e che, oltretutto, godeva di ampi spazi e servizi a terra.

Passando alle relazioni in accompagnamento al progetto appare evidente una CRITICITA' COMPLESSIVA nell'ipotizzare nuove aree portuali perché il Lago Maggiore è un bacino limitato (212 Km²) non può e non deve essere solcato da un numero infinito di natanti oltretutto di grandi dimensioni (si guardino quelle dei natanti che si vorrebbero ricoverare nel nuovo porto, di lunghezza fino ad oltre 20 metri) che sono al di fuori di ogni logica, tradizione nautica ecc. Occorre insomma una valutazione contenitiva e complessiva che è lo spirito delle normative esistenti e non il moltiplicarsi di strutture che fatalmente incidono sulla linea di costa, i valori ambientali e paesaggistici DI UN'AREA CHE SI VUOLE PROPORRE COME POSSIBILE SITO UNESCO COME IL GOLFO BORROMEO (!) e che, a parere dello scrivente, andrebbe mantenuta il più possibile nelle condizioni originarie.

Più in generale alcuni giudizi espressi nel progetto (es: “si opera una riqualificazione del lungolago” o “il porto va integrarsi con le caratteristiche paesaggistiche del lungolago”) sono del tutto opinabili e prive di riscontro. Anzi, è ben sostenibile e documentabile, l'esatto contrario.

Per esempio, sottolineato come la stessa relazione ammetta che NON ci siano parcheggi in zona (verrebbero resi disponibili solo 3 (tre) stalli per i servizi di un porto che può ospitare fino a 150 natanti, stalli che peraltro sarebbero di difficile accesso e sono già oggi l'unico polmone di posteggio per l'attività cantieristica e di bar esistente), si sottolineano molte incongruenze nella relazione come il fatto – è un altro piccolo esempio – che là ove si sostiene che i corpi del porto verrebbero scaricati da camion posteggiati sulla strada e poi trasportati sulla riva si omette di dire che quella strada (Largo Tonolli) NON è più raggiungibile, ad oggi, con un camion stante a limiti ora imposti alla viabilità ordinaria rispetto alla data di predisposizione dei progetti, così come appare concettualmente poco sostenibile e pericoloso che tutte le opere portuali possano essere collegate a Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica terra solo con una sola piccola passerella. Si pensi alla necessità di una eventuale evacuazione rapida delle banchine di decine o centinaia di persone per esempio in presenza di un incendio o di un temporale o di vento forte o addirittura di una tromba d'aria come quella che ha colpito proprio la zona interessata al porto, causando gravi danni, il 25 agosto 2011.

Dopo queste fondamentali premesse e fermo restando la riserva normativa iniziale, limitandosi al campo di stretta competenza del Commissariato italiano si evidenziano molte lacune del progetto.

ACUSTICA

Si parla di impiantare una lunga serie pali sul fondo del lago, me nessun cenno o misura contenitiva viene data tenendo conto del grande impatto acustico subacqueo causato da queste vibrazioni, anche in acqua, legate al lavoro di “battipali” necessari per agganciare l'opera al fondo e ai relativi danni causati alle specie ittiche. È evidente che ciò causerà la fuga dall'area di tutte le specie ittiche presenti. Se si pensa che oggi vengono vietate sul lago manifestazioni motonautiche proprio per il rumore causato dai motori ed i danni arrecati alla fauna ittica saremmo ora davanti ad un danno elevato e per la durata di tutto il cantiere. A questo proposito - se da un lato si auto-ammette la necessità di sospendere comunque il cantiere per alcuni mesi l'anno per non danneggiare le “legnaie” per i pesci persico specificatamente presenti - ci si può ben immaginare (ma non sono previsti correttivi od indennizzi) quale rumore e danni alla fauna verrà causato dai previsti 150 NATANTI che teoricamente ogni giorno ed anche più volte al giorno potranno entrare ed uscire dal costruendo porto. Il rumore causato da tutti questi motori porterebbe ad un danno permanente e sconsiderato alla fauna ittica. Non solo: i progettisti immaginano di pre-costruire parti mobili del porto a Sesto Calende e Laveno e da lì trasferirli via lago a Pallanza per il loro posizionamento. Si sottolinea che la distanza tra Sesto Calende e Pallanza è di 50 Km A/R e non si sa quanti viaggi dovranno essere effettuati da chiatte o natanti da trasporto. Si consideri al proposito quale e quanto inquinamento, consumo di carburante, potenziali sversamenti, rumori di motori ecc. si verificheranno solo per questo assemblaggio a distanza. A questo proposito – e stiamo sempre parlando solo dal punto di vista acustico – è immaginabile che, poiché nel progetto è indicato che il porto NON sarebbe dotato di attrezzature per riparazioni, cantieristica ecc. conseguentemente OGNI VOLTA che un natante ormeggiato avesse bisogno di riparazioni o manutenzione dovrebbe spostarsi fino a Sesto Calende o nella migliore delle ipotesi a Laveno Mombello. E' sicuramente chiaro al Ministero l'effetto impattante su un bacino limitato come il Lago Maggiore di tutta questa massa di natanti in navigazione solo per andare e venire da Pallanza e le relative conseguenze sull'ambiente.

MOVIMENTAZIONE DEI SEDIMENTI LACUSTRI

Fermo restando le precise disposizioni di cui in premessa indicate dalla Convenzione internazionale, nel progetto ci si limita ad assicurare che verranno prese precauzioni per limitare la movimentazione del fondo lacuale e che ciò non

creerebbe problemi, al più verrà creata una “cintura” galleggiante che potrebbe raccogliere i rifiuti eventualmente dispersi.

È ben nota al Ministero la situazione disastrosa causata al Lago Maggiore dalla presenza di numerose aziende chimiche che nei decenni hanno prodotto una grande quantità di scarti e veleni industriali che sono stati trasportati a valle dalle acque superficiali e profonde e si sono poi depositati sul fondo del lago. Oltre all'inquinamento “storico” del Lago d'Orta (tributario del Verbano), l'impianto ENICHEM di Pieve Vergonte (SITO DI INTERESSE NAZIONALE individuato con Legge n. 426 del 9 dicembre 1998) ha causato direttamente ed indirettamente lo sversamento di DDT e di altri pericolosi componenti chimici che hanno portato, dal 1996, addirittura ALLA CHIUSURA GENERALIZZATA E PER MOLTI ANNI DELLA PESCA il cui divieto è tuttora perdurante per la specie agone (*Alosa agone*). Come è noto il DDT si deposita sul fondo ma, entrando nella catena alimentare per quanto ingerito dai pesci, continua la sua presenza nell'ambiente. L'unica pratica soluzione del problema è attendere che sedimenti successivi si depositino lentamente sul fondo del lago sullo strato sottostante, coprendolo, come negli anni sta lentamente avvenendo. L'idea di smuovere i fondali per impiantarvi le “basi” del porto è del TUTTO CONTRARIA ALLA PRASSI APPLICATA ED ADOTTATA NEGLI ULTIMI 25 ANNI e fatalmente porterà a torbide e alla “rimessa in circolo” di grandi quantità di materiali inquinati che non possono certo essere “risucchiati” durante i lavori. In parte ciò succederà poi quotidianamente anche per il movimento causato dalle eliche dei motori per gli stalli, soprattutto i più prossimi a riva.

È sorprendente leggere poi nella relazione che i fondali “non sono inquinati”, soprattutto perché l'area del Golfo Borromeo (e quindi anche Pallanza) era tra le più interessate a questo inquinamento. È questa un'ottima e positiva notizia, ma se ne richiedono però tutte le comunicazioni formali e le relative analisi perché - a questo punto - sarebbe dovere del Ministero comunicare (se è vera) ufficialmente questa “buona notizia” a tutti gli interessati e, per quanto ci compete, adoperarsi per cancellare i divieti ittici esistenti. Temiamo – però – che un'analisi puntuale e precisa confermi la presenza di inquinanti nel limo di fondo che quindi va mosso il meno possibile.

Si ricorda che nell'area portuale è inserita anche quella dello sbocco della ex fognatura dell'ospedale di Pallanza che – ora inserita nel circuito di depurazione – funge però da scolmatore in caso di pioggia. Si possono immaginare le conseguenze visive e ambientali di tali periodici sversamenti con affioramento del liquame (e materiale conseguente) all'INTERNO del porto. Di ciò però, sorprendentemente, non ne è dato cenno nella relazione progettuale.

Possiamo mettere a disposizione del Ministero tutte le raccomandazioni, i divieti e gli obblighi che imponiamo ogniqualvolta ci viene richiesto il nostro parere (obbligatorio) ai sensi degli art. 14 e 15 della Convenzione per pratiche relative alla pulizia o dragaggio dei fondali anche di una semplice darsena per rendersi conto della estrema pericolosità ambientale di un'opera mastodontica come quella che viene ora proposta.

DANNI ALLA PESCA E ALLE SPECIE ITTICHE

Venendo più specificatamente alla parte di progetto relativo alle acque e alla fauna ittica si giunge a pensare che il progetto sia stato redatto senza avere una sufficiente conoscenza della realtà locale operando forse dei meri “copia e incolla” da altre relazioni giungendo così anche a risultati imbarazzanti.

Per esempio a pagina 80 della relazione si apprende (evidentemente copiando la descrizione delle operazioni di stordimento elettrico ittico che si opera nei fiumi nel momento in cui si deve ad es. impiantare il pilone di un ponte in una piccola pozza d'acqua) che - testualmente - si procederà “alla traslocazione degli esemplari ittici esistenti”. Coloro che saranno chiamati ad esprimere un parere di impatto ambientale cerchino di immaginare come sarebbe mai possibile rinchiudere un pezzo di lago di oltre 22.000 metri quadrati e profondo fino a decine di metri prelevando i pesci esistenti (per fortuna ad oggi ancora numerosi) “traslandoli” in altra sede: una operazione impossibile (22.000 metri quadrati per una profondità media di 15 metri significano oltre 300.000 metri cubi d'acqua!) eppure così viene indicata. Altra assurdità quella di proporre l'immersione di fascine ALL'INTERNO del porto per mantenere la “casa” dei pesci persico. La posa delle fascine (o “legnaie”) – attività che sul Lago Maggiore è antica di secoli – impone ben altri contesti ambientali che quelli di un porto e soprattutto necessitano di una tecnica che è impossibile effettuare al disotto delle banchine.

Marginalmente si sottolinea che nella stessa relazione (forse sempre per il sistema “copia e incolla”) si citano poi con estrema superficialità le specie ittiche del lago dimenticando per esempio la presenza del coregone che è quella economicamente più importante per la pesca professionale, mentre si sottolinea la tradizione “dei piatti di alborelle fritte” non essendo evidentemente a conoscenza degli estensori che tale specie ittica è vietata alla pesca da circa 15 anni in considerazione della drammatica riduzione numerica della specie che l'hanno sottoposta a tutela in tutti i laghi prealpini e segnatamente nel Lago Maggiore. Ironia della sorte il lungolago di Pallanza era uno di quelli dove maggiormente veniva praticata la pesca all'alborella e dove maggiormente si cerca oggi di tutelare la specie.

Questa superficialità introduce un altro ben più importante contesto ovvero i danni causati alle specie ittiche autoctone proprio nel luogo specifico dove avrebbe posizionamento il futuro porto. Come già si era sottolineato nella nota di novembre (ed alle cui problematiche nessuno ha per ora dato risposte ed alle quali comunque si rimanda) la zona interessata è infatti di particolare pregio ittico perché da secoli il litorale di Pallanza è una delle più note e ricercate del lago per la posa delle “legnaie” o “fascine” essendo relativamente poco profonda, pianeggiante ed accessibile.

Sono questi i manufatti subacquei dove il pesce persico riesce ad effettuare la riproduzione “appendendo” le proprie uova – come i festoni degli alberi di Natale – sui rami emergenti dal fondo affinché non tocchino il fondale e possano essere maggiormente ossigenate. Immaginarsi la posa di legnaie ALL'INTERNO di un porto è inverosimile, mentre il movimento ondoso (oltre che l'inquinamento) causato dai motori comunque impedirebbe uno sviluppo delle uova.

Oggetto da oltre quattrocento anni (1622) di un diritto privato di pesca acquistato a suo tempo dalla comunità di Pallanza dagli spagnoli signori del Ducato di Milano, la zona della costruenda infrastruttura è abituale luogo di pesca per pescatori dilettanti e professionisti sia da riva che dalla barca. Un'area che andrebbe irrimediabilmente compromessa se venisse destinata a porto. Oltretutto il vigente regolamento italo-svizzero sulla pesca FA DIVIETO di pescare nelle zone portuali ed adiacenti per non creare intralcio alla navigazione e, quindi, l'area interessata dai divieti non sarebbe solo quella del porto ma anche quelle circostanti. E' evidente il danno conseguente per i proprietari del diritto di pesca. Il concentrarsi di imbarcazioni a motore in navigazione da e verso il porto porterebbe altresì ad un diffuso disturbo alla pesca nelle zone vicine con difficoltà per la posa delle reti dei pescatori professionisti per il rischio di comprensibili impigli nelle eliche, soprattutto nelle ore serali e notturne.

OBLIGHI ITTIOGENICI

Ferme le premesse legislative, le motivazioni sopra esposte portano lo scrivente Commissariato ad invitare chi di dovere a NON concedere la possibilità di costruzione del porto ma, nella denegata ipotesi che ciò invece avvenisse, e con riserva di, comunque, ricorrere ad ogni livello possibile a tutela della fauna ittica e dei diritti connessi alla pesca, si sottolinea che è facoltà del Commissario italiano, di decidere in via unilaterale, ai sensi della Convenzione italo svizzera per la pesca, di richiedere l'assolvimento di obblighi ittiogenici. Tenuto conto del danno procurato alla fauna ittica e alla pesca nonché agli habitat lacustri, e in proporzione alla superficie dell'area interessata e vista la sua vastità, gli oneri sarebbero comunque estremamente onerosi. Appare però evidente che questo aspetto, normativo e vincolante a norma di legge per l'esecuzione dell'opera, non si sia stato preso in considerazione dai proponenti.

Con richiesta quindi di essere eventualmente auditi e disponibili a fornire ogni forma di integrazione documentale richiesta, si resta a disposizione.”

Osservazioni della Società CANOTTIERI PALLANZA A.S.D. in data 23/02/2024, acquisite MASE/0035274 del 06/03/2024:

“La Società Canottieri Pallanza A.S.D, fondata nel 1896 a Pallanza, da quasi 130 anni porta avanti con instancabile lavoro la promozione del canottaggio olimpionico e tradizionale nonché la promozione dell'attività sportiva all'aria aperta e del territorio. La Canottieri Pallanza ha sede dal 1935 nel fabbricato sito in Viale Tonolli 19 che da quasi 80 anni rappresenta il centro remiero di riferimento della sponda piemontese del Lago Maggiore (Immagine 1).

Con riferimento al progetto Nuovo Porto Turistico di Pallanza, il sottoscritto VALTER PEDRETTI quale Presidente e rappresentante legale della Società Canottieri Pallanza A.S.D. esprime la preoccupazione di tutto il sodalizio circa la realizzazione dell'opera in oggetto. Inoltre, lamenta il fatto che la Società Canottieri Pallanza A.S.D. non sia stata coinvolta in nessuna fase dell'iter procedurale che ha portato alla stesura e alla presentazione del progetto definitivo del nuovo porto.

La costruzione di tale opera, infatti, avrebbe un impatto significativamente negativo sull'A.S.D. che rappresento non permettendole in alcun modo il prosieguo dell'attività sportiva. La struttura proposta andrebbe a interferire direttamente con la nostra attività sportiva in acqua in due modi.

Innanzitutto, non permettendo l'uscita in barca dei nostri atleti attraverso il pontile societario (Immagini 2, 3, 4) poiché lo spazio necessario per mettere in acqua le imbarcazioni da canottaggio verrebbe inevitabilmente meno (analogamente avverrebbe con le varianti proposte). In secondo luogo, l'aumento del moto ondoso, derivante da un maggiore flusso di imbarcazioni da diporto in entrata e in uscita, impedirebbe ogni attività sportiva amatoriale o agonistica in quando metterebbe in serio pericolo chiunque si accingesse a remare nello specchio d'acqua antistante V.le Tonolli.

Inoltre, la costruzione dell'opera andrebbe a impedire l'organizzazione di qualsiasi tipo di regata sul tradizionale campo di regata di Pallanza che dal 1890 agli anni più recenti ha ospitato le manifestazioni da noi organizzate come diversi campionati italiani. Il nuovo porto si troverebbe a interrompere il campo nella sua parte finale. Esempificativo della scarsa attenzione rivolta alla nostra Associazione è quanto riportato a pagina 265 del Progetto Definitivo relativamente allo stato attuale della zona in cui andrebbero effettuati i lavori a terra quando si scrive della “sorta di gradonata in cemento” in quanto tale gradonata rappresenta, nei fatti, la gradinata costruita appositamente per il pubblico del campo di regata.

A riprova della scarsa se non nulla considerazione accordata al nostro sodalizio sportivo nella stesura del progetto, non si ritrova traccia alcuna della Canottieri Pallanza in nessun documento, se non nelle planimetrie. Neppure nella descrizione del contesto si trova traccia di un riferimento:

“[...] Il contesto paesaggistico dove andrà a innestarsi il Porto è tra le località di Pallanza e Suna, precisamente in Largo Tonolli dove attualmente sorse un cantiere nautico, una piccola attività di ristorazione/bar, una zona verde attrezzata e due campi da tennis in terra rossa” (di cui alla pagina 3 del Progetto Nuovo Porto Turistico di Pallanza – Relazione Paesaggistica).

Al di là di ogni valutazione di carattere ambientale, si richiede di valutare con attenzione le conseguenze che la costruzione di tale opera avrebbe sul panorama remiero verbanese e piemontese. Perlomeno, prima di procedere con qualsiasi ulteriore passaggio autorizzativo, si richiede un confronto diretto con tutti i portatori di interesse nell'area.”;

Controdeduzioni - MARINA DI VERBELLA SRL alle osservazioni trasmesse, in data 28/03/2024, acquisite al prot. n. MASE/0060399 del 03/04/2024:

“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 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 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 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 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 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 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_0 Studio di Impatto Ambientale), ulteriormente approfondito nei documenti integrativi trasmessi in data 1 dicembre 2023 (cfr. Pallanza_SA_0701_0 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 depositi 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, fitoplankton 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 arborella*). 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 ittigenici

Il Proponente è disponibile a farsi carico degli oneri dovuti all'eventuale applicazione degli obblighi ittigenici, 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 – Riquilificazione 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 con i 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 fotoinserimenti 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 riquilificazione 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_0601_0).

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_0 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 prelievo dell’acqua del lago per il lavaggio delle barche, etc., al fine di limitare l’uso di acqua potabile;
- l’inserimento di un raccogliitore 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_0 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.

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_0 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'ittiologo 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_0 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 SLA).

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

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";

Risposta alle Osservazioni del CNR IRSA al progetto "Nuovo porto turistico di Pallanza - Comune di Verbania" in data 1/02/2024, acquisite al prot. n. MASE/0197613 del 04/12/2023:

"Note tecniche

Premessa

Alla luce delle osservazioni trasmesse, richiamando anche le interlocuzioni informali avvenute precedentemente alla redazione dello Studio di Impatto Ambientale, si allegano queste Note tecniche per illustrare quanto emerso in data 12 dicembre 2023 presso la sede del CNR IRSA di Verbania durante un incontro al quale hanno partecipato i tecnici del CNR, il Sindaco del Comune di Verbania la Dott.ssa Silvia Marchionini e l'architetto Antonio Montani in rappresentanza del Proponente, nel quale sono stati affrontati i temi richiamati al fine di verificare congiuntamente le soluzioni tecniche attuabili per migliorare il progetto.

In generale, per gli approfondimenti sugli effetti ambientali del Progetto si rimanda allo Studio di Impatto Ambientale trasmesso in data 30 giugno 2023 al MASE, ulteriormente approfondito nei documenti integrativi trasmessi in data 1° dicembre 2023 (cfr. <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686>).

Di seguito si illustrano le soluzioni avanzate e concordate durante l'incontro.

Osservazione_01

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 dal CNR che sia valida per la prosecuzione del monitoraggio in corso.

Osservazione_02

Al fine di non interferire con l'impianto di captazione idrica che porta l'acqua del lago alle vasche sperimentali collocate nell'area posteriore dell'edificio e all'impianto ittiogenico realizzato nel contesto del Progetto IdrO LIFE LIFE15 NAT/IT/000823 per il supporto di specie ittiche e di molluschi classificati dalla IUCN come "Endangered" o "Critically endangered", il Proponente è disponibile a verificare il posizionamento delle prese dell'acqua rispetto ai corpi morti e a rivederne, se del caso, il posizionamento.

Per quanto riguarda invece il fenomeno dell'intorbidimento delle acque captate dall'impianto, si esclude che la presenza dei corpi morti possano generare e/o aumentare il fenomeno, trattandosi di elementi statici appoggiati sul fondale del lago atti ad assicurare le catene di ancoraggio dei pontili galleggianti, tuttavia il Proponente è disponibile ad attuare il monitoraggio della qualità dell'acqua per il periodo ritenuto necessario.

Osservazione_03

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

Osservazione_04

In relazione all'eventuale alterazione della qualità dell'acqua dovuta alla presenza del porto che andrebbe a influire sulla biodiversità locale, si sottolinea che il progetto è stato redatto tenendo conto dei principi di sostenibilità richiamati e che ha proposto un impianto di raccolta delle acque nere e di sentina disponibile per tutte le imbarcazioni presenti sul Lago Maggiore al fine di attuare le misure di contenimento idonee per evitare gli impatti ambientali derivanti dagli scarichi.

Per quanto riguarda la presenza di inquinanti derivanti dai carburanti e olii delle imbarcazioni, prodotti antialga presenti sullo scafo delle barche, etc., che potrebbero generare impatti sulla qualità delle acque del Lago, si richiama il fatto che si tratterebbe di effetti dovuti alla normale navigazione dei mezzi da diporto soggetti al rispetto delle normative in materia e che non sono diretta conseguenza della realizzazione del Progetto, tuttavia la disponibilità del Proponente ad attuare il monitoraggio della qualità dell'acqua per il periodo ritenuto necessario, potrà essere utile anche per verificare questi aspetti.

Per quanto riguarda le correnti superficiali e profonde, si richiama il fatto che l'opera proposta prevede l'utilizzo di strutture galleggianti e che l'immersione massima sia delle imbarcazioni che dei moli è estremamente limitata rispetto agli alti fondali del lago, pertanto, non si ravvisa alcuna alterazione del regime delle correnti superficiali e profonde.

Osservazione_05

Per quanto riguarda le opere di compensazione da realizzare sul Torrente San Bernardino, il Proponente ha redatto l'intervento secondo le indicazioni del Comune di Verbania ed è disponibile a rivederne i principi qualora dovessero essere in conflitto con altre iniziative in essere e/o dovessero essere ravvisati impatti ambientali sull'ecosistema.

Infine si allegano alle presenti Note tecniche gli scambi epistolari tra il Proponente e il CNR IRSA in relazione a un articolo pubblicato su LASTAMPA in data 13 dicembre 2023 firmato della giornalista Cristina Pastore che riportava innumerevoli inesattezze sul progetto e su un presunto diniego da parte del CNR IRSA". Segue Corrispondenza con il CNR IRSA";

Osservazioni di Italia Nostra con nota prot. n. 14/24 del 18/04/2024, acquisita al prot. n. 73837 del 19/04/2024, che così dichiara:

“In relazione alla procedura di valutazione in corso riferita al progetto in oggetto, questa associazione ha preso attenta visione delle controdeduzioni prodotte in data 28/04/2024 dal proponente: Narina di Verbella S.r.l. in merito alle osservazioni pubbliche pervenute riferite alle integrazioni progettuali presentate. Nel merito di quanto rilevato dal Proponente, questa Associazione non ha rinvenuto rilievi controdeduttivi, specificatamente riferibili ai contenuti delle osservazioni di Italia Nostra che, sostanzialmente, non risultano essere state messe in discussione, né prodotti elementi di rilievo tali da contestarne i contenuti. Alla luce di quanto emerso non si ritiene di dover aggiungere nulla di nuovo e di diverso da quanto già contenuto in nostra precedente osservazione che viene pertanto confermata e ribadita nella sua integrità”;

Parere del Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca (CISPP) con nota prot. n. 34/24 del 22/04/2024, acquisito al prot. n. VTVA/5363 del 22/04/2024;

“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 ittiologico 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 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 complicanze 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 è 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 Borromee (a un chilometro c'è l'Isola Madre, ed entro un raggio di 2,5 Km le altre Isole Borromee).

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 Borromee.

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.

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. È 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 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”;

Controdeduzioni del Proponente con nota tecnica al Parere trasmesso dal Commissario italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca in data 7/05/2024, acquisita al prot. n. MASE/84015 del 8/05/2024 e al prot. n. CTVA/6232 del 8/05/2024, che così dichiara:

“Premessa

Sottoponiamo all’attenzione di codesta Commissione alcune considerazioni relative all’ultimo Parere del Commissario italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca di cui alla nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0075107 del 22 aprile 2024, pervenuto ben oltre i termini di consultazione.

Si evidenzia anzitutto che le Note tecniche già trasmesse con nota prot. MASE.REGISTRO UFFICIALE. ENTRATA. 0060399. 28.03.2024, hanno partitamente affrontato tutte le Osservazioni pubblicate sul sito del MASE (<https://va.mite.gov.it>), suddividendole per argomenti; tuttavia con la presente Nota tecnica e Allegati, si vogliono ulteriormente approfondire e chiarire i dubbi formulati nel Parere sopra richiamato, ancorché esso sia stato rilasciato oltre i termini e non sia chiara la sua valenza procedimentale.

I) Per quanto riguarda gli aspetti giuridico-amministrativi, circa i compiti del Commissario e la non-vincolatività del Parere, si rimanda al parere pro veritate dell’Avv. Dante Miraglia (Allegato_01).

II) Per quanto riguarda 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.. Qualora l’esito fosse negativo a nulla sarebbe servito avviare modifiche alla pianificazione e acquisire pareri preventivi ai fini dell’acquisizione della compatibilità ambientale dell’opera.

III) Per quanto riguarda la struttura del porto, si allega la relazione del progettista (Allegato_02), l’Ing. Francesco Prinzi Valli, con tutte le specifiche tecniche dell’intervento e delle sue modalità costruttive, segnalando che il Proponente ha realizzato un ulteriore sforzo inteso a minimizzare ulteriormente gli impatti dell’intervento;

IV) Per quanto riguarda le problematiche del SIN di Pieve Vergonte, sono stati pubblicati la relazione e gli esiti dell’analisi dei sedimenti, concordata con ARPA e con il MASE, attestanti l’assenza di sostanze pericolose all’interno dell’area d’intervento.

V) Per quanto riguarda lo stato dei fondali e la biodiversità lacustre, si rimanda alla relazione tecnica del Dott. Gioacchino Minafò (Allegato_03) e si propone come ulteriore azione di miglioramento ambientale dell’area nella quale insiste il progetto, la rimozione dei materiali inerti attualmente presenti sul fondale.

VI) Per quanto riguarda le dimensioni del progetto, già ampiamente illustrate nei documenti pubblicati, si fa rilevare che il numero di 150 posti barca ipotizzati dal progetto non sarebbero altro che la sostituzione dei 160 posti dell’Ex approdo Palatucci, danneggiato dagli eventi atmosferici del 2013 e che il progetto presentato quale rifacimento di questo ne prevedeva (ben) 258, con l’occupazione di uno specchio acqueo di 29.572 mq.

In termini più generali e rispetto al tema dell'interesse pubblico coinvolto, lungo la sponda piemontese del lago Maggiore non sono presenti servizi portuali adeguati alla domanda e, come più volte evidenziato, nel nostro caso vi è già la presenza di infrastrutture d'ormeggio puntuali e campi boe lungo la riva, a detrimento del paesaggio e dei servizi.

La realizzazione del progetto consente il riordino generale che valorizza e riqualifica la riva, completamente antropizzata e caratterizzata da una sponda in cemento, determinando un positivo impulso turistico ed economico sul territorio.

Solo per completezza si segnala che nella porzione svizzera del lago Maggiore le strutture portuali sono di gran lunga più numerose e più grandi di quelle sulle sponde italiane, citiamo le più importanti a titolo di esempio: Brissago con 211 posti barca, Ascona con 294 posti barca e 37.000 mq di specchio acqueo occupato, Minusio con 185 posti barca, Locarno con 400 posti barca e 32.400 mq di specchio acqueo occupato, Gambarogno con 280 posti barca. L'Italia è una meta turistica storicamente molto apprezzata da svizzeri e tedeschi anche per quanto riguarda il turismo nautico la cui domanda di ormeggio non trova sufficiente risposta offerta dal nostro Paese. L'infrastruttura recupera una parte di questa domanda, investendo importanti risorse sul territorio con un buon ritorno in termini di occupazione e di indotto turistico.

Per quanto riguarda il traffico nautico, rimandando a quanto già evidenziato, si segnala che non può essere la presenza di un nuovo porto la causa diretta di un incremento del traffico nautico e che attualmente i mezzi da diporto vengono attraccati a infrastrutture d'ormeggio puntuali e campi boe lungo la riva. Il progetto in realtà sostituisce queste strutture e consente un rifugio sicuro e organizzato per le imbarcazioni già presenti.

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.

Per quanto riguarda i parcheggi si sottolinea che in Via Crocetta è prevista la realizzazione di una struttura multipiano per 295 posti auto che non può essere considerata “una parziale sostituzione di due aree a parcheggio già esistenti”.

Sussistono quindi le condizioni per il rilascio del provvedimento richiesto, vista la complessità della documentazione fornita anche a seguito dell'ottimo approfondimento tecnico svolto da CTVA che offrono ampia garanzia sull'assenza di impatti significativi.

Allegati:

- *Parere pro-veritate in merito al fondamento e all'efficacia giuridici del “parere” alla Via relativa al progetto Porto di Pallanza presentata dal dott. Marco Zacchera, in qualità di Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca (CISPP), in data 22 aprile 2024, in data 5 maggio 2024;*
- *Nota dell'Ing. Francesco Prinzivalli - Ingegnere Navale e Meccanico * Marine Consultant in data 7 maggio 2024;*
- *“Rilievi sullo stato dei luoghi e considerazioni sugli impatti dell'opera in progetto sulla flora e fauna ittica” del Dr. Gioacchino Minafo' – Agronomia Forestazione Ambiente in collaborazione col dott. Giovanni Fasoli Biologo”;*

Nota del Commissario italiano per la convenzione italo-svizzera sulla pesca prot. n. 39/24 del 8/05/2024, acquisita al prot. n. del e al prot. n. CTVA/6245 del 9/05/2024 che così precisa:

“Con riferimento alla nota del 7 maggio u.s. della spett.le MARINA DI VERBELLA SRL contenente alcune osservazioni in merito al parere espresso da questo Commissariato in data 22.4.2024 si ritiene di dover brevemente confermare e sottolineare alcuni punti, nell'ordine in cui sono stati espressi nella nota richiamata.

I) Nota avv. Miraglia

Premesso che la legge 530/1988 richiamata dall'avv. Miraglia è stata da tempo modificata con la legge 218 del 19.11.2021 pubblicata sulla G.U. n. 302 del 21.12.2021 previa ratifica dei parlamenti italiano e svizzero, si conferma che è comunque compito istituzionale del Commissariato, tra gli altri “contribuire alla difesa e al miglioramento dell'ambiente acquatico” e quindi crediamo sia pacifico come il Commissariato. nell'esprimere le sue osservazioni relativamente ad un porto di notevoli dimensioni, stia operando adeguandosi ai suoi fini istituzionali.

Ne consegue che quando esprime pareri richiesti dalle Autorità (in primis il Ministero) “propone opportuni provvedimenti”, e nel caso chiede che non venga concessa una autorizzazione per i suoi risvolti sull'ambiente.

Non è infatti il Commissariato che “vieta” ma semmai “propone” – nel caso ad una Commissione - un provvedimento, in questo caso esprimendo un suo motivato parere.

Circa se sia obbligo o meno osservare quanto da noi sostenuto si ritiene (e si è sempre ritenuto) che costruire un porto – soprattutto di quelle dimensioni e proprio esaminando il progetto con la posa di pontili, corpi morti, palificazioni ecc. -

comporti in modo indubbio movimenti dei fondali ricadendo quindi in pieno nelle prerogative dove – come giustamente sottolinea l’avvocato Miraglia - il Commissariato ha parere “obbligatorio e vincolante”

Circa il fatto che “il parere espresso dal commissariato non ha efficacia giuridica perché non suffragato da studio scientifico o perizia di tecnico esperto” si osserva che NON è stato richiesto che ne fossero allegati, ma – previo appuntamento – si possono mettere a disposizione gli archivi storici di questo Commissariato che, da tempi ben precedenti alla legge del 1988, si occupa delle acque del Lago Maggiore, specie ittiche, fondali, fonti di inquinamento, opere portuali ecc.ecc.

Sommessamente il sottoscritto Commissario fa anche notare che svolge le sue funzioni dal 2003 e quindi in materia crede di avere ormai acquisito un minimo di competenza.

Circa le note tecniche di quanto progettato (che l’avv. Miraglia lamenta non sarebbero state richiamate o conosciute dal Commissario), si prega rileggere le ns. note che esplicitamente richiamano i casi dei DUE PORTI costruiti sulla riva piemontese con le stesse o simili caratteristiche tecniche di quello proposto affondati a VERBANIA INTRA (2013) E CANNOBIO (2003) e che tuttora giacciono sui fondali.

L’avvocato lamenta poi la mancanza di “spirito costruttivo” per non aver proposto soluzioni alternative, dimenticando che il progetto è andato avanti PER TRE ANNI senza che questo Commissariato sia stato MINIMAMENTE COINVOLTO con pareri, incontri, confronti, proposte ecc.

Circa infine la doglianza che saremmo stati portatori di “interessi generali” andando al di fuori delle nostre specifiche competenze ribadiamo se ci vengono presentati atti con evidenti forzature (vedi problema parcheggi, logistica ecc.) riteniamo doveroso e normale segnalare tali incongruenze numeriche, ambientali, paesaggistiche ecc. a chi deve valutarli nella loro interdipendenza perché considerino i fatti e la realtà complessive nelle loro decisioni.

In conclusione la “difesa d’ufficio” dell’avv. Dante Miraglia non ci pare produca nessuna novità, ma anzi ribadisce i compiti e i ruoli di questo Commissariato.

II) Piano Gestione del Demanio Lacuale

Si prende atto quindi che – come da noi sostenuto - effettivamente i richiedenti NON hanno avviato richieste di modificazione del piano di gestione (che ivi non prevede un porto) e quindi NULLA era stato predisposto in merito, esattamente come avevamo rilevato.

III) Nota ing. Prinziavalli

Venendo invece alle note dell’ing. Francesco Prinziavalli si nota che lo stesso professionista ammette che l’area interessata da catene, tiranti, pali e corpi morti ecc. si estenderebbe sul fondo per “una estensione esterna del perimetro (del porto) di circa 50 metri”.

Quindi la superficie EFFETTIVAMENTE INTERESSATA dei fondali - e per conseguenza dove direttamente verrebbe anche impedita l’attività diretta di pesca - sarebbe MOLTO MAGGIORE a quelle in un primo tempo considerate quando ci siamo limitati a parlare di 22.000 mq. che risulta invece essere solo la SUPERFICIE INTERNA del porto, non tutti i fondali effettivamente interessati, di cui 493 mq. verrebbero coperti solo dal cemento per i corpi morti!

Circa le condizioni atmosferiche, il sottoscritto è nato e vive sul Lago Maggiore, ci pesca come da oltre 65 anni, avrò – come sostiene l’ing. Francesco Prinziavalli – solo una conoscenza “superficiale e non tecnica” dei venti del lago. Sarà sicuramente così, ma anche il porto di Verbania Intra “non doveva affondare per il vento” è invece affondato, così come si prende atto che il livello del lago non varia fino a 7 metri ma – secondo l’ingegnere – per un massimo di 5,66 metri, il che non cambia però la sostanza, anche perché è curioso che “l’infissione dei pali non comporta alcuna movimentazione dei sedimenti”.

Circa la questione della pesca, l’ing. Prinziavalli non ha la minima idea, evidentemente, di cosa siano le “reti volanti” calate da secoli (e tuttora) nel lago che non verrebbero poste “davanti” all’imbocco del porto ma – essendo lunghe fino a 1.000 metri – sarebbero facilmente intercettate (vengono posate per l’intera notte, al largo) dai nuovi e più numerosi natanti richiamati dalla presenza del nuovo porto. Si ribadiscono quindi - perché neppure richiamate - tutte le altre osservazioni precedenti.

IV) SIN di Pieve Vergonte

Per quanto di competenza, se è vero quanto sostenuto sulla non esistenza di DDT, si invitano il Ministero dell’Ambiente e la Regione Piemonte a quindi REVOCARE i divieti di pesca esistenti che non avrebbero più ragion d’essere.

V) Nota dott. Minafò

Circa infine il lavoro del dott. Gioacchino Minafò sulle questioni ittiche nulla si aggiunge al testo precedentemente a mani del Commissario e già oggetto di commenti. Molto interessanti (e drammatiche) invece le foto dei fondali che in altra sede meritano commenti sul loro stato degradato, ma essendo presente nell’area lo sbocco della fognatura di Via Crocetta/Wollenveider bisognerebbe capire quali siano gli esatti punti fotografati, con l’augurio che – vista la presenza ittica che invece è normalmente segnalata (e pescata) in zona – siano le foto di un’area limitata prospiciente la citata ex fognatura.

VI) Dimensioni del progetto

Si ribadiscono le note precedenti confermando di avere opinioni differenti dai proponenti circa le opportunità e dimensioni dello sviluppo della nautica lacuale mentre per quanto riguarda i parcheggi (constatando che NULLA delle nostre altre osservazioni è “contestato”) ci si limita a ribadire che gli auspicati parcheggi di Via Crocetta non sono “nuovi” ma purtroppo solo PARZIALMENTE SOSTITUTIVI di quelli già presenti nell’area.

Tutto ciò premesso questo Commissariato ritiene quindi, serenamente quanto fermamente, di dover ribadire quanto già espresso e le conclusioni delle sue note precedenti”;

TENUTO CONTO altresì dei pareri degli enti gestori delle aree protette (ZPS e siti Rete Natura 2000):

Parere dell'ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL TICINO E DEL LAGO MAGGIORE in data 12/09/2023 acquisito al prot. n. MASE/0144512 del 21/09/2023: *“Viste la nota del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica prot. n. 129936 del 07.08.2023, iscritta al ns protocollo n. 3540 del 07.08.2023 relativa a quanto in oggetto, e la successiva nota del Settore Interventi regionali per la logistica e i trasporti della Regione Piemonte prot. n. 36670 del 29.08.2023 iscritta al ns protocollo n. 3761 del 29.08.2023, con cui è stata convocata la prima riunione dell’OTR ai fini dell’istruttoria regionale relativa all’istanza in oggetto, si comunica quanto segue.*

Dall’esame della documentazione presentata dal proponente ad agosto 2023, con particolare riferimento agli elaborati “Screening di Incidenza” e “Studio di Impatto Ambientale” redatti da TECNOCREO Engineers S.r.l. di Marina di Carrara (MS), emerge che il progetto previsto è localizzato in Comune di Verbania, frazione Pallanza, a una distanza di circa 3 km dal confine orientale della ZSC-ZPS “Fondo Toce”.

Visti il D.P.R. 357/97 e s.m.i., la L.R. 19/2009 e s.m.i. e la D.G.R. n. 55-7222 del 12 luglio 2023 con cui sono state recepite le “Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VInCA) - direttiva 92/43/ CEE «Habitat» art. 6, paragrafi 3 e 4”, di cui all’Intesa tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sancita il 28 novembre 2019, ai sensi dell’art. 8, comma 6 della L. n. 131/2003.

Viste le Misure di Conservazione sito-specifiche della ZSC-ZPS IT1140001 “Fondo Toce” approvate con D.G.R. 53-4420/2016.

*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”;*

Delle osservazioni e dei pareri sopra citati e delle controdeduzioni del Proponente si è tenuto debito conto nella redazione del presente parere.

15.VALUTAZIONI

Quadro programmatico

Per quanto concerne gli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti

La Commissione ritiene non sufficientemente completa la rassegna illustrata dal Proponente quanto agli aspetti della pianificazione di bacino, con specifico riferimento al vigente PRGA, e sufficiente per gli strumenti restanti rispetto ai quali v’è una sostanziale coerenza, fatto salvo quanto di seguito espresso.

Per quanto riguarda il Quadro programmatico - Piano disciplinante l’Uso del Demanio idrico lacuale della Città di Verbania. Approvato con D.C.C. n. 85 in data 03/10/2011 e aggiornato con variante approvata con D.C.C. n.37 del 30/07/2020.

Il Proponente dichiara di non aver riscontrato alcun elemento vincolistico o di tutela ostativo alla realizzazione delle opere di progetto.

Alcune osservazioni dichiarano, peraltro, che il Piano regolatore vigente non prevede l’attuazione dell’intervento nella zona scelta dal Proponente e l’opera è in totale difformità con il vigente Piano disciplinante l’uso del demanio idrico lacuale della città di Verbania; in particolare, considerata la valenza pianificatoria assegnata allo strumento per la gestione del demanio idrico lacuale, non pare sussistere al momento la coerenza del progetto di porto con il quadro pianificatorio disegnato dalla delibera Consiliare 85/2011 e sue modifiche né la verifica della coerenza è stata effettuata in maniera preventiva rispetto alla

valutazione in corso. Il Proponente si limita a precisare nelle Controdeduzioni di aver sviluppato, previo confronto con il Comune di Verbania, il progetto e che, in caso di esito positivo dell'iter di verifica della compatibilità ambientale, 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..).

La Commissione rileva che, al momento, l'art. 13 richiama i limiti per la posa di boe e alaggi ma non contempla la costruzione di porti, soprattutto di un rimessaggio permanente come quello proposto.

Aspetti progettuali

Per quanto riguarda la motivazione del progetto

Il progetto propone la realizzazione di un porto turistico per un numero complessivo di 150 imbarcazioni di diverse dimensioni, occupando lo specchio lacuale per una superficie di 22.844 m², attraverso l'installazione di pontili galleggianti in località Verbania, sulla sponda piemontese del lago Maggiore.

La Commissione evidenzia che la motivazione dell'opera proposta non è però basata su un'analisi – del tutto assente - sul fabbisogno di posti barca e attracchi sul lago Maggiore.

Per quanto riguarda gli elaborati tecnici

Gli aspetti progettuali e realizzativi sono stati esaurientemente illustrati avuto riguardo sì alle motivazioni, alla scelta tipologica dell'intervento, al progetto proposto, al sito previsto, alle fasi realizzative ma meno alle infrastrutture ricettive e di collegamento esistenti.

La Commissione prende atto altresì che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall'area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago. Nello specifico, la trattazione degli aspetti esecutivi e cantierizzazione ha riguardato le aree di cantiere e di stoccaggio dei materiali, i mezzi di cantiere, l'approvvigionamento e il trasporto dei materiali con particolare riguardo ai moduli di diga galleggianti, le aree di cantiere e le principali attività realizzative. La Commissione prende atto sia, per quanto in particolare concerne le aree di cantiere, che quelle di Verbella e Gaggetto sono adibite al solo deposito temporaneo e carico dei materiali sia delle modalità di trasporto dei materiali e dei mezzi impiegati sia della prevista non interferenza con le rotte di navigazione del lago.

Per quanto riguarda la descrizione del progetto

Gli aspetti progettuali e realizzativi sono adeguatamente illustrati avuto riguardo alle motivazioni, alla scelta tipologica dell'intervento, al progetto proposto, al sito previsto, alle infrastrutture ricettive e di collegamento esistenti, alle fasi realizzative. Il Proponente ha provveduto altresì a descrivere la tipologia e il numero delle Imbarcazioni previste e la raccolta acque nere, limitandosi però sempre all'analisi degli effetti dell'opera in sé e non degli effetti ed impatti cumulativi ed accidentali ma connaturati all'opera

Per quanto riguarda le alternative

La Commissione rileva che la scelta delle alternative è stata effettuata sulla disponibilità di aree, sui servizi disponibili, sulle scelte tecniche e sull'analisi del moto ondoso, ma non ha preso in esame le peculiarità ambientali delle possibili alternative, tra cui il recupero delle altre portualità realizzate in precedenza e sommerse; parimenti manca l'esame in questione avuto soprattutto riguardo alle specie ittiche e bentoniche, se non limitandosi, come sopra esplicitato, a possibili interruzioni durante le fasi realizzative, ma non considerando adeguatamente alternative meno impattanti la biodiversità.

Riguardo al ripristino dell'area di cantiere

Il Proponente dichiara che al termine delle lavorazioni sarà ripristinata l'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina)

su una superficie totale di circa 925,19 m², per area di accesso al nuovo porticciolo; 328 m² di superficie saranno a prato.

Per quanto riguarda il cronoprogramma

Alla richiesta di fornire un cronoprogramma dettagliato di tutte le attività, con l'esatta indicazione del periodo e le specifiche di durata di ogni fase e che tenga conto delle problematiche ambientali connesse alle interferenze con gli ecosistemi, la flora e la fauna, ponendo particolare attenzione ai periodi critici, con un'attenta organizzazione dei tempi di lavoro in funzione delle specie chiave maggiormente a rischio tenendo conto anche delle rotte e periodi migratori dell'avifauna, dei cetacei e rettili marini e periodi di nidificazione, con la documentazione integrativa il Proponente ha dichiarato che l'elaborazione di un cronoprogramma di maggior dettaglio è rimandata alla fase esecutiva di progettazione, ove si terrà conto dei periodi critici relativi alle specie faunistiche di importanza naturalistica maggiormente a rischio. Il cronoprogramma di dettaglio sarà redatto, secondo il Proponente, a seguito del sopralluogo previsto prima dell'inizio dei lavori a cura di personale qualificato, finalizzato alla verifica della presenza delle specie bentoniche di importanza naturalistica (*Unio elongatulus*, *Anodonta anatina*, *Anodonta cygnea*, *Anodonta exulcerata*). Nel caso di accertamento della presenza di queste specie, sarà prevista la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali e l'inizio delle attività di cantiere sarà stabilita in accordo con il personale qualificato che svolgerà la “traslocazione degli esemplari”. Nello specifico il Proponente prevede un periodo di sospensione:

- con lo scopo di salvaguardare le specie ittiche presenti, 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, dunque, danneggiare la fauna ittica presente nel lago;
- al fine di ridurre gli impatti sulla popolazione e, particolare, non ostacolare l'attività turistica tipica dell'area e permettere il raggiungimento delle attrattive della zona, da metà giugno a metà settembre, dal giovedì sera al lunedì mattina (elab. PALLANZA_SA_0101_1).

La Commissione rileva che di fatto il Proponente non ha risposto alla Richiesta di integrazione, che poteva, invece, già fin d'ora essere soddisfatta tenendo conto dei periodi critici, delle specie chiave maggiormente a rischio, delle rotte e periodi migratori dell'avifauna, dei cetacei e rettili marini e periodi di nidificazione.

Per quanto riguarda l'organizzazione del cantiere

Il Proponente ha sviluppato una struttura logistica di approvvigionamento, trasporto e realizzazione dei manufatti differenziata e integrata, proponendo due aree di approvvigionamento e carico dei materiali delocalizzate una a Marina di Verbella a Sesto Calende presso il porto gestito dallo stesso Proponente e una presso l'area del Gaggetto 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, 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 m², è ritenuta dal Proponente idonea per la sosta dei camion che trasporteranno i materiali e accoglierà gli elementi modulari galleggianti di piccole dimensioni che saranno 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 saranno eseguite le lavorazioni in quanto l'area è limitata e non ci sarebbe lo spazio per scaricare molto materiale.

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 Gaggetto a Laveno Mombello siano utilizzati esclusivamente come siti di approvvigionamento.

Il numero di viaggi da Marina di Verbella a Pallanza, della distanza di 13 miglia, sono 3 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).

La Commissione aveva richiesto un cronoprogramma dettagliato di tutte le attività, con l'esatta indicazione del periodo e le specifiche di durata di ogni fase e che tenesse conto delle problematiche ambientali connesse alle interferenze con gli ecosistemi, la flora e la fauna, ponendo particolare attenzione ai periodi critici, con un'attenta organizzazione dei tempi di lavoro in funzione delle specie chiave maggiormente a rischio tenendo conto anche delle rotte e periodi migratori dell'avifauna, dei cetacei e rettili marini e periodi di nidificazione. La Commissione, con riguardo alla viabilità prossima all'area nuova portuale, in fase di realizzazione se i materiali per la costruzione del porto saranno scaricati da camion posteggiati sulla strada e poi trasportati sulla riva, rappresenta che, come anche deducibile da immagini di google earth, la strada (Largo Tonolli) non sembra più raggiungibile, a oggi, con un camion stante a limiti ora imposti alla viabilità ordinaria rispetto alla data di predisposizione del progetto. La Commissione evidenzia, inoltre, che la tematica inerente all'organizzazione del cantiere non ha tenuto conto debitamente delle interferenze con gli ecosistemi, la flora e la fauna, fatta eccezione per il periodo di sospensione previsto.

Interferenze ed effetti cumulativi

Per quanto riguarda le interferenze

Nel parere della Regione Piemonte è stato evidenziato che in relazione agli impatti potenziali generati in corso d'opera dalle realizzazioni in acqua, permangono alcuni elementi di perplessità, dal momento che non è stata effettuata alcuna caratterizzazione sito-specifica o quanto meno una ricognizione della presenza, della tipologia e dell'estensione di eventuali colonizzazioni vegetali e animali dei fondali interessati dall'infissione dei pali e dalla posa dei corpi morti di ancoraggio nell'area di intervento. Tale ricognizione è demandata dal Proponente alla successiva fase esecutiva, così come eventuali interventi di ripristino e recupero di organismi, peraltro limitato, stando a quanto indicato, al trasferimento di eventuali molluschi di rilevanza ambientale ivi presenti.

Già precedentemente si è evidenziato che alla richiesta di fornire un cronoprogramma dettagliato di tutte le attività, il Proponente ha risposto di voler affrontare il problema prima dell'avvio dei lavori.

La Commissione rileva ancora la mancanza di una rilevazione preventiva e di una conseguente proposta di cronoprogramma di dettaglio che potrebbe modificare sensibilmente il cronoprogramma attualmente articolato su nove mesi (peraltro già prevedendo due sospensioni), con inevitabile incremento dei possibili impatti sulla popolazione e sulle componenti ambientali. Inoltre, evidenzia anche l'assenza di approfondita analisi sulle interferenze che i cantieri stessi determinano con le “normali” condizioni del deflusso veicolare urbano, limitandosi il Proponente a proporre di concordare 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.

Per quanto riguarda le interferenze con le attività del CNR

La Commissione, in relazione alle osservazioni rese da parte del CNR, rileva di fatto che non sono state fatte proposte circostanziate su come il proponente intende risolvere le problematiche (posizionamento della boa limnologica e dell'impianto di captazione idrica), mentre non è stata data adeguata risposta in merito alla qualità e al possibile inquinamento delle acque.

Per quanto riguarda interferenze con il canottaggio e con il campo boe

Gli Osservanti hanno sollevato il problema del punto di varo della SOCIETA' CANOTTIERI PALLANZA che li obbligherebbe ad utilizzare come via di uscita lo spazio ridotto tra i natanti ormeggiati al nostro pontile rischiando quindi una collisione tra le stesse. In particolare la Società Canottieri Pallanza A.S.D, lamenta di non essere stato coinvolto in nessuna fase dell'iter procedurale che ha portato alla stesura e alla presentazione del progetto definitivo del nuovo porto, che avrebbe un impatto significativamente negativo sull'A.S.D. che rappresento non permettendole in alcun modo il prosieguo dell'attività sportiva. La struttura proposta andrebbe a interferire direttamente con la nostra attività sportiva in acqua, sia non permettendo l'uscita in barca dei nostri

atleti attraverso il pontile societario sia impedendo l'organizzazione di qualsiasi tipo di regata sul tradizionale campo di regata di Pallanza.

Il Proponente ha dichiarato di voler 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 e, 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 m della struttura e a consentire l'utilizzo del molo frangonde per gli ormeggi temporanei delle canoe, verificando, inoltre per quanto riguarda l'evento della regata storica, con la Canottieri Pallanza l'interferenza del progetto con il campo al fine di trovare una soluzione che possa consentire le due attività. 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.

Riguardo poi al campo boe, inevitabilmente interferito dal progetto, pur se il Proponente è disponibile a farsi carico delle spese per il suo spostamento in accordo con il Comune di Verbania.

La Commissione prende atto della disponibilità del Proponente a trovare soluzioni in accordo con la Canottieri Pallanza e per lo spostamento del campo boe, ma ritiene che dette soluzioni avrebbero dovuto essere prese prima della presentazione dell'istanza per garantire coerenza e coesistenza con un'attività pregressa di minor impatto ambientale

Per quanto riguarda gli effetti cumulativi

Il Proponente ha marginalmente considerato solo i possibili effetti cumulativi in fase di esercizio, ma non quelli in fase di cantiere; per questa fase il Proponente cita altri progetti in essere, rilevati presso il Comune di Verbania, con i fondi europei del PNRR (Finanziamento PNRR M5 C2 INVESTIMENTO 2.1). Vanno anche considerati i possibili effetti cumulativi sul lago in ragione dei trasporti via lago e via terra che si sovrappongono a quelli già in essere o di cui si deve fare una previsione.

La Commissione evidenzia che la mancanza di indicazioni su tempistiche e modalità realizzative nonché sui trasporti in fase di cantiere non consente una corretta valutazione dei possibili effetti cumulativi.

Il Proponente, inoltre, non tratta compiutamente gli effetti cumulativi che lo stesso esercizio può avere rispetto al quadro generale nel suo complesso, sostenendo che i potenziali effetti cumulativi derivano dal suo stesso utilizzo, ma che la realizzazione dell'opera non comporterà un aumento delle imbarcazioni nel lago, ma solamente un diverso utilizzo degli spazi del lago ossia la realizzazione di un nuovo porticciolo darà occasione ai frequentatori del lago di utilizzare l'opera in parola anziché aree libere del lago e che gli effetti cumulativi sono trascurabili

Diversamente, questa Commissione ritiene che, sulla base del principio che anche una serie di incidenze individualmente di bassa significatività, qualora combinate, può produrre un'incidenza significativa, il Proponente avrebbe dovuto valutare l'entità degli impatti anche in combinazione con altri progetti (già completati, approvati ma non completati, o proposti), o piani, per tenere conto degli impatti cumulativi nella valutazione del progetto in questione.

Inoltre, è importante notare che la valutazione degli effetti cumulativi non si limita all'esame di progetti o piani simili nello stesso settore di attività, ma deve essere esteso a tutti i tipi di piani o progetti che potrebbero avere un'incidenza significativa congiuntamente al progetto in esame.

Lo svolgimento di una valutazione confacente degli effetti cumulativi risulta quanto mai necessaria anche in considerazione del fatto che per la valutazione di incidenza dell'opera su sito della rete Natura 2000 è stata condotta una VINCA di Fase I (screening), in cui la valutazione della probabilità di potenziali incidenze significative dovrebbe essere svolta anche in combinazione con altri progetti o piani che potrebbero dare origine a incidenze cumulative con il progetto in questione. Lo screening «in combinazione» comporta l'individuazione di altri piani e progetti che possono avere potenziali incidenze sugli stessi siti Natura 2000 e

quindi la valutazione della loro capacità di causare incidenze significative se considerati congiuntamente nella valutazione del piano o del progetto.

Aspetti territoriali e socioeconomici

Per quanto riguarda il Porto Palatucci

Il procedimento del Porto di Verbania – Riqualficazione e potenziamento dell’approdo presso Largo Palatucci, si è concluso 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), al quale non è stato dato seguito. Pur convenendo con il Proponente che la presenza delle macerie sul fondale del lago la loro rimozione non può essere in alcun modo correlata al progetto la questione riveste una certa importanza perché a Verbania già esisteva un poro su area demaniale, affondato circa 10 anni fa sia per il maltempo sia per la cattiva manutenzione. In disparte il degrado provocato, la questione riveste importanza perché è pubblica notizia che si vorrebbe riqualficare e ampliare il porto del lago Maggiore gravemente danneggiato dagli eventi atmosferici del 2013, prevedendo un nuovo disegno trapezoidale delle banchine e circa 258 posti barca, con 5 pontili galleggianti per l’ormeggio interno.

La Commissione evidenzia che l’argomento avrebbe dovuto trovare un adeguato approfondimento in termini di analisi non solo di sostenibilità delle due iniziative, ma anche dei possibili effetti ambientali (pure cumulativi) nel caso di realizzazione di entrambi le opere. Inoltre, sembrano risultare disponibili posti barca temporanei prossimi al centro della città per brevi escursioni.

Per quanto riguarda la disponibilità di parcheggi

Secondo il Proponente, le considerazioni che hanno portato a scegliere Verbania quale sito idoneo hanno tenuto conto dell’importanza storica, architettonica e naturalistica del sito, dei sevizi (bar, ristoranti, alberghi, etc.) e, in particolare, della disponibilità dei parcheggi esistenti che nel raggio di 500 m dalla marina è di circa 530 e fino a un raggio di 1000 m è di circa 1460, a cui andranno aggiunti i 300 posti previsti dalla realizzazione del multipiano di Via Crocetta, a 350 m 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 saranno ultimati nell’arco di dieci mesi.

Già con riferimento al parere della Regione Piemonte il dimensionamento dei parcheggi, sostanzialmente basato sull’utilizzo di quelli già presenti, evidenziava potenziali criticità in tal senso e anche per i flussi di traffico indotti. Infatti, la nuova struttura portuale inciderà anche sulla domanda e capacità di parcheggi e un Osservante ha evidenziato che la recente pedonalizzazione della vicina P.za Garibaldi ha prodotto l’esigenza di compensare la capacità di parcheggio venuta meno sollevando il problema che le nuove previsioni pubbliche siano destinate, essenzialmente, a colmare il deficit che si è prodotto. Non potendo soddisfare le esigenze di una nuova struttura portuale.

La Commissione rimarca che il Proponente ha fatto esclusivamente conto di parcheggi esistenti e di prossima realizzazione senza però analizzare il fabbisogno di parcheggi nell’area non tanto per l’opera portuale proposta ma soprattutto per le attività turistiche, commerciali, residenziali, in essere e future e per i luoghi di pubblico interesse; a questo ultimo proposito, la Commissione evidenzia la presenza dell’Ospedale Giuseppe Castelli quale struttura che necessita di parcheggi, anche se il Proponente, sulla base di sopralluoghi autonomi, e non di concerto con la Direzione ospedaliera e di altre istituzioni presenti sul luogo (ad esempio Casa circondariale, scuole, sede municipale, ecc), avrebberilevato la presenza quasi costante di posti auto liberi.

Aspetti legati alle finalità del progetto

Per quanto riguarda l’occupazione dello specchio lacuale

La Commissione evidenzia che il Proponente prevede un’occupazione dello specchio lacuale per una superficie di 22.844 m², senza però considerare la parte che sarà interessata dalla posa in opera dei corpi morti, tiranti, catene e cavi di ritenuta, che, considerata la conformazione del fondale, è suscettibile di rappresentare una porzione ben più ampia di occupazione dello specchio lacuale.

Per quanto riguarda il numero dei natanti

Il Proponente ha provveduto a descrivere la tipologia e il numero delle Imbarcazioni previste e la raccolta acque nere allegando al progetto il *Business Plan* Porto Pallanza dal quale si evince che il progetto proposto è economicamente affrontabile e sostenibile solo nel rispetto del dimensionamento atto ad accogliere il numero di 150 posti barca, su un arco temporale di 30 anni. Il numero dei posti barca sembrerebbe, pertanto, motivato solo da ragioni di Business Plan e non tanto a seguito di un'attenta analisi sui fabbisogni di posti barca nell'area e nel lago Maggiore in generale. Inoltre, dopo aver esposto in una tabella riepilogativa i posti barca (le dimensioni della maggior parte sono contenute tra gli 8,5 e i 13 m di lunghezza, solo 6 sono comprese tra i 20 e i 23 m), il Proponente ha dichiarato che è impossibile ipotizzare le tipologie dei natanti che andranno a occupare il nuovo porto, pur ipotizzando che la presenza del vento tra Laveno e Cannero possa favorire una presenza cospicua di barche a vela.

Vi è poi da menzionare quanto esposto da un Osservante che fa notare che il nuovo progetto andrebbe a occupare una parte del proprio spazio lago dove a tutt'oggi sono ancorate boe regolarmente concesse fino alla scadenza, con conseguente possibile danno ingente in quanto l'attività si mantiene anche affittando i posti barca alle boe e provvedendo alla manutenzione delle imbarcazioni ormeggiate.

Per quanto riguarda i sistemi di ancoraggio

Il Proponente ha dichiarato che la conformazione del fondale, caratterizzata da un andamento rapidamente decrescente già a pochi metri di distanza dalla costa, ha condizionato fortemente le scelte progettuali per la realizzazione del sistema di ancoraggio delle strutture galleggianti che deve garantire la ritenuta degli sforzi indotti dal vento e dal moto ondoso sulle strutture galleggianti ma anche consentire alla struttura di seguire le ampie escursioni di livello delle acque del lago, rendendo così necessario il ricorso a una soluzione progettuale differenziata in funzione delle varie aree e dell'andamento del fondale e utilizzando elementi di ancoraggio utilizzati quali pali telescopici, corpi morti, tiranti, catene e cavi di ritenuta.

Peraltro, si fa riferimento a corpi morti per frangionde del peso di 6 tonnellate davanti ai pontili e, per i pontili, del peso di 5 tonnellate

La Commissione prende atto che la scelta dell'area di progetto richiede importanti elementi di ancoraggio con il conseguente disturbo non solo al fondale, ma soprattutto alla fauna ittica.

Per quanto riguarda gli oneri ittiogenici

Gli Osservanti hanno sollevato il problema del versamento degli indennizzi per obblighi ittiogenici a tutti i pescatori, dovendosi allo stesso tempo ricorrere a ogni livello possibile a tutela della fauna ittica e dei diritti connessi alla pesca, sottolineando che è facoltà del Commissario italiano, di decidere in via unilaterale, ai sensi della Convenzione italo svizzera per la pesca, di richiedere l'assolvimento di obblighi ittiogenici.

Il Proponente dichiara di essere disponibile a farsi carico degli oneri dovuti all'eventuale applicazione degli obblighi ittiogenici, tuttavia precisando che il progetto non prevede le fattispecie contenute nella normativa citata, in quanto 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.

La Commissione prende atto di quanto indicato dalle parti e si rimette alle decisioni dell'Autorità competente in merito all'assolvimento degli oneri ittiogenici.

Per quanto riguarda il traffico nautico

Per quanto riguarda il traffico nautico e agli effetti derivanti dallo stesso il Proponente non 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, è possibile calcolare la fruizione da parte dei diportisti con una media mensile di 10 giorni, a eccezione dei picchi stagionali.

La Commissione ritiene che il Proponente non abbia dato sufficiente risposta alla Regione Piemonte che evidenzia nella documentazione integrativa la mancata indicazione, neppure a grandi linee, tranne per quanto concerne le dimensioni di allocazione, della tipologia dei natanti (propulsione, funzione etc.) di cui si prevede l'accoglienza nel porto, restando così indeterminato l'impatto potenziale della struttura in fase di esercizio, in particolare sugli ecosistemi acquatici e ripari, nonché sugli altri utilizzi antropici limitrofi, potenziali e reali, della risorsa idrica, quali ad esempio le aree designate per l'estrazione di acque destinate al consumo umano o le aree designate come acque di balneazione, tutte Aree protette ai sensi dell'Allegato IV della DQA.

La Commissione, inoltre, ricordando che la zona è oggetto di Diritto di pesca esclusivo e attualmente in concessione alla Federazione italiana di Pesca Sportiva e Attività Subacquee FIPSAS, utilizzata da pescatori sia dilettanti che professionisti, rileva che la costruzione del porto turistico ostacolerebbe lo svolgimento di tali attività in quella zona e limiterebbe, causa il prevedibile traffico nautico, le stesse attività anche nelle vicinanze.

Per quanto riguarda i benefici alla popolazione locale

Il Proponente dichiara che 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, nonché diventare un'occasione di potenziamento degli esercizi commerciali già presenti nel comune oltre che di valorizzazione dell'indotto turistico in generale.

La Commissione evidenzia però che di fatto non sono state fornite adeguate risposte alle preoccupazioni sollevate da alcuni Osservanti.

Rischi

Per quanto riguarda le aree contaminate

Il Proponente dichiara che la zona di progetto si trova a debita distanza dai siti contaminati, precisando che è stata realizzata 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 n. 152/2006 e ss.mm.ii., prevista anche se non si realizzano scavi ma solamente in caso di occupazione di suolo.

La Regione Piemonte e la CTVA hanno evidenziato il problema dell'inquinamento proveniente dal sito di Pieve Vergonte, sia per l'analisi degli inquinanti sia per la previsione quanto meno, in corso d'opera e nel post operam, di test eco-tossicologici atti a comprovare la neutralità delle opere in progetto rispetto allo stato di contaminazione dei luoghi. Definendo non corretta l'affermazione "non risultano superamenti dei limiti di legge", ci si chiede quale sia la funzione della campagna d'indagine suddetta, non risultando prevista come Monitoraggio ante operam (AO), ovvero come "bianco", e anzi essendo programmata nel PMA l'analisi di set parametrici in gran parte differenti e peraltro non del tutto coerenti e motivati per le indagini AO, CO e PO. Inoltre, pur se le terre e rocce da scavo prodotte risultano di modesto volume (325,73 m³), il rinvenimento di spessori significativi di materiali di riporto di incerta natura e potenzialmente contaminati, richiede l'approfondimento della caratterizzazione ambientale finalizzata alla verifica della conformità alle CSC di riferimento anche delle aree emerse oggetto di scavi o occupazione permanente di suolo.

Per quanto riguarda il rischio incendi

Ai sensi della normativa di riferimento art. 2 della L. 690/1940 Organizzazione e funzionamento dei servizi antincendi nei porti, il Proponente precisa che 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 si dichiara comunque disponibile a posizionare sui pontili degli estintori carrellati idonei per il primo soccorso.

La Commissione prende atto di quanto dichiarato dal Proponente.

Per quanto riguarda gli sversamenti

Il Proponente trascura l'effetto arrecato dagli svuotamenti dei natanti non dotati di sistemi di raccolta delle acque reflue, come pure i rischi degli sversamenti accidentali e non di idrocarburi, o altre sostanze (detergenti etc) propri della portualità, che in presenza di eventi meteo avversi sono suscettibili di aggravarsi, né ha preso in considerazione il rischio di sommersione e sprofondamento delle strutture, che ha già caratterizzato iniziative simili nelle in altre località del Lago Maggiore.

Azioni migliorative

Per quanto riguarda il torrente San Bernardino

La Commissione aveva richiesto al Proponente la descrizione approfondita delle azioni, delle modalità di esecuzione, della tempistica di detto intervento, facendosi carico di ottenere il consenso del Comune. La Regione Piemonte ritiene necessario che in fase di progettazione esecutiva sia presentato un dettagliato Progetto di riqualificazione ambientale, comprensivo delle tecniche adottate, delle specie vegetali da mettere a dimora e di un piano di manutenzione della durata di almeno 5 anni.

In risposta alle suddette richieste, il Proponente ha presentato l'elaborato “Opere di compensazione - Torrente San Bernardino PALLANZA-SA-0601-0” che sinteticamente espone che 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 conseguentemente il grado di naturalità e di biodiversità dell'area, mettendo, contestualmente, a dimora circa 100 alberi e 300 arbusti (da definire nel progetto definitivo) in coerenza con obiettivi idraulici, ecologici e paesaggistici dell'area, garantendo per almeno 5 anni la manutenzione per un costo complessivo di 100.000 Euro. L'intervento necessita prima dell'esecuzione di acquisire nullasta idraulico (Concessione demaniale) da parte di Regione Piemonte Settore Tecnico. Parimenti dovrà essere inoltrato progetto di taglio e sostituzione ai sensi del Regolamento Forestale Regionale. La realizzazione degli accessi dovrà ottenere autorizzazione paesaggistica. Se il Proponente aveva dichiarato che poteva essere considerato una strategia di compensazione ambientale idonea rispetto all'intervento di realizzazione del nuovo porto con il recupero di uno spazio abbandonato e non utilizzabile attraverso un nuovo utilizzo pubblico, in sede di Controdeduzioni, il Proponente ha dichiarato di voler attuare il progetto, 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, precisando le azioni che intende porre in essere.

La Commissione ritiene che non sia stata data esauriente risposta alle proprie richieste.

Per quanto riguarda i tetti verdi

Premesso che la Regione Piemonte, con riferimento al tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici e ad azioni che vadano nella direzione di un efficientamento energetico delle infrastrutture, aveva suggerito di valutare l'opportunità di rendere il nuovo porto efficiente da un punto di vista energetico incrementando il ricorso a fonti rinnovabili, prevedendo ad esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici e che la CTVA aveva chiesto al Proponente di specificare esempi di successo soprattutto con riferimento alle condizioni locali, il Proponente ha risposto prevedendo la realizzazione ex novo di tetti verdi sull'edificio prospiciente la costa, adiacente alla Marina Piccola di Pallanza su una superficie complessiva di 410 m² la cui manutenzione rimane

a carico del Proponente. intervento, sui quali sarà inserita una vegetazione che potrà essere di attrazione quale habitat per la fauna presente. L'intervento proposto, secondo il Proponente, intende dare un contributo ambientale e paesaggistico con ricadute e benefici sociali, economici e ambientali, quali: la mitigazione del microclima; il risparmio energetico; la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico; la riduzione della velocità di deflusso delle acque; la crescita della biodiversità. Per quanto riguarda la riuscita di questi interventi, essendo assimilabili ai giardini pensili, il Proponente richiama i numerosi progetti dei giardini storici delle ville presenti sul Lago Maggiore; poiché si farà carico degli interventi di manutenzione e provvederà alla realizzazione del progetto effettuato a regola d'arte, il Proponente non ravvisa motivi per i quali essi non debbano avere una riuscita positiva.

La Commissione rileva la parziale o mancante risposta alle richieste.

Per quanto riguarda la posa in opera di fascine

Riguardo all'installazione di fascine di legno sul fondo del lago, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano, secondo il Proponente, già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna, in particolare, per preservare gli avannotti, il Proponente precisa che gli impatti sulla fauna ittica, data la natura delle attività connesse con l'esercizio del porticciolo e avendo la stessa modo di spostarsi, sono ritenuti minimi e ben compensati dall'introduzione delle ca. 50 fascine di legna. È stato redatto il progetto di posa di strutture utilizzate sia per la deposizione delle uova sia come rifugio per gli avannotti, che andranno a incrementare i rifugi subacquei per l'ittiofauna che si formano già naturalmente nelle zone di porto, che sarà oggetto di confronto l'individuazione delle aree più idonee con tutti i portatori di interesse. Le strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni di cui il Proponente si farà carico.

Premesso che tutta la zona interessata del progetto è da sempre adibita alla posa delle “legnaie”, tipiche cataste di fascine di legna, posate sul fondo lacustre quali habitat seminaturali utili alla posa delle uova del pesce persico e rifugio di molte altre specie ittiche ed è oggetto di Diritto di pesca esclusivo ed è attualmente in concessione alla Federazione italiana di Pesca Sportiva e Attività Subacquee FIPSAS, utilizzata da pescatori sia dilettanti che professionisti, la Commissione evidenzia che la posa di legnaie (volendo intendere che il Proponente abbia fatto riferimento a 50 legnaie anziché 50 fascine) impone diversi contesti ambientali e necessita di una tecnica che è impossibile effettuare al disotto delle banchine e che le controdeduzioni del Proponente non hanno sufficientemente fornito ragguagli rispetto alle obiezioni sollevate.

Aspetti ambientali connessi alla realizzazione dell'opera

Per quanto riguarda lo scolmatore della rete fognaria comunale

Premesso che lo scolmatore di piena della rete fognaria è di competenza comunale e che è oggetto di lavori (non però specificati) da parte dell'Amministrazione, la Commissione evidenzia che, sia pure in occasioni straordinarie, lo scarico a lago di liquami provenienti dalla raccolta delle acque nere e, se detto scarico non è interferito dalla presenza di pontili galleggianti, rappresenta un punto di immissione nell'opera portuale i cui effetti non sono stati analizzati dal Proponente.

Per quanto riguarda la fauna ittica e i sedimenti

Secondo il Proponente, le specie attratte dalle strutture non comprendono solo pesci ma anche rettili, uccelli, crostacei e insetti in vari stadi larvali, zooplancton, 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, il Proponente precisa di prevedere 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 e, nel caso si riscontrasse la presenza di queste specie, di voler mettere in atto misure specifiche ossia la “traslocazione degli esemplari” in aree

limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali, condotta da personale esperto in materia secondo i Protocolli accettati nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale. Per quanto riguarda, specificamente, il disturbo alla fauna ittica presente nel lago, 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'ittologo Dottor Pietro Volta del CNR), non appare, a parere della Commissione, sufficiente a eliminare possibili effetti negativi sulla fauna ittica.

Inoltre, il Proponente nelle controdeduzioni ha precisato che, con riferimento al disturbo alla fauna ittica presente nel lago, 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'ittologo 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”, 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; poiché il substrato è formato da sabbia, limo e ciottoli, le operazioni di infissione dei pali, limitate a un tempo di 4 settimane, il Proponente non prevede particolari movimenti di materiale, ma, in via precauzionale, nel corso delle operazioni di infissione dei pali, intorno al pontone, predisporrà 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, predisporrà 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 saranno utilizzate macchine operatrici saranno gestite utilizzando delle panne di contenimento dell'eventuale torbidità.

Per quanto riguarda la fase di esercizio il Proponente evidenzia che, già attualmente, circolano nel lago Maggiore numerose imbarcazioni sia pubbliche sia 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. Il Proponente si è dichiarato 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.

La Commissione rileva che non sia stato sufficientemente analizzato dal Proponente il disturbo acustico causato dalla realizzazione delle opere previste e i danni che potranno essere causati alle specie ittiche dal rumore e danni alla fauna dai previsti natanti in entrata e in uscita dal costruendo porto; inoltre, proprio perché il lago è già oggetto di circolazione di numerosi natanti pubblici e privati, non è stato analizzato il possibile inquinamento diffuso nel lago, con potenziali rischi di sversamenti, rumori di motori, come a causa del trasporto delle parti costruite parti a Sesto Calende e Laveno a Pallanza per il loro posizionamento comporrà.

Per quanto riguarda la traslocazione di esemplari, a seguito del suaccennato sopralluogo prima dell'inizio dei lavori, nel caso di accertamento della presenza di queste specie, il Proponente ha previsto la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali e che l'inizio delle attività di cantiere sarà stabilita in accordo con il personale qualificato che svolgerà la “traslocazione degli esemplari” e soltanto a seguito di questa.

La Commissione a questo proposito rileva che la delicatezza di detta operazione di trasloco e evidenzia la mancanza di approfondimento sul problema e di analisi preventiva sui luoghi riceventi e sulle tecniche che si intende adottare.

Per quanto riguarda la gestione delle materie

Anche se le terre e rocce da scavo prodotte risultano di modesto volume (325,73 m³), tenuto conto che l'area di progetto ricade nel SIN di Pieve Vergonte e che nelle aree a terra appare probabile, allo stato della caratterizzazione geologico-stratigrafica eseguita sulla base di indagini pregresse insiti limitrofi, il rinvenimento di spessori significativi di materiali di riporto di incerta natura e potenzialmente contaminati, il Proponente prevede che il quantitativo scavato, previa caratterizzazione, sarà destinato a impianto autorizzato alle operazioni di recupero, se i valori saranno conformi alle CSC, o conferito a discarica autorizzata, se i valori supereranno tali soglie, nel rispetto del D.P.R. 120/2017.

Per quanto riguarda la gestione dei materiali

La Commissione prende atto della gestione dei materiali da costruzione, con particolare riguardo al loro trasporto dal punto di produzione all'area di cantiere, fermo restando quanto già osservato in termini di possibili impatti.

Per quanto riguarda i rifiuti

La Commissione prende atto di quanto esposto dal Proponente in merito ai rifiuti, rilevandone la sostanziale sufficienza, seppure si sarebbero potute prevedere anche soluzioni di raccolta dei rifiuti in acqua tipo *Seabean*..

Impatti ambientali

Clima

La Regione Piemonte, in riferimento al tema del cambiamento climatico, come indicato dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020 “Valutazione di impatto ambientale. Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale”, evidenzia che le integrazioni riportano un'analisi della caratterizzazione meteo-climatica dell'area oggetto di studio, con l'identificazione dei possibili hazard climatici per l'area e dei loro possibili impatti. Sono stati presi a riferimento i dati tratti dalla “Analisi della condizione climatica attuale e futura” del PNACC. Si osserva che per una maggiore contestualizzazione sarebbe stato più indicato utilizzare le informazioni disponibili sul “Portale sul Clima in Piemonte” realizzato da Arpa Piemonte (https://webgis.arpa.piemonte.it/secure_apps/portale-sul-clima-in-piemonte).

La Commissione concorda con quanto evidenziato dalla Regione Piemonte.

Aria

Il Proponente precisa che il progetto, al fine di evitare impatti sulla viabilità con le ricadute in merito ad atmosfera e rumore, ha privilegiato quasi completamente il trasporto via lago, mentre, in relazione alle vie di transito per raggiungere i cantieri, avendo avuto cura, come sopra detto, di redigere un nuovo elaborato (PALLANZA_PA_0101b_0 “Inquadramento territoriale - rotte della navigazione”), che dettaglia le rotte del trasporto pubblico del lago Maggiore, dichiarando che tutti i trasferimenti dalle aree a Marina di Verbella a Sesto Calende e dall'area del Gaggetto a Laveno Mombello saranno richiesti e autorizzati dalla Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago.

La Commissione, pur concordando nel ritenere i possibili impatti dovuti alle emissioni trascurabili in fase di realizzazione e di esercizio, evidenzia, come peraltro già illustrato che il Proponente non ha tenuto nel debito conto la viabilità esistente e anche per quanto concerne i parcheggi, gli esistenti e i futuri non sembrano dare sufficienti garanzie tenuto conto anche della presenza e della frequentazione dell'ospedale Castelli.

Traffico nautico

Per quanto riguarda il traffico nautico e agli effetti derivanti dallo stesso, la Commissione non concorda con il Proponente nel ritenere che l'attuazione del progetto non provochi effetti negativi sull'ambiente e sulle attività in essere sul lago, pur trattandosi di una presenza stagionale limitata nel tempo,

Come peraltro affermato dal Proponente riguardo al moto ondoso, vi è la presenza di numerosi mezzi privati e pubblici che attraversano il lago e il traffico di natanti da e per il porto comporterà disturbi alla attività di pesca professionale e dilettantistica a causa della interazione fisica tra i natanti presenti nell'area e a causa dell'ondazione causata da imbarcazioni in entrata e uscita dal porto.

La Commissione, come sopra detto, ricordando che la zona è oggetto di Diritto di pesca esclusivo e attualmente in concessione alla Federazione italiana di Pesca Sportiva e Attività Subacquee FIPSA, utilizzata da pescatori sia dilettanti che professionisti, rileva che la costruzione del porto turistico ostacolerebbe lo svolgimento di tali attività in quella zona e limiterebbe, causa il prevedibile traffico nautico, le stesse attività anche nelle vicinanze.

Suolo

In generale, dato che tutta l'installazione delle strutture galleggianti si svilupperà sulle acque del lago, gli interventi a terra saranno minimi. All'occupazione temporanea di suolo pari a 585 m² derivante dall'installazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei manufatti prefabbricati e dei materiali in un'area prospiciente il lago Maggiore, farà seguito il ripristino dell'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina) e su una superficie totale di circa 925,19 m², area di accesso al nuovo porticciolo, 328 m² di superficie saranno a prato.

La Commissione ritiene che il Proponente abbia sottovalutato:

- gli impatti delle opere a terra in termini di sottrazione di habitat/consumo di suolo, sostenendo che l'impatto principale durante la fase di realizzazione degli interventi sia riconducibile all'occupazione di 585 m² per l'installazione dell'area di cantiere/stoccaggio dei materiali e che tale occupazione sia temporanea, poiché al termine delle lavorazioni avverrà il ripristino dell'area di cantiere a terra attraverso la formazione di nuove pavimentazioni (area di sosta e di manovra con la realizzazione di parcheggi macchina) su una superficie totale di circa 925,19 m², di cui 328 m² di superficie saranno a prato;
- gli impatti di breve, medio e lungo periodo legati all'installazione delle strutture galleggianti (che occuperanno un'area di circa 22.844 m²), sostenendo che esse insisteranno sulle acque del lago, che saranno minimi gli interventi a terra, con temporanea sottrazione della risorsa suolo alquanto contenuta e i mezzi di cantiere su gomma saranno in numero ridotto e saranno limitati all'area di cantiere a terra;
- gli impatti del cantiere in acqua di montaggio degli ancoraggi e degli elementi galleggianti in termini di fruibilità dell'area, emissioni gassose, inquinamento acustico. Gli eventuali sfridi e i rifiuti di lavorazione saranno posti negli appositi cassoni di contenimento posti sul pontone e poi conferiti alla discarica autorizzata al rientro dei mezzi nell'area del Gaggetto.

Acque superficiali

Il Proponente illustra lo stato qualitativo delle acque superficiali, precisando che per un'analisi della presenza di contaminanti nel lago e più nello specifico nella baia di Pallanza sono stati utilizzati i dati forniti dalla Commissione per la Protezione delle acque Italo-Svizzere-CIPAIS tramite la Campagna di monitoraggio 2022 (parte del programma triennale 2022-2024), riportando tutti i punti di campionamento che sono stati considerati nella campagna di monitoraggio presa in considerazione. In particolare, per esaminare lo stato di contaminazione delle acque nell'area di interesse, la baia di Pallanza, sono stati maggiormente presi in considerazione 2 punti di campionamento dei molluschi (Suna e Pallanza), poiché prossimi all'area progettuale, e per alcune tematiche il punto di campionamento della fauna ittica, che sebbene più lontano esamina una tipologia faunistica a maggior mobilità. Le analisi effettuate ricercano la presenza di inquinanti specifici all'interno della componente biotica, sfruttando la capacità degli inquinanti di bioaccumulare e biomagnificare nelle catene trofiche. Per il rilevamento degli inquinanti specifici ne è stata ricercata la presenza in specie di *Unio elongatulus*, classe rappresentativa di bivalvi (molluschi) abbondante nel lago Maggiore e le specie *Coregonus lavaretus*, *Alosa agone* e *Rutilus rutilus*, classi rappresentative della fauna ittica locale. In conclusione, le analisi del 2022 mostrano sempre i segni di contaminazione tipici di questo luogo, però, per le estreme condizioni di siccità registrate nel 2022, esprimono livelli genericamente più bassi per tutte le matrici ambientali analizzate rispetto agli anni precedenti.

La Commissione ritiene sufficientemente analizzata la qualità delle acque superficiali.

Acque sotterranee

Il Proponente riporta lo stato chimico e lo stato quantitativo delle acque sotterranee, non prevedendo impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi, anche in ragione delle misure mitigative che saranno adottate e di opportuni accorgimenti gestionali.

La Commissione ritiene ragionevole l'assenza di impatto sulle acque sotterranee.

Rumore e disturbi sonori

Il Proponente precisa che il progetto, al fine di evitare impatti sulla viabilità con le ricadute in merito ad atmosfera e rumore, ha privilegiato quasi completamente il trasporto via lago, mentre, in relazione alle vie di transito per raggiungere i cantieri, previa autorizzazione della Direzione di esercizio Lago Maggiore (NLM – Navigazione Lago Maggiore) al fine di non interferire con le rotte di navigazione del lago. Inoltre, il censimento dei ricettori di rumore è stato corredato da una valutazione complessiva di sensibilità al rumore (basato su 5 parametri: criticità del clima acustico esistente, rilevanza delle sorgenti previste, distanza dalle sorgenti, durata temporale del disturbo e destinazione d'uso del ricettore). Tale valutazione è stata utilizzata nella scelta dei punti di indagine.

Riguardo a quanto richiesto dalla Regione Piemonte, nella documentazione integrativa il Proponente ha previsto quanto segue: rispetto, per la fase di cantiere, delle indicazioni contenute nel Regolamento acustico del Comune di Verbania, adozione di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia impiegando macchinari in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che attraverso un'ideale e oculata organizzazione delle attività di cantiere; effettuazione di autocontrolli tramite misure fonometriche tese a verificare il rispetto dei limiti normativi presso i ricettori maggiormente interferiti così come previsto dal punto 13 del cap. 4 della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.

Riguardo all'infissione dei pali, il Proponente precisa che sarà utilizzato di un vibroinfissore di ultimissima generazione (il terreno è trasformato in uno stato quasi liquido), ad alta frequenza e momento variabile, a norma di legge in materia di frequenza, vibrazioni e rumore

La Commissione evidenzia quanto già espresso in sede di richiesta di integrazioni riguardo agli impatti su specie e habitat lacustri che dovevano essere quantificati o registrati utilizzando parametri che dovevano consentire di valutare in maniera il più possibile oggettiva l'entità degli impatti, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, in ragione, per esempio, di sottrazione e deterioramento degli habitat, inquinamento, rumore, peggioramento di altre condizioni ecologiche. Il Proponente non ha adeguatamente analizzato quanto richiesto.

Inoltre, non sono stati approfonditi i possibili disturbi dovuti al trasporto dei materiali lungo la viabilità ordinaria con particolare riguardo ai recettori sensibili presenti.

Vibrazioni

In fase di cantiere si può convenire che le vibrazioni prodotte dalla circolazione di automezzi pesanti all'interno dell'edificato urbano non possano avere un'incidenza rilevante sulla popolazione esposta e inoltre è previsto l'utilizzo di macchinari di ultima generazione e l'adozione di comportamenti gestionali atti a limitare impatti evitabili ai sensi della normativa vigente.

Riguardo alle acque lacuali, la Commissione ritiene che l'impiego del vibroinfissore determinerà comunque, oltre al rumore, vibrazioni anche e se entro i limiti di legge, i cui effetti e potenziale impatto sulla fauna ittica non sono stati analizzati dal Proponente.

Inquinamento luminoso

La Commissione concorda sul fatto che la località di Pallanza, in cui si prevede la realizzazione del progetto, sia una delle frazioni più importanti di Verbania e fortemente antropizzata e già soggetta a illuminazione artificiale.

Radiazioni ionizzanti

La Commissione prende atto che in nessuna delle due fasi (Fase di cantiere e Fase di esercizio) si possa ravvedere impatto generato da Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti.

Popolazione e salute umana

Al Proponente era stata richiesta l'identificazione e la prima caratterizzazione della popolazione potenzialmente esposta, inclusa una descrizione della sua distribuzione spaziale sul territorio e, per quanto riguarda i profili di salute, l'identificazione dei comuni interessati dalle esposizioni legate al progetto. Il profilo di salute doveva essere descritto tramite indicatori per grandi gruppi di cause, così come effettuato nel sistema di sorveglianza epidemiologica SENTIERI (tutte le cause, tutti i tumori, Malattie sistema circolatorio, Malattie apparato respiratorio, Malattie apparato digerente, Malattie apparato urinario) e i dati devono essere relativi all'ultimo quinquennio disponibile. Il profilo di salute generale, deve essere presentato tramite la metodologia della standardizzazione indiretta, avendo come riferimento la Regione, mentre, per consentire confronti con diverse realtà territoriali, in particolare con i profili di salute delle ASL e delle regioni di riferimento, e dei comuni selezionati in tempi diversi, gli indicatori che riguardano il profilo di salute generale devono essere prodotti anche con il metodo della standardizzazione diretta, avendo come riferimento la popolazione “standard europea”.

La Commissione ritiene che il Proponente abbia parzialmente risposto alle richieste di integrazioni.

Biodiversità

Il Proponente ha descritto i caratteri della costa che favoriscono in modo molto significativo la presenza di vegetazione sono le rive piatte, la presenza di Phragmiteti e Cariceti, gli ambienti naturali con vegetazione a *Salix alba* e *Populus nigra*, i grandi parchi, ambienti poco disturbati, legati alle ville e la presenza del bosco (la maggior parte delle aree a bosco è collegata alle sponde ripide del lago che sono le uniche aree non urbanizzabili e quindi ancora molto naturali). Nel caso di progetto il basso valore di biodiversità della zona di interesse è spiegabile con l'antropizzazione della stessa.

Data la tipologia di progetto proposto durante le lavorazioni di cantiere non si ravvisano impatti di alcun genere sulla fauna terrestre (Mammiferi, Uccelli, Rettili e Anfibi) in ragione del contesto urbanizzato nel quale il progetto si inserisce, con insediamenti abitativi, commerciali e viabilità che causano disturbo antropico e conseguente presenza di esclusiva fauna urbana. Gli unici potenziali impatti da prendere in considerazione si ritengono quelli sulla biocenosi acquatica. Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dalla Sottrazione di habitat nel caso si riscontrasse la presenza di specie bentoniche di pregio a seguito del sopralluogo che sarà eseguito prima dell'inizio delle lavorazioni di cantiere, si metterà in atto la “traslocazione degli esemplari” in aree limitrofe con le medesime caratteristiche fisiche e ambientali. In tale caso, sottraendo questi a qualsiasi impatto. Per quanto riguarda la fauna ittica, questa ha modo di spostarsi dalle zone di lavorazione.

In merito alla Frammentazione di habitat, l'impatto è ritenuto dal Proponente nullo in ragione sia della tipologia delle attività di cantiere previste sia per la forma, estensione e localizzazione dell'area di cantiere che coincide con l'area che sarà sede dell'opera di progetto che per sua natura si inserisce lungo la costa del lago. L'installazione del cantiere non produrrà alcun effetto barriera, non determinerà, pertanto, alcuna diminuzione della connettività tra gli habitat, né l'isolamento degli stessi.

Per quanto riguarda i potenziali impatti derivanti dal Disturbo della biocenosi (potenziale aumento della movimentazione delle acque, del livello delle emissioni sonore e potenziale peggioramento della qualità delle acque) le attività per la realizzazione del porticciolo consisteranno massimamente nell'assemblaggio di manufatti prefabbricati. Gli impatti sulla fauna ittica si ritengono, sebbene presenti bene mitigati prevedendo

il periodo di sospensione dal 1° febbraio al 30 giugno delle attività di cantiere in acqua che potrebbero interferire in modo diretto e, dunque, danneggiare la fauna ittica presente nel lago. I potenziali impatti derivanti dal Disturbo della biocenosi sono ritenuti nulli sugli esemplari di bivalvi traslocati e trascurabili sulle specie ittiche presenti.

La Commissione ritiene di poter concordare con il Proponente sulla frammentazione degli habitat e sul basso valore di biodiversità della zona di interesse spiegabile con l’antropizzazione della stessa, ma dissente, anche come sopra detto, sul potenziale impatto derivante dal disturbo della biocenosi.

Inoltre, come dianzi rappresentato, il Proponente, per la descrizione dei luoghi—presupposto fondamentale per poter svolgere in maniera appropriata le fasi successive di individuazione dei fattori di impatto rispetto a un determinato ecosistema o habitat o una determinata specie e i relativi impatti—ricorre a dati e informazioni nel complesso parziali e obsoleti.

La Commissione prende atto delle considerazioni esposte dal Proponente, ma ritiene che gli impatti sulle specie (flora e fauna) non siano state esaustivamente studiati né in fase di cantiere né di esercizio, sempre, ma non solo, con riguardo alle specie ittiche e bentoniche. La Commissione, pur apprezzando la volontà del Proponente di svolgere future indagini per la migliore conoscenza delle peculiarità ambientali dell’area di intervento e, quindi, disporre di una base informativa più solida per stimare i potenziali impatti, non può convenire, sulla base delle considerazioni svolte dal Proponente, che la portualità possa essere migliorativa dell’ambiente lacustre ed è convinta che dette indagini dovrebbero essere svolte in fase di Valutazione di Impatto Ambientale, come peraltro richiesto da questa Commissione nella richiesta di integrazioni al proponente «di presentare una baseline», nel senso delle Linee Guida della Commissione Europea citate sopra, meno sommaria e più dettagliata e comprensiva di quella presentata nello Studio di Impatto Ambientale, «fondata su uno studio documentale preliminare per rivedere le conoscenze disponibili, incluse quelle più recenti, e individuare le eventuali esigenze in termini di dati e informazioni da acquisire attraverso indagini sul campo.»

Gli impatti su specie e habitat lacustri dovrebbero essere quantificati o registrati utilizzando parametri che consentano di valutare in maniera il più possibile oggettiva l’entità degli impatti, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, in ragione, per esempio, di sottrazione e deterioramento degli habitat, inquinamento, rumore, peggioramento di altre condizioni ecologiche.

La Commissione rileva che lo studio avrebbe dovuto consentire una comprensione degli impatti ambientali, inclusi quelli cumulativi, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, anche al fine di individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione e, eventualmente, alternative fattibili, così come rileva necessario avere a disposizione dati aggiornati e circoscritti all’area di intervento con particolare riferimento alle componenti biotiche ed ecosistemiche.

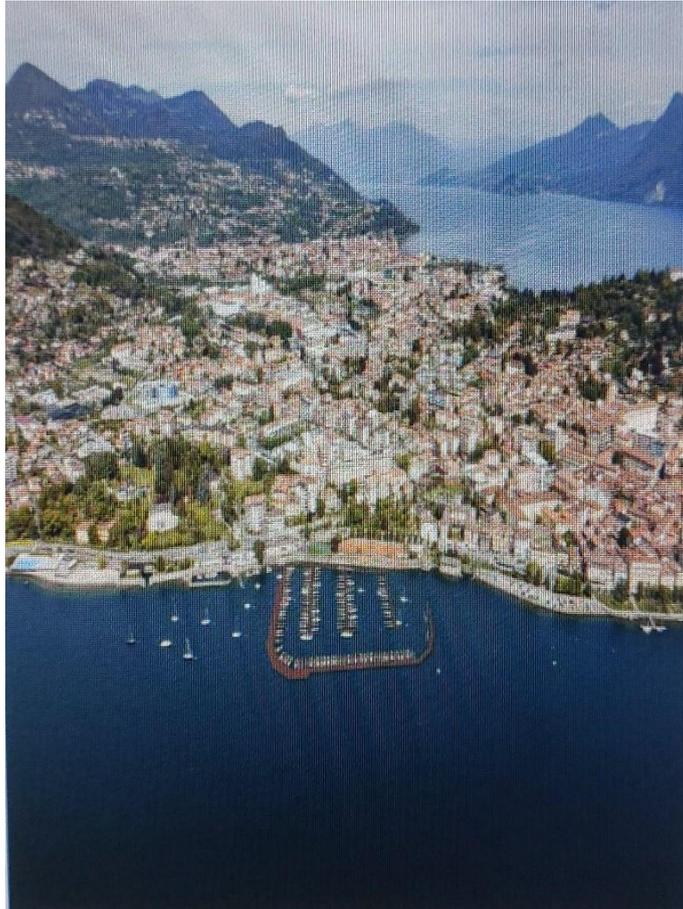
Per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione

Per quanto riguarda le “compensazioni” (Torrente San Bernardino e tetti verdi) la Commissione si è già precedentemente espressa, così come per la misura di mitigazione con l’installazione delle fascine.

Per quanto riguarda le altre misure mitigative, la Commissione prende atto di quanto previsto dal Proponente, con particolare riferimento a quanto esposto dal Proponente anche in sede controdeduzioni, ma evidenzia la necessità di 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.

Per quanto riguarda l’impatto visivo

La Commissione, pur lasciando doverosamente la competenza dell’analisi di questo aspetto al MiC, non può esimersi dal rimarcare l’impatto visivo determinato dalla realizzazione del progetto.



VIncA

Il sito dell'opera non si sovrappone geograficamente ad alcun sito della rete Natura 2000 e, pertanto, l'opera non causa alterazione degli habitat di alcun sito della rete Natura 2000, incluso il sito ZSC/ZPS IT1140001 “Fondo Toce”. La distanza tra il sito dell'opera e il punto più proximale del sito “Fondo Toce”, stimata dal Proponente in 3,5 km (3,1 km, secondo una stima degli autori di questo parere), nonché la natura e l'entità dell'opera in esame fanno ritenere di poter escludere oltre ogni ragionevole dubbio che la costruzione dell'opera possa determinare impatti significativi in termini di alterazione degli habitat e di disturbo alle specie.

Si ritiene tuttavia necessario che il Proponente non metta in atto ogni misura preventiva per minimizzare i fattori di impatto, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, sulle specie di interesse faunistiche di interesse conservazionistico del sito ZSC/ZPS IT1140001 “Fondo Toce” e dell'area vasta.

Riduzione/perdita di habitat

Per quanto riguarda la perdita di strutture e funzioni di habitat legate agli interventi nello specchio acqueo per come previsti dal Proponente la sottrazione di habitat (attività di cantiere, allontanamento di specie, impatto dei corpi morti) anche se di estensioni relativamente limitate appare non mitigata né compensata adeguatamente.

Per quanto riguarda la perdita di strutture e funzioni di habitat legate agli interventi sul Torrente San Bernardino esiste una concreta possibilità di compromissione dell'habitat e della biodiversità associata che non appare adeguatamente mitigata o compensata nei propositi del Proponente.

Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Ambientale

La Commissione prende atto dei riferimenti normativi corretti esplicitati nell'elaborato fornito con le integrazioni. Parimenti prende atto che il Piano di Monitoraggio Ambientale Il Piano di Monitoraggio

Ambientale sarà, secondo il Proponente, 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.

Poiché il Piano di Monitoraggio Ambientale riguarderà il controllo del progetto nelle fasi ante operam, in corso d'opera e post operam nonché il controllo dell'efficacia degli interventi mitigativi e compensativi proposti al fine di apportare eventuali modifiche e/o miglioramenti, anche in termini di misure mitigative, la Commissione evidenzia che non tutte le componenti ambientali sono oggetto di monitoraggio, tra le quali si citano le vibrazioni e la fauna ittica. Inoltre, la frequenza dei monitoraggi avrebbe dovuto essere incrementata con riguardo soprattutto alla fase post operam. Infine, dovrebbe essere oggetto di monitoraggio anche l'intervento sul torrente San Bernardino.

RITENUTO:

non necessario procedere con il sopralluogo avendo, in sede istruttoria di esame della documentazione depositata, acquisito tutti gli elementi necessari per la valutazione;

16. CONCLUSIONI

RITENUTO che:

- la motivazione del progetto e la scelta fra le alternative sono basate su aspetti finanziari dell'opera senza riguardo agli aspetti ambientali;
- dall'analisi dei possibili effetti delle opere con le componenti ambientali, si evidenziano significativi impatti negativi sull'ambiente, con particolare riferimento alla biocenosi lacuale;
- appaiono evidenti interferenze non risolte con le attività pubbliche e private in essere e l'analisi degli eventuali benefici al contesto socioeconomico sono esposti in maniera generica;
- le opere determinerebbero l'occupazione di un'ampia superficie di specchio liquido, ben oltre il valore indicato dal Proponente per la sola area portuale;
- le misure compensative per impatti su habitat e biodiversità non sono state adeguatamente approfondite o sono mancanti e quelle proposte appaiono largamente insufficienti;
- la viabilità per il trasporto e la scarico dei materiali appare insufficiente e tale da creare problemi con il traffico locale; analogamente l'analisi dei parcheggi presenta lacune e non adeguato approfondimento; il trasporto via lago può, a sua volta, dare luogo a impatti ambientali non analizzati dal Proponente;
- gli interventi in progetto saranno realizzati quasi interamente all'interno dello specchio lacuale di fronte a Pallanza ed è prevedibile, con la realizzazione dei lavori, un sensibile disturbo alle attività pubbliche e private in essere, nonché il peggioramento generale della qualità dell'acqua e una potenziale perdita di biodiversità;
- gli interventi richiedono manufatti che possono incidere sul fondale del lago, sulla movimentazione dei sedimenti e sull'impatto sulla fauna ittica; la loro realizzazione prevede la sospensione dei lavori nel periodo di riproduzione delle specie e, pertanto, in un arco temporale più lungo che comporterà disturbi alla viabilità e alle attività locali;
- non sono stati resi disponibili dati aggiornati e circoscritti all'area di intervento con particolare riferimento alle componenti biotiche ed ecosistemiche;
- gli impatti ambientali, inclusi quelli cumulativi, nella fase sia di costruzione sia di esercizio, non sono sviluppati esaurientemente e, di conseguenza, non consentono di individuare eventuali misure di mitigazione e compensazione e, eventualmente, alternative fattibili;

- per l’impatto sul paesaggio e sui beni artistici e culturali la Commissione condivide quanto rappresentato nel parere del MiC;
- il Proponente non ha svolto un’adeguata disamina dell’incidenza e degli impatti del progetto sulla biodiversità, seppure quanto allo *screening*, né ha proposto di mettere in atto le necessarie misure preventive per minimizzare i fattori di impatto, sia in fase di costruzione sia in fase di esercizio, sulle specie di interesse faunistiche di interesse conservazionistico del sito ZSC/ZPS IT1140001 “Fondo Toce” e dell’area vasta;
- riguardo alla sottrazione e alla frammentazione di habitat, le affermazioni del Proponente non si basano su una solida base scientifica;

PRESO ATTO

del motivato parere contrario, obbligatorio e vincolante, espresso dal Commissario delle Convenzione italo-svizzera per la pesca;

VALUTATE:

- l’assenza di non coerenza del progetto con il quadro pianificatorio comunale;
- le motivazioni dell’opera;
- la scelta progettuale basata essenzialmente su un *business plan*;
- la tipologia degli interventi che si intende attuare;
- la rilevante significatività degli impatti negativi sull’ambiente,
- la previsione di misure di compensazione di effetto non comprovato, che comunque confermano anche da parte del Proponente la rilevanza degli impatti sopra descritti;

17. DISPOSITIVO FINALE

La Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate, sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare dei contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME

parere non favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania” presentato da Marina di Verbella S.r.l. e non favorevole anche relativamente alle conclusioni quanto alla Valutazione di livello I (*screening*) di incidenza specifica, insufficiente a escludere la possibilità di incidenza dell’opera sui siti della rete Natura 2000 più vicini.

**Il Presidente della Commissione
Cons. Massimiliano Atelli**