



4.4
Tulli
[Handwritten signature]

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. 2886 del 23/11/2018

| | |
|---------------------------|---|
| <p>Progetto:</p> | <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Posa in opera di pontile galleggiante ed altre opere nautiche e stradali nel comune di Brusimpiano (VA)</p> <p>ID_VIP: 4177</p> |
| <p>Proponente:</p> | <p>Autorità di Bacino Lacuale Ceresio Piano Ghirla</p> |

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Large handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dall'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio Piano Ghirla con nota prot. n. 1401 del 12/07/2018, acquisita agli atti con prot. 17094/DVA del 23/07/2018;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot. 17094/DVA del 23/07/2018;
- la DVA con nota prot.n.17654 del 27/0/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/2857 in data 30/07/2018, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale comprensivo di relativi allegati;
- Documentazione progettuale;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota con nota prot.n.17654 del 27/0/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che risulta presentata ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. una sola osservazione e precisamente della Provincia di Varese del 7/9/2018 Prot.DVA 20202 del 10/9/2018 con la quale l'Ente si dichiara favorevole alla realizzazione dell'opera;

VISTA la nota acquisita con prot.n.CTVA/4096 del 21/11/2016 con la quale la Regione Lombardia, riporta quanto segue:

“*Con riferimento alla procedura in argomento,*

- valutato il progetto nel contesto degli interventi previsti per la riqualificazione del lungolago di Brusimpiano, segnatamente riguardo alla sua congruenza con il progetto già sottoposto a procedura di "verifica" conclusa con determinazione di non assoggettamento a v.i.a. espressa con il d.m. n. 92 del 27.02.2028 [procedura ID-VIP 3804];
- visto il parere espresso dalla Provincia di Varese con nota del 07.09.2018, trasmessa a codesto Ministero [in atti DVA-2018-20202] e a Regione Lombardia [in atti T1.2018.45246];
- visto lo schema di relazione istruttoria predisposto all'attenzione della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale insediata presso codesto Ministero;

si ritiene di condividere le conclusioni di tale relazione, non evidenziando elementi di criticità tali da suggerire l'assoggettamento del progetto alla procedura di valutazione d'impatto ambientale";

PREMESSA

La valutazione di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale è richiesta ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e sue modifiche e integrazioni, sino al D.lgs. 104/2017, in quanto il progetto rientra nella definizione così come nell' Allegato II bis , lettera f) : 2. Progetti di infrastrutture : "f) porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari e le aree esterne interessate non superiori a 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri." Per maggiore comprensione dell'intervento e della strategia di riqualificazione del contesto, viene di seguito riportato il progetto complessivo previsto sulle aree di progetto nel Comune di Brusimpiano, afferenti alle aree spondali, alle aree di parcheggio e alla riqualificazione del Parco e Sagrato della Chiesa di San Martino. Soltanto i pontili nautici, come indicato negli elaborati grafici, sono oggetto della valutazione di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale secondo procedura ministeriale.

QUADRO DI RIFERIMENTO DELLE TUTELE DEI LAGHI INSUBRICI : LAGO MAGGIORE - CERESIO

l'area di intervento è interessata da tutela paesaggistica dei laghi insubrici e da ambito di salvaguardia dello scenario lacuale. Non vi sono altre indicazioni specifiche di tutela nelle aree limitrofe quali ad esempio parchi, riserve o zone umide.

Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale

Si evince che l'intervento è prospiciente una estesa area territoriale indicata di "Rilevanza Ambientale" ed ovviamente adiacente una fascia urbana con vincolo ambientale in ordine dei 300 metri di distanza dalla costa. Tutta la porzione antropizzata del Comune di Lavena Ponte Tresa non è invece indicata come "Rete Ecologica". Dall'analisi specifica del contesto e dell'area dove è prevista la realizzazione del nuovo pontile nautico non emergono elementi che contrastino con gli interessi provinciali e/o sovracomunali riguardanti l'assetto e la tutela del territorio.

Dalle georeferenziazioni delle aree di Rete Natura 2000, il comune di Brusimpiano non è interessato da alcuna area oggetto di tutela.

L'area di progetto appartiene all'estremo lembo meridionale della conoide del torrente Trallo al piede del versante nord orientale del Monte Derta. L'area non appartiene a zona censite per problematiche dovute a pericolosità idrogeologica elevata per la presenza di dissesti idraulici ed idrogeologici attivi o quiescenti. L'ossatura del rilievo, affiorante lungo le aree di versante del Monte Derta sino al bacino lacustre , è costituita da roccia compatta. Sulla conoide del T.te Trallo affiorano depositi fluviali costituiti da alternanze di ghiaie, sabbie e ciottoli, sede di locali falde acquifere che defluiscono verso il lago. Nei pressi dell'area di progetto gli spessori dei depositi superficiali di conoide sono da considerarsi molto esigui con presenza di roccia subaffiorante compatta e di buona qualità geotecnica a debole profondità. All'altezza del crocevia tra la SP61 e Via Federico Motta s'individua sulla cartografia un corso d'acqua tombinato appartenente al reticolo idrico minore di competenza comunale. Si tratta di un corso d'acqua privo di denominazione topografica che si sviluppa su un'asta artificiale di circa 150 m con bacino idraulico localizzato lungo le strette aree di pertinenza morfologica locali.

Aspetti idrologici e climatici

L'area di progetto si colloca in una zona lacustre antistante aree fluviali in classe di fattibilità geologica 4, aree spondali in classe di fattibilità geologica 3 ed aree di conoide in classe di fattibilità 2. Le aree fluviali in classe 4 sono aree per le quali è esclusa ogni nuova edificazione in quanto interessabili da fenomeni di erosione fluviale e soggette a vincolo di polizia idraulica per la manutenzione del corso d'acqua. Corrispondono a tale area quelle comprese nella fascia di 4 m dall'argine esterno del corso d'acqua appartenente al reticolo idrico minore.

IL PROGETTO

Il Comune di Brusimpiano intende attuare una strategia di politica urbanistica tesa a migliorare la vivibilità dei luoghi centrali dell'abitato ed incrementare le potenzialità ricettive della città. Il progetto ha previsto il depotenziamento dell'attuale pontile galleggiante situato nella parte di litorale a Nord del comune e vicino al nucleo storico della città e la delocalizzazione dell'attività di ormeggio imbarcazioni (un nuovo pontile galleggiante) a Sud del comune, nell'ansa di Brusimpiccolo, nei pressi della zona cimitero

PROGETTO PRELIMINARE – PONTILE NAUTICO E OPERE DI URBANIZZAZIONE – COMUNE DI BRUSIMPIANO (VA)

Il pontile nautico preesistente, recentemente rimosso da Mariner S.R.L. previo parere favorevole all'esclusione di assoggettabilità a VIA, era costituito da due bracci galleggianti lunghi ciascuno circa 45 mt; Il pontile era ubicato in una zona urbana ad intensa frequentazione e dotata di scarsi parcheggi automobilistici; la struttura creava una notevole difficoltà sia per i detentori di barca, sia per gli abitanti, in competizione per i pochi posti a disposizione. La rimozione del pontile, voluta dal Comune di Brusimpiano, è un intervento che promuove la fruizione della zona centrale del paese perché determina la riconversione delle spiagge in luogo per il passeggio e l'osservazione del lago. E' previsto tuttavia il ripristino di un modulo galleggiante per ciascuna passerella al fini di consentire l'ormeggio solo temporaneo di 8 imbarcazioni; a questo scopo le passerelle fisse e basculanti di accesso sono state mantenute.

Il nuovo pontile viene realizzato nell'ansa di Brusimpiccolo, una frazione a sud del Comune non molto frequentata poiché la passeggiata a lago non è collegata con il nucleo storico, in quanto il camminamento spondale è interrotto dalle proprietà private. Il progetto prevede una dimensione del pontile capace di offrire 62 ormeggi (circa 70 sfruttando anche i posti paralleli alla costa) che sono un numero inferiore a quelli sottratti ai pontili recentemente rimossi (circa 90 posti);

VISTO che:

Il progetto è integrato con un intervento di riqualificazione complessiva dell'area avete come obiettivo principale la valorizzazione dell'antica Chiesa di San Martino (XV secolo): si prevede l'eliminazione di manufatti in calcestruzzo, così come la pedonalizzazione dell'area con eliminazione di tratti di strada asfaltati in favore della realizzazione di un parco con camminamenti in calcestre, la chiesa diviene elemento centrale ed è valorizzata con la creazione di un sagrato.

Il progetto *“Modifiche alla viabilità stradale e riqualificazione area antistante alla chiesa di San Martino”*, finanziato dall'Amministrazione Comunale con un contributo dell'Autorità di Bacino Lacuale è strettamente coordinato con quello inerente la realizzazione dei nuovi pontili ed inoltre è stato studiato come *“tassello iniziale”* per la creazione di un percorso pedonale (è prevista la pedonalizzazione della di Via San Martino) di collegamento tra la zona portuale in fase di realizzazione con la creazione dei nuovi pontili e l'area a nord, riqualificata grazie alla delocalizzazione, passando attraverso il centro storico del rione Brusinetto (primo nucleo del paese di Brusimpiano, sorto già nei primi secoli del millennio scorso), per collegarsi ad un marciapiede già esistente e da lì al lungolago.

Nello specifico, inoltre, il percorso pedonale, attraversando il paese, interseca il lungo fiume che porta ai sentieri.

Il progetto è stato approvato, validato e finanziato; l'Ufficio Tecnico Comunale sta istruendo la procedura per la gara di appalto e come previsto dalla normativa è stata rilasciata l'autorizzazione paesaggistica ordinaria.

La realizzazione dei posti barca in oggetto, integrata con le opere di riqualificazione e valorizzazione, aumenta di molto l'attrattività turistica del territorio (in tal senso si sta anche procedendo al recupero dei sentieri esistenti con contestuale valorizzazione delle aree boschive) migliorandone la fruibilità ecosostenibile: gli elementi lago e montagna sono collegati uniformemente, i posti barca sono diminuiti e delocalizzati in aree collegate con percorsi pedonali alla riva del lago ed ai sentieri, rendendo possibile

godere di lago e montagna in maniera integrata ed innescando un circolo virtuoso basato sullo sviluppo di turismo basato sulla tutela e valorizzazione delle peculiarità ambientali del territorio.

CONSIDERATO che oggetto della presente verifica di esclusione dalla VIA è lo spostamento e la realizzazione di un nuovo pontile galleggiante nella frazione Brusimpiccolo del comune di Brusimpiano (VA);

CONSIDERATO che:

Il Comune di Brusimpiano intende attuare una strategia di politica urbanistica tesa a migliorare la vivibilità dei luoghi centrali dell'abitato ed incrementare le potenzialità ricettive della città. Il progetto ha previsto il depotenziamento dell'attuale pontile galleggiante situato nella parte di litorale a Nord del comune e vicino al nucleo storico della città e la delocalizzazione dell'attività di ormeggio imbarcazioni a Sud del comune, nell'ansa di Brusimpiccolo, nei pressi della zona cimitero

Il nuovo pontile viene realizzato nell'ansa di Brusimpiccolo, una frazione a sud del Comune non molto frequentata poiché la passeggiata a lago non è collegata con il nucleo storico, in quanto il camminamento spondale è interrotto dalle proprietà private. Il progetto prevede una dimensione del pontile capace di offrire 62 ormeggi (circa 70 sfruttando anche i posti paralleli alla costa) che sono un numero inferiore a quelli sottratti ai pontili recentemente rimossi (circa 90 posti)

L'ansa di Brusimpiccolo è un luogo idoneo per inserire il nuovo pontile galleggiante in quanto si trova in una posizione defilata con scarso utilizzo pedonale; l'ansa ha dimensioni considerevoli che permettono l'installazione di un pontile, è ben protetta dai venti dominanti e ha alcuni di parcheggi nelle vicinanze, con la possibilità di aumentarne il numero attraverso interventi poco invasivi, come previsto in progetto. Inoltre in quell'area la zona a lago è del tutto inutilizzata, la spiaggia è pressoché inesistente perché il terreno scende molto rapidamente. Dal camminamento, che risulta più alto del livello del lago di circa 3 metri, si accede alla passerella di collegamento con le piattaforme galleggianti. Il camminamento è attualmente in cattivo stato di conservazione ed è previsto il ripristino della finitura in masselli autobloccanti ed il rifacimento del sottofondo.

E' previsto l'ampliamento dell'area parcheggio; gli attuali posti auto della parte adiacente la strada provinciale sono 11, con il rifacimento di una porzione del muro di contenimento dell'area verde esterna al cimitero e la riorganizzazione della circolazione, si possono ottenere 14 posti auto. A questi vanno aggiunti ulteriori posti auto ad oggi disponibili alla fine della strada che dalla chiesa di San Michele sale verso le residenze.

**CONSIDERATO E VALUTATO CHE
NUMERO COMPLESSIVO DI ORMEGGI.**

Il progetto ha come obiettivo principale la delocalizzazione dei posti barca una volta esistenti nell'area centrale di "Piazza Lago".

Gli ormeggi esistenti, allocati su due pontili di proprietà comunale erano 87, è noto che i pontili sono stati alienati e riutilizzati dalla ditta Mariner s.r.l. in ampliamento della propria concessione demaniale.

Detto ampliamento è stato a sua volta oggetto di istanza di non assoggettabilità a V.I.A., e codesta Commissione si esprime favorevolmente in merito con parere n. 2653 del 16/02/2018 (ID_VIP 3804), la Commissione prende atto che l'incremento di ormeggi a seguito dell'ampliamento è pari a 35 (da 71 posti a 106), con una conseguente riduzione di 52 posti barca.

Nei fatti, a fronte di una disponibilità iniziale di 40 posti barca (come risulta dal Registro che si allega come allegato 2, redatto a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale n. 30 del 18/11/2004 con cui veniva approvato il Regolamento per l'uso dei posti barca sulla riva di Cavangelo) sono stati assegnati con procedura pubblica di cui al Bando della Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Ghirla approvato dal C.D.A. con Delibera n. 16 del 27/06/2017 un totale di 17 posti, con una riduzione di 23 posti che ha consentito di recuperare e valorizzare il tratto di sponda interessato.

Complessivamente quindi in zona nord è stata operata una riduzione di 75 posti barca.

Il progetto in esame prevede il completamento della delocalizzazione con la realizzazione di un pontile da 62 ormeggi in zona sud: pertanto, considerando la diminuzione dei posti in zona nord, il saldo dell'operazione è

negativo per 13 posti barca (situazione iniziale: 87 sui pontili comunali + 71 sui pontili Mariner + 40 a terra=198; situazione finale: 62 sui pontili comunali + 106 sui pontili Mariner + 17 a terra=185).

CONSIDERATO CHE

le aree di cantiere, prevedono per lo più operazioni da svolgersi in acqua e lungo la linea di costa, a mezzo di operai qualificati (specializzati anche per attività subacquee) che operano per lo più a mezzo di pontoni nautici. Verrà realizzata a terra un'area di deposito materiali e attrezzature di contenute dimensioni nelle aree del parcheggio limitrofe ai pontili, ma la maggior parte delle forniture degli elementi da posare in opera, come ad esempio i moduli prefabbricati del pontile, giungeranno via acqua a mezzo di pontoni nautici adibiti dopo aver eseguito le operazioni di carico e scarico in zone portuali più ampie, presumibilmente nel comune di Porto Ceresio.

Nella prima fase vengono compiute tutte le opere nautiche necessarie a realizzare il nuovo pontile galleggiante nella zona di Brusimpiccolo e a smantellare le parti non necessarie dei vecchi pontili e della piattaforma galleggiante presso l'attracco del traghetto.

Il manufatto è composto da strutture metalliche modulari e cassoni di galleggiamento in materiale stampato. Avrà una finitura in materiale plastico ad elevata durabilità e antiscivolo di colore marrone. La larghezza dei camminamenti sarà di 175 cm. La lunghezza complessiva da riva verso il lago sarà di circa 35 metri; è composto da una passerella basculante fissata alla sponda; le parti galleggianti sono i moduli trasversali di collegamento e i 3 bracci sviluppati ciascuno da 2 moduli. Nel canale di navigazione/manovra interno gli ormeggi sono destinati a piccole imbarcazioni che possono usufruire dell'ausilio di minifingers. La natura morfologica del terreno e l'andamento della costa dell'insenatura di Brusimpiccolo (frazione di Brusimpiano in area presso il cimitero), dove è prevista l'installazione del pontile galleggiante fanno sì che l'ormeggio al fondale a mezzo di catene e corpi morti garantisca l'assoluta stabilità del pontile;

sono state proposte due soluzioni tipologiche di progetto :

- PONTILE NAUTICO – SOLUZIONE A “ COSTIERO” da 42 posti barca
- PONTILE NAUTICO – SOLUZIONE B “ TRIDENTE” da 62 posti barca

PONTILE NAUTICO – SOLUZIONE B “ TRIDENTE” POSTI BARCA 62 La larghezza dei camminamenti è di 175 cm. La lunghezza complessiva da riva verso il lago è di circa 35 metri, mentre lo sviluppo lineare lungo la linea di costa è di circa 45 metri; è composto da una passerella basculante fissata alla sponda e da n° 12 moduli galleggianti. Gli ormeggi sono fruibili da entrambi i lati dei moduli per un numero complessivo di 62 posti barca. Si può arrivare a circa 75 posti sfruttando anche la parte di pontile allineata alla costa. L'impianto planimetrico si configura in una tipologia a “tridente”, cioè costituita da un braccio di collegamento e 3 pennelli di ormeggio che costituiscono 2 canali navigabili. La passerella e i moduli galleggianti sono costituiti da strutture metalliche con piano di calpestio in materiale plastico riciclato, effetto legno, ad elevata durabilità e con caratteristiche antiscivolo; i cassoni di galleggiamento sono in materiale plastico stampato. Tutti gli ormeggi, per piccole imbarcazioni e medie imbarcazioni fino ad un massimo di 7 metri, si attuano con l'ausilio di minifingers in dotazione all'impianto. Il piano di ormeggio del pontile prevede l'utilizzo di catene e corpi morti, non visibili da riva.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE

La soluzione A “costiero” ha il pregio di essere poco visibile dalla costa, sebbene risulti piuttosto sviluppato linearmente e ciò determini una maggiore separazione tra spiaggia e bacino idrico. Rispetto alla soluzione B, la soluzione A “costiero” prevede uno sviluppo che si spinge in una zona più prossima alla Chiesa di San Martino. Il numero di posti barca ottenuto è molto limitato in relazione al numero di moduli installati. La soluzione B “tridente” è più visibile dalla costa; tuttavia grazie alla posizione rialzata della strada spondale rispetto al livello idrico del bacino il manufatto risulta solo parzialmente visibile percorrendo la strada provinciale in prossimità dell'acquedotto e dell'ingresso al paese. E' questo il luogo infatti dove comincia ad essere percepibile la presenza della Chiesa di San Martino. Il numero di posti barca ottenuto con la soluzione B è ragionevole in relazione al numero di moduli installati L'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio Piano Ghirla, in accordo programmatico con il Comune di Brusimpiano, in considerazione del fatto che entrambe le soluzioni progettuali, seppur in modo diverso, sviluppano dei miglioramenti sotto il profilo del minor impatto visivo del pontile galleggiante, vorrebbe sviluppare nelle ulteriori fasi di progetto la soluzione B “Tridente” principalmente in virtù del maggior numero di posti barca ottenuti dall'impianto in relazione al

numero di moduli installati. Questo aspetto oltre a determinare una maggiore potenzialità dell'opera e a meglio giustificare le opere a terra volte a migliorare la ricettività di questo ambito urbano, contribuisce a ottimizzare e quindi anche a ridurre complessivamente i moduli galleggianti installati nel bacino idrico a fronte della richiesta di ormeggi da soddisfare. Si ricorda inoltre che in questo progetto i posti barca richiesti sono di fatto una delocalizzazione di posti barca preesistenti.

CONSIDERATO CHE :

Il pontile esistente è stato recentemente rimosso in quanto è in gravi difficoltà a ospitare l'ormeggio delle imbarcazioni e che richiede costante dispendiosa manutenzione; un piccola porzione del pontile verrà ripristinata, corrispondente ad 1 modulo galleggiante per ciascuna passerella (conservata), e servirà all'ormeggio temporaneo di 8 imbarcazioni; ciò avviene nella logica di eliminare le strutture ingombranti vicine al nucleo storico del paese ma preservando la possibilità di accogliere nelle zone di passeggio e attività eventuali visitatori che sopraggiungono in barca da altre località. Viene dunque ammessa attività di ormeggio destinata a pochi natanti di piccole dimensioni che sarà raramente utilizzata contemporaneamente da tutti i possibili fruitori; si può asserire pertanto che l'area è interessata da una netta diminuzione del traffico nautico e da un riordino dei posti a disposizione, con beneficio del centro del paese e delle residenze all'intorno. La piattaforma galleggiante a lato dell'imbarco traghetti e dotata di 4 fingers viene invece completamente rimossa.

CONSIDERATO E VALUTATO CHE:

Il cantiere, per la brevità e la natura dei lavori previsti, non interferirà in alcun modo sulle peculiarità del paesaggio all'intorno. Nella fase di cantiere si ravvisano impatti di scarsa incidenza solo per quanto concerne il rumore e la produzione di polveri a causa delle lavorazioni e della movimentazione di mezzi, soprattutto per le opere di demolizione afferenti all'ampliamento del parcheggio. Tali aspetti, connessi esclusivamente alla durata del cantiere, saranno opportunamente mitigati con idonee soluzioni tecniche atte a contenere il più possibile i disagi. Non si ravvisano interferenze in materia di inquinamento luminoso, di elettrosmog e per quanto concerne l'energia, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. L'area di cantiere non risulta avere alcuna interferenza con aree protette a livello nazionale o regionale, né con siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e quindi protetti ai sensi di direttive comunitarie.

CONSIDERATO CHE :

Il progetto tiene in considerazione il contesto esistente e l'alto grado di criticità paesistica del luogo mediante soluzioni in grado di migliorare lo stato dei luoghi e preservare i punti di osservazione sul territorio. Le modificazioni maggiormente suscettibili di incidere sullo stato del contesto paesaggistico risultano le seguenti:

- Modificazioni del contesto paesaggistico • modificazioni della morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzati riconoscibili sul terreno: non verrà modificato tale assetto; verrà tolta parte del muro in CLS delimitante l'area verde antistante il cimitero.
- modificazione della compagine vegetale: verranno tolte le piante che compromettono la sicurezza e la stabilità del percorso sponale e la pulizia dell'area di camminamento.
- modificazione dello skyline naturale o antropico: inserimento di pontile galleggiante nell'ansa di Brusimpiccolo.
- modificazione della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico: la realizzazione del nuovo pontile non modifica la conformazione della spiaggia;
- modificazione dell'assetto percettivo, scenico, panoramico: miglioramento dell'aspetto percettivo generale e panoramico;
- modificazione dell'assetto insediativi-storico: non verrà effettuata nessuna modifica;
- modificazione dei caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi dell'insediamento storico (urbano, diffuso agricolo): il progetto prevede scelte materiche adeguate al paesaggio circostante;
- modificazione dell'assetto fondiario, agricolo e colturale: non verrà modificato tale assetto

CONSIDERATO CHE:

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Conservazione della fauna ittica. L'installazione del nuovo pontile galleggiante non ha ripercussioni sul litorale e sul fondale ghiaioso del lago se non per l'infissione dei pali di ritenuta dei sistemi di ormeggio. Infatti la passerella di accesso verrà montata sul percorso in quota spondale già esistente e sarà autoportante; il pontile sarà galleggiante sulla superficie dell'acqua senza contatti diretti con il litorale. Si considera pertanto ininfluenza l'impatto che il manufatto possa avere sulle aree che più facilmente sono adatte alla riproduzione delle specie ittiche viventi, quali i fondali litoranei. Inoltre viene perseguita una soluzione del piano di calpestio del pontile che lascia filtrare la luce del sole sotto la struttura.

Conservazione della fauna aviaria. Non sono presenti sull'area né sono interessati dalla bonifica i canneti o altro tipo di vegetazione di ambiente paludoso, solitamente habitat di riproduzione degli uccelli tipici dell'ambiente lacustre, quali i germani, le folaghe, gli svassi, i cormorani, gli aironi, i cigni, i fistioni turchi, ecc...

Conservazione della vegetazione. Il progetto prevede nell'area spondale la sola eliminazione di piante e specie arbustive che compromettono la sicurezza e la stabilità del percorso spondale e la pulizia dell'area di caminamento.

Inquinamento delle acque. il fattore di inquinamento delle acque come per quello atmosferico analizzato più avanti può considerarsi di nessun apporto ulteriore a quello esistente, in quanto trova spazio nell'ambito della delocalizzazione di una attività già esistente che viene trasferita dal nucleo della città verso una zona più periferica. Il numero delle imbarcazioni oggi ospitate dai pontili nautici è paragonabile a quello del nuovo pontile in località Brusimpiccolo.

- Modificazione delle sponde e nuova edificazione nell'immediato contesto (cantieristica, impianti tecnologici, arginature, ecc.); Il progetto non prevede modifica spondale.

Fase di progetto realizzato

Il nuovo pontile galleggiante, va in sostituzione di uno già esistente nel nucleo storico di Brusimpiano pressapoco con la medesima capacità di ormeggio. Nel bilancio finale vi è dunque soltanto uno spostamento di attività già esistenti sul territorio. Le strutture destinate a questa funzione vengono delocalizzate in un'area meno frequentata dai cittadini e dai visitatori del comune corrispondente all'ansa di Brusimpiccolo, in zona cimiteriale. L'ormeggio delle imbarcazioni non arrecherà dunque una maggiorazione del fattore di inquinamento atmosferico o rumore complessivo sul territorio di Brusimpiano. Peraltro, a differenza della zona dove insiste attualmente, non vi sono abitazioni nelle immediate vicinanze che possano trarre svantaggio diretto dai fattori inquinanti o dal rumore provocato dalla nuova ubicazione del pontile e dell'attività di ormeggio. I fruitori della passeggiata spondale nell'area del pontile, non essendo essa collegata con quella principale che attraversa i parchi nelle vicinanze della bocca dal Fiume Trallo nel nucleo storico del paese, saranno per lo più i detentori stessi di imbarcazioni presso il pontile e visitatori che vogliono fermarsi per ammirare la vista dalla passeggiata spondale. Anche l'adiacente ampliamento del parcheggio agisce nella logica di delocalizzare una situazione di congestione di traffico automobilistico che si propone presso l'area di attracco del traghetto, soprattutto nei mesi estivi legati al turismo. Anche in questo caso non vi è ragione di presupporre, che l'aumento di alcuni posti auto concorra ad aumentare il fattore di inquinamento o rumore, anzi aiuterà a ridurre le cause di traffico e congestione, le relative emissioni acustiche ed atmosferiche e il rischio di contatto tra veicoli e pedoni nel cuore del paese. Fase di cantiere. Durante la fase di realizzazione vi sarà un aumento dei livelli di inquinamento acustico all'interno dell'area di cantiere e nelle aree ai margini dell'intervento, causato dai rumori e dalle vibrazioni dei mezzi meccanici. L'organizzazione del cantiere prevede che la maggior parte delle attività siano svolte direttamente mediante una chiatte che opera in acqua, allontanando dunque il più possibile i potenziali elementi di disturbo. Sono legate esclusivamente all'operatività del cantiere, le cui attività saranno inoltre svolte in orario diurno, escludendo qualsiasi lavorazione durante la notte. Le tipologie e le caratteristiche del lavoro comportano inevitabilmente delle situazioni di inquinamento atmosferico, dovuto alla emissione di polveri nell'atmosfera causate dalla movimentazione nei materiali e alla emissione di gas di scarico da parte dei mezzi d'opera. Le principali attività che richiederanno l'utilizzo di mezzi d'opera che possono comportare la produzione di emissioni gassose inquinanti sono: 1. Formazione di scavi e movimentazione terreno, 2. Trasporto del materiale di risulta alle cave autorizzate, 3. Fornitura calcestruzzo e servizio autopompa, 4. Forniture materiali edili, 5. Forniture e manutenzioni servizi di cantiere. In genere in fase di cantiere la produzione e diffusione di gas inquinanti risulta essere un fenomeno poco rilevante, sia in relazione al numero limitato di mezzi in azione che alla durata temporale ridotta delle attività. Le attività che utilizzano mezzi d'opera sono

di durata limitata e non influiranno in modo significativo sulla qualità dell'aria locale; ciò premesso, è sempre necessario garantire la massima salubrità dei luoghi di lavoro e degli ambienti abitativi limitrofi al cantiere. Per mitigare i fenomeni di inquinamento dell'aria si prevedono i seguenti interventi: - manutenzione della viabilità di accesso al cantiere per limitare il sollevamento delle polveri. - inumidimento delle macerie prima della movimentazione.

Per ridurre al minimo le interferenze dovute alle attività il cantiere verrà avviato escludendo il periodo estivo, quando l'area non è più intensamente frequentata dai turisti. Le interferenze generate dal cantiere in termini di rumore e vibrazioni

CONSIDERATO E VALUTATO CHE:

- il progetto raccoglie la necessità di una riqualificazione dell'area centrale fronte lago di Brusimpiano, al fine di mantenere e riportare il paesaggio e la fruizione di quella parte di territorio nell'ambito della qualità ambientale, sia per gli abitanti di Brusimpiano, sia per i turisti che per i visitatori occasionali;
- la ricollocazione in altro luogo dei pontili non andrà a creare impatti negativi sul sistema paesaggio antropico, in quanto non modificherà dal punto di vista visivo/percettivo l'immagine generale del profilo lacustre;

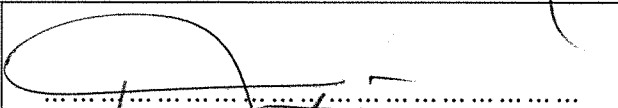

CONSIDERATO E VALUTATO CHE:

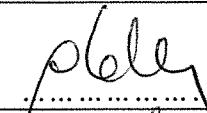
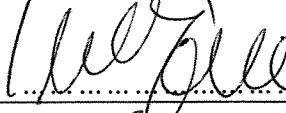

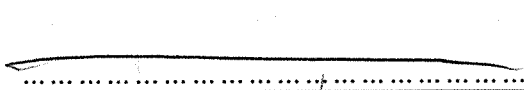
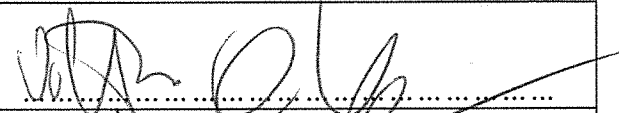
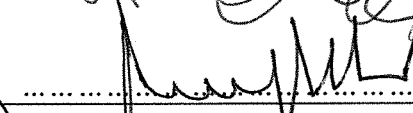
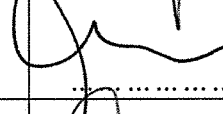
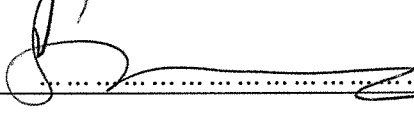
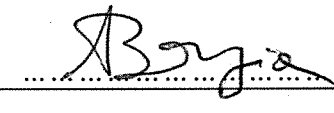


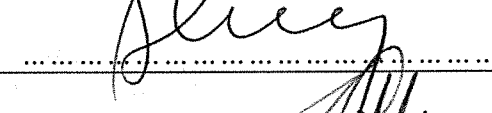
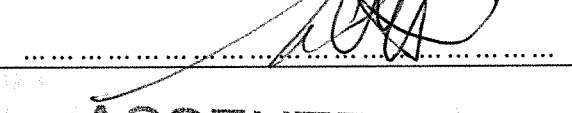

- il riposizionamento del pontile non ha ripercussioni sul litorale e sul fondale ghiaioso del lago, in quanto si utilizzeranno per fissare i pontili rifunzionalizzati, i sistemi di ancoraggio già in essere per la tenuta del pontile/passeggiata a lago; si considera, pertanto, ininfluenza l'impatto che il manufatto possa avere sulle aree che più facilmente sono adatte alla riproduzione delle specie ittiche (anguilla, trota marmorata, persico, coregone e luccio), quali i fondali litoranei;
- nell'area interessata dall'ampliamento dei pontili non sono presenti canneti o altro tipo di vegetazione di ambiente paludoso, solitamente habitat di riproduzione degli uccelli tipici dell'ambiente lacustre; si considera, pertanto, ininfluenza l'impatto che il manufatto possa avere sulle aree che più facilmente sono adatte alla riproduzione degli uccelli tipici dell'ambiente lacuale;
- il progetto di nuovo riposizionamento dei pontili ex comunali non prevede eliminazione di piante e/o specie arbustive nella nuova localizzazione;
- l'inquinamento delle acque, come quello atmosferico, è in riduzione rispetto allo stato attuale, in quanto trattasi di delocalizzazione di una attività di diporto esistente che viene ricollocata da un'area centrale dell'abitato fronte lago, ad una zona decentrata e non avente carattere di residenza **VALUTATO** in conclusione che le considerazioni effettuate sulle caratteristiche delle attività e sugli effetti prodotti dalla realizzazione del progetto consentono di valutare che la realizzazione dell'opera non provoca impatti significativi e irreversibili sull'ambiente;

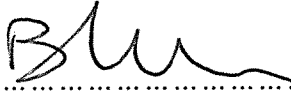
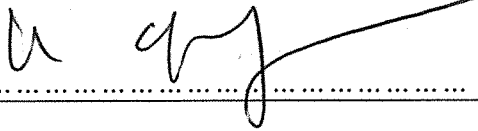
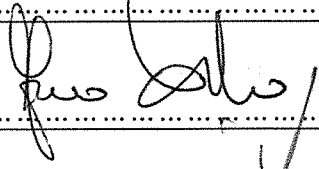

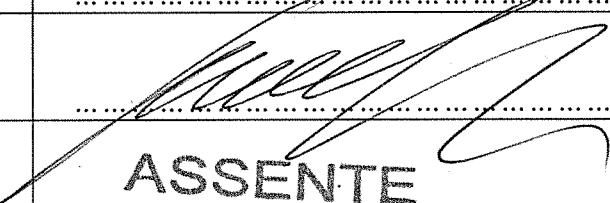
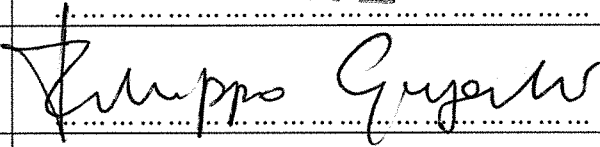
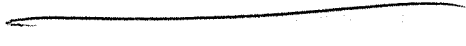
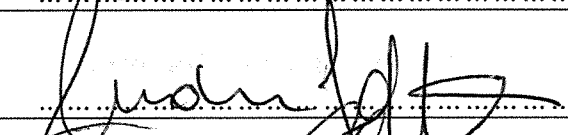

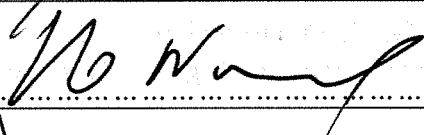
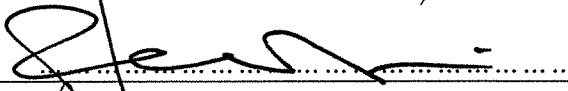
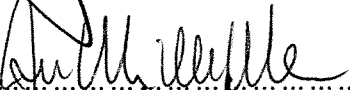
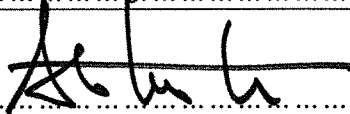
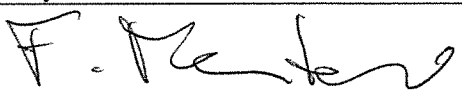
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

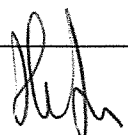
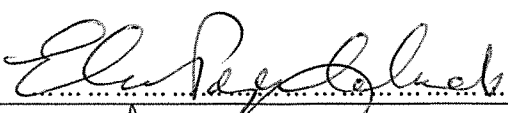

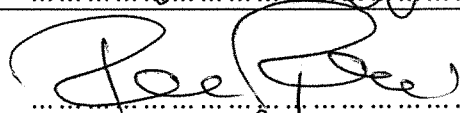
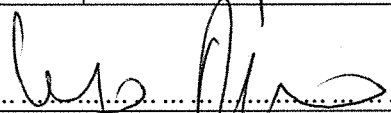
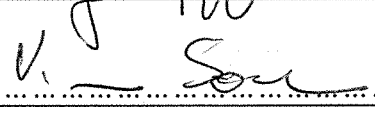
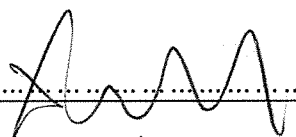
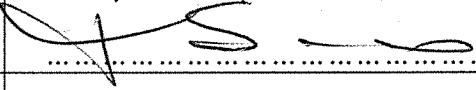
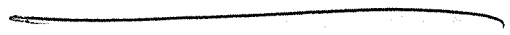
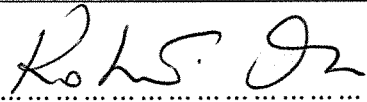
ESPRIME

Parere positivo all'esclusione dalla procedura di VIA dell'intervento relativo al progetto di posa in opera di pontile galleggiante ed altre opere nautiche e stradali nel comune di Brusimpiano (VA)

| | |
|--|--|
| Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente) |  |
| Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS) |  |

| | |
|--|--|
| Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA) |  |
| Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale) |  |
| Avv. Sandro Campilongo (Segretario) |  |
| Prof. Saverio Altieri |  |
| Prof. Vittorio Amadio |  |
| Dott. Renzo Baldoni |  |
| Avv. Filippo Bernocchi |  |
| Ing. Stefano Bonino |  |
| Dott. Andrea Borgia |  |
| Ing. Silvio Bosetti | ASSENTE |
| Ing. Stefano Calzolari |  |
| Ing. Antonio Castelgrande |  |
| Arch. Giuseppe Chiriatti |  |
| Arch. Laura Cobello | ASSENTE |
| Prof. Carlo Collivignarelli | ASSENTE |
| Dott. Siro Corezzi |  |
| Dott. Federico Crescenzi |  |

| | |
|---|--|
| Prof.ssa Barbara Santa De Donno |  |
| Cons. Marco De Giorgi |  |
| Ing. Chiara Di Mambro | ASSENTE |
| Ing. Francesco Di Mino |  |
| Avv. Luca Di Raimondo |  |
| Ing. Graziano Falappa |  |
| Arch. Antonio Gatto | ASSENTE |
| Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini |  |
| Prof. Antonio Grimaldi |  |
| Ing. Despoina Karniadaki | ASSENTE |
| Dott. Andrea Lazzari |  |
| Arch. Sergio Lembo |  |
| Arch. Salvatore Lo Nardo |  |
| Arch. Bortolo Mainardi |  |
| Avv. Michele Mauceri |  |
| Ing. Arturo Luca Montanelli |  |
| Ing. Francesco Montemagno |  |

| | |
|---|--|
| Ing. Santi Muscarà |  |
| Arch. Eleni Papaleludi Melis |  |
| Ing. Mauro Patti |  |
| Cons. Roberto Proietti |  |
| Dott. Vincenzo Ruggiero |  |
| Dott. Vincenzo Sacco |  |
| Avv. Xavier Santiapichi |  |
| Dott. Paolo Saraceno |  |
| Dott. Franco Secchieri | ASSENTE |
| Arch. Francesca Soro | ASSENTE |
| Dott. Francesco Carmelo Vazzana |  |
| Ing. Roberto Viviani |  |
| Dott. Geol. Dario Sciunnach (Rappresentante Regione Lombardia) | ASSENTE |