m_amte.MATTM_.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0081661.14-10-2020



Verbania 06 1O 2020

Spett.le
**Ministero dell'Ambiente e della**
**Tutela del Territorio e del Mare**
**Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali**
**Divisione** II - **Sistemi di Valutazione Ambientale**
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
PEC DGSalvaguardia.Ambientale @PEC.minambiente.it

**OGGITTO:** Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., inerente il progetto denominato:
"Porto di Verbania. -Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci",
presentato da "Nautica Bego s.r.l.", nel Comune di Verbania.
Cod. 2020- 01/VRN7,/ Espressione unitaria delle osservazioni ai sensi della d.g.r. n. 53-13549 del 16 marzo 2010.

**RISPOSTE VOLONTARIE ALL'ESPRESSIONE UNITARIA DELLE OSSERVAZIONI AI SENSI DELLA D.G.R. N. 53- 13549 DEL 16 MARZO 2010 FORMULATE DALL'ORGANO TECNICO REGIONALE, PROMOSSE DALLA COMMITTENZA QUALE NECESSARIO CONTRIBUTO PER L'ESAME DEGLI ATTI DA PARTE DELLA C.T.V.I –**
**Codice procedura -5078 - data avvio 24 01 2020 - istruttoria esame CTVIA in corso**

Con nota del 18/12/2019, perfezionata con nota del 18/01/2020, la società "Nautica Bego s.r.l." ha presentato ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettamento a VIA di competenza statale per il progetto "Porto di Verbania. - Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci", nel Comune di Verbania; -cod. 2020-01/VRN7 - In data 30 gennaio 2020, con nota prot. n. 101541 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio del mare (MATTM) ha comunicato alla Regione Piemonte l'avvenuta presentazione da parte della società

Nautica Bego dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA in argomento con il conseguente awio del procedimento nel cui ambito la Regione Piemonte è chiamata ad esprimere le proprie osservazioni nel rispetto dell'Accordo procedimentale maturato in sede di Conferenza Permanente Regione-Autonomie Locali in data 22 gennaio 2010, approvato con D.G.R. n. 53- 13549 del 16 marzo 2010 Secondo quanto stabilito dall'accordo di cui alla d.g.r. n. 53-13549 del 16 marzo 2010, la Regione esprime le proprie osservazioni a conclusione di apposita istruttoria, finalizzata all'espressione unitaria e coordinata delle osservazioni regionali e di quelle pervenute dai soggetti istituzionali territorialmente interessati e dal pubblico, condotta dal proprio Organo tecnico in materia di VIA, entro i termini di cui all'art. 19, comma 4 del d.lgs.152/2006, owero entro 45 giorni dalla sopra richiamata nota del MATTM.

A tal fine, il Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale, individuato con d.g.r. n. 21-27037 del 12.04.1999, sulla base delle previsioni di cui all'art. 7 della 1.r. 40/1998, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni: Ambiente, Energia e Territorio; Cultura turismo e commercio;Competitività del sistema regionale e Coordinamento politiche e fondi europei.

La Direzione Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica con D.D.- A18.137 del 6/02/2010 ha nominato il responsabile del procedimento relativo all'espressione unitaria delle osservazioni nella figura del dirigente del Settore Investimenti trasporti e infrastrutture.

Ai fini dell'istruttoria tecnica, è stato attivato lo specifico Organo tecnico regionale dicui all'art.7 della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40, con il compito di condurre gli approfondimenti tecnici necessari all'espressione unitaria e coordinata delle osservazioni regionali e di quelle pervenute dai soggetti istituzionali territorialmente interessati e dal pubblico.

Nell'ambito dei lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale è stata indetta la Conferenza di Servizi ai sensi del citato Accordo procedimentale, al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura in oggetto alla cui seduta sono stati convocati i soggetti istituzionali interessati di cui all'art 9 della l.r. 40/1998:

La Conferenza si è riunita in un'unica seduta il 13 febbraio 2020. Precedentemente e successivamente alla riunione della Conferenza di Servizi del 13 febbraio 2020 sono pervenute le seguenti osservazioni degli Enti locali e dei soggetti istituzionali interessati:

- la nota prot. 6167 in data 12/02/2020 del Settore Tecnico - Novara e Verbania;

- la nota prot. 1736 in data 13/02/2020 della Direzione Competitività del sistema regionale - Settore Polizia mineraria, cave e miniere;

- la nota prot. 87701 in data 13/02/2020 della società ANAS Spa, Gruppo FS Italiane;Area Gestione rete

- la nota prot. 16643 in data 26/02/2020 dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale;

- la nota prot. 22484 in data 28/02/2020 della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;

-la nota prot. 32 del 28/02/2020 del Commissariato Italiano per la Convenzione Italo-Svizzera sulla pesca;
- la nota prot. 1468 in data 2/03/2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Gestione navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como;
- la nota prot. 2570 in data 5/03/2020 della Direzione Cultura turismo e commercio;
- la nota prot.11225 in data 5/03/2020 del Comune di Verbania;

- Nota MIBACT_DG-ABAP_SERV I31/03/2020 I0011690-P I [34.43.01/14.28/2019] Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio.

L'esame dei pareri espressi dagli Enti sopra richiamati ha evidenziato, ritiene la Società proponente ed il collegio dei professionisti che hanno predisposto gli elaborati progettuali , come gli stessi parrebbero aver travalicato per molti aspetti il richiesto obiettivo della richiesta valutazione risultando, nella generalità dei casi, incongrui rispetto alla al vero oggetto della valutazione richiesta sugli eventuali aspetti di criticità, e dei necessari ed opportuni approfondimenti, degli effetti sull'ambiente, sulla salute e benessere umano che il progetto può generare, nonché di identificare le misure atte a prevenire, eliminare o rendere minimi tali supposti impatti negativi sull'ambiente, prima che questi si verifichino effettivamente.

Si ritiene infatti che nessuno dei pareri espressi individui e descriva e dimostri la sussistenza di situazioni che con l'attuazione del progetto "possano produrre impatti significativi e negativi sull'ambiente": tali da motivare una procedura di V.I.A.

Giova evidenziare come la quasi totalità dei pareri di fatto evidenzi situazioni di assoluta minima valenza rispetto alle possibili criticità che il progetto genererebbe sull'ambiente limitandosi a rilevare problematiche, che ancorché in alcuni casi condivisibili, possono essere facilmente affrontati e risolti durante il normale procedimento amministrativo di valutazione ed approvazione del progetto da parte dei competenti uffici territoriali. Ciò risulta inoltre confermato in alcuni dei pareri espressi dove l'Ente , nel

rilevare l'eventuale criticità, di fatto ne indica anche le possibili azioni di contenimento od annullamento che il progetto dovrebbe assumere, con l'evidente non necessarietà di una complessa procedura di valutazione ambientale.

Tutti i pareri espressi paiono inoltre non considerare la reale consistenza del progetto che non prevede il nuovo impianto di un'area portuale in un contesto paesaggistico, ambientale ed urbanistico libero da insediamenti ma bensì il potenziamento di una preesistete infrastruttura portuale che con il progetto in esame viene potenziata con un aumento dimensionale inferiore al 20% delle originarie superfici. Tale evidenza viene qui raffigurata con gli allegati **A** ed Al che si allegano alla presente.

Il decadimento della struttura per le parti in acqua, avvenuto nell'anno 2013 a causa prevalentemente di mancati idonei interventi manutentivi frutto di una non oculata gestione che ne hanno pregiudicato resistenza, oggi si configura quale importante fattore di esperienza che è stato molto utile per la redazione della proposta progettuale in esame che ha quindi tenuto conto di tali riscontrate criticità.

In ragione di tali accertabili preesistenze è di tutta evidenza come con gli interventi previsti non sia possibile generare situazioni di impatto ambientale di consistenza tale da non essere di fatto già originariamente valutati, affrontati, riscontrati ed affrontati durante la fase di realizzazione e gestione dell'infrastruttura, la cui costruzione è avvenuta in esito a procedimento concessorio svolto dalla Regione Piemonte in allora, anno 2003, era ente competente alla complessiva valutazione del progetto.

In ragione di quanto sopra premesso con la presente si ritiene quindi necessario fornire, quale utile contributo per una corretta valutazione del progetto e i pareri degli Enti Regionali sopra richiamati, risposte e controdeduzioni volontarie a quanto formalizzato nel verbale dell'Organo Tecnico Regionale.

Puntualmente verranno quindi di seguito qui riassunte le osservazioni presentate e le formulate richieste di approfondimento alle quali si formuleranno le motivate nostre controdeduzioni nel merito:

*1) la nota prot. 22484 in data 28/02/2020 della Direzione Ambiente, Energia e Territorio:*

*a) In relazione al tema rifiuti, è stato fatto presente che per quanto riguarda la componente "rifiuti" non è stato fatto alcun cenno delle possibili problematiche legate al progetto, sia per quanto riguarda la fase a "regime" sia per quella di cantiere:*

*a.1- Nella fase di cantiere è opportuno mettere in evidenza una stima dei quantitativi dei rifiuti ottenuti dalla demolizioni delle opere e una valutazione merceologica di questi, in modo tale da predisporre delle aree/contenitori per effettuare una raccolta separata di quelle frazioni che possono essere inviati al recupero. Effettuare un'indagine sui possibili impianti di recupero disponibili sul territorio al fine anche di limitare il più possibile il trasporto verso siti lontani dalle aree di intervento. Valutare se vi siano le condizioni, il reimpiego del materiale di scavo all'interno della stessa opera o il riutilizzo come sottoprodotto in altre opere. In merito alle opere che eventualmente dovranno essere realizzate, si auspica una valutazione sulla possibilità di utilizzare materiale recuperato (aggregati riciclati) in alternativa a materiale naturali.*

Riscontro:

Per quanto attiene ai materiali di scavo, come indicato nel § 9 della Relazione Geologica (Gestione delle terre e rocce da scavo), l'intervento in progetto nelle sue diverse componenti (opere a terra e opere in acqua) comporterà un volume estremamente limitato di terre e rocce da scavo, che sarà circoscritto a quello necessario per la realizzazione delle opere di fondazione delle opere a terra, conseguenti alla demolizione degli edifici esistenti, mentre per quanto riguarda il sistema delle opera a lago, in relazione alle scelte progettuali previste per gli ormeggi e i sistemi di ancoraggio, sostanzialmente non si prevede esecuzione di scavi.

Nello specifico le operazioni di riqualificazione del sistema portuale comporteranno viceversa uno scompenso nel bilancio tra sterri e riporti a favore di quest'ultimo, per cui non si prevede alcun trasporto ex situ del materiale escavato, per il quale è sin da ora previsto il riutilizzo in sito secondo i disposti *dell'articolo 185 comma e-bis del D.lgs. 152/2006 e s.m.i..*

Sarà inoltre valutata l'opportunità di procedere al recupero a scopo di anche del materiale proveniente dalle demolizioni ai sensi degli artt. 214 e 216 del D.Lgs. 152/06, mediante trattamento e recupero con impianto mobile come previsto dalla DGR 25-24837 dellà Regione Piemonte.

In alternativa il conferimento a discarica avverrà evidentemente privilegiando i siti di conferimento e recupero presenti nella zona, anche nell'ottica del contenimento dei costi economici oltre a quelli ambientali.

*a.2- Nella fase operativa gestionale è necessario effettuare una stima della produzione dei rifiuti urbani in previsione dell'incremento della ricettività e dei flussi turistici; in accordo con l'Ente gestione dei rifiuti del territorio - il CAV previsto dalla l.r. 1/2018 o in questo fase di transizione, sino alla realizzazione di quanto previsto nella l.r. 1/2018 in merito alla governance del territorio, il Consorzio di Bacino - occorre individuare le azioni necessarie per assicurare una corretta gestione degli stessi nel rispetto della pianificazione regionale e prevedere gli spazi e le strutture al fine di favorire e incrementare la raccolta differenziata all'interno e all'esterno della struttura. Si dovranno mettere in campo delle soluzioni coerenti con le priorità individuate nella pianificazione regionale (paragrafo 12.8 del Piano regionale di Gestione dei rifiuti urbani - OCR 19 aprile 2016 n. 140-14161) al fine di ridurre la produzione dei rifiuti e raggiungere gli obiettivi di raccolta differenziata (esempio: ricorso al compostaggio di prossimità per la frazione organica e il verde, ricorso all'utilizzo di compattatori per alcune frazioni per ridurre I passaggi dei mezzi di raccolta, recupero solidale delle eccedenze di ristorazione, riduzione dell'utilizzo di articoli e prodotti monouso, ecc.).*

Riscontro

Nell'evidenziare come l'incremento delle strutture fisse portuali non pare tale da ritenere possibile, rispetto alla situazione preesistente, incrementi così straordinari che motivano una particolare riprogrammazione ed uno studio generale sulla futura gestione dei rifiuti solidi urbani ivi generali, si segnala come Comune di Verbania vede il servizio generale d raccolta e smaltimenti rifiuti al consorzio CON. SER.VCO, struttura di consolidata competenza e struttura capace di garantire per i Comuni Associati alti livelli qualitativi ed importanti risultati nella raccolta differenziata.

ConSer VCO SpA è in grado di fornire alle Amministrazioni committenti la gestione completa del ciclo dei rifiuti (raccolta, trasporto e smaltimento) ed i servizi accessori di igiene urbana. Il servizio è attivo su tutto il territorio provinciale. Le attività di raccolta vengono effettuate sia tramite contenitori stradali sia tramite

ritiro a domicilio, che per alcune tipologie di rifiuto prevede un servizio programmato e/o su richiesta. L'organizzazione della raccolta è in funzione del sistema territoriale in cui si opera, della concentrazione della popolazione, della tipologia e della quantità dei rifiuti; tutti questi fattori contribuiscono a determinare la frequenza del servizio.

I Servizi di Igiene Urbana ed Ambientale svolti dal Comsorzio si articolano nelle seguenti attività:

- Gestione dei rifiuti urbani Gestione dei rifiuti urbani ,
- Pulizia del suolo pubblico;
- Gestione dei rifiuti urbani;
- Raccolta rifiuti urbani indifferenziati raccolta rifiuti urbani indifferenziati indifferenziati tramite contenitori stradali;
- Raccolta differenziata tramite contenitori stradali;
- Raccolta porta a porta;
- Raccolta frazione verde e potature;
- Raccolta di rifiuti urbani pericolosi: pile e farmaci;
- Centri di raccolta - -ecocentri;
- raccolta di rifiuti ingombranti e r.a.e.e.;
- Pulizia del suolo pubblico;
- Spazzamento manuale e spazzamento meccanizzato;
- pulizia dei mercati e post- pulizia dei mercati e post-manifestazioni manifestazioni ;
- Rimozione rifiuti abbandonati ;
- Taglio superfici e verde ornamentale di tipo orizzontale superfici e verde ornamentale diserbo manuale o meccanizzato ;
- Pulizia spiagge pulizia ;
- Raccolta deiezioni canine

- Pulizia tombini e caditoie stradali
- Sgombero neve da strade e piazze
- Raccolta siringhe abbandonate
- Rapporti con l'utenza rapporti

Con un servizio attivo così organizzato, consolidato e qualificato, servizio di fatto già fruito attualmente dall'attività della Nautica Bega, il tema della gestione dei rifiuti prodotti dal nuovo complesso portuale, che si ribadisce di fatto di non eccezionale ridimensionamento rispetto alle strutture preesistenti, non può certo motivare indagini e prospezioni tali da essere motivo sostanziale per una procedura di valutazione ambientale .

*b) In relazione al tema risorse idriche, si evidenzia la mancanza di un'adeguata analisi degli impatti ambientali derivanti dalla riqualificazione e potenziamento del porto; con particolare riferimento alla matrice acque ed alle componenti biotiche, compresi gli habitat di interesse e di oggetto di tutela della ZSC/ZPS Fondo Toce (JT1140001), presenti nelle vicinanze dell'area oggetto di riqualificazione.*

Riscontro

Come specificato nel documento di V.I.A. la ZSC/ZPS Fondo Tace (IT1140001) dista in linea d'aria più di 6 km dal sito di progetto e circa 8, 5 km seguendo la linea della costa. Si ritiene, per tanto che l'ampliamento del porto, in considerazione della sua localizzazione e distanza non possa in alcun modo influire sugli habitat di interesse comunitario presente nel sito Natura 2000.

L'ipotesi che un aumento della capacità di stalli che la nuova struttura portale possa essere diretta causa di un aumento delle attività nautiche ritenute tali da provocare impatti negativi sull'area tutelata non è assolutamente dimostrabile ne si ritiene ragionevolmente concreta. Manca da parte degli Enti preposta alla tutela dell'area qualsiasi valutazione sulla consistenza della mobilità nautica dell'intero bacino del lago Maggiore ne alcuna valutazione sulle incidenze dirette ed indirette di tale attività sul contesto protetto. Semplicistico quindi demandare ad un singolo progetto privato la responsabilità di colmare le carenze sulla, seppur necessaria, attività di tutela dell'area.

**Si segnala a tale proposito come le Misure di conservazione sito-specifiche del sito IT1140001- Fondo Toce, approvate con D.G.R. n. 53-4420 del 19/12/2016, non riportano direttive specifiche in merito alle misure di salvaguardia da mettere in atto per la tutela degli habitat al di fuori del sito, condizione che conferma la carenza di informazioni e strumentazioni che nel caso chi fosse chiamato a verificare eventuali impatti negativi che la propria iniziati progettuale abbia a generare**

*c) In relazione al tema bonifiche, l'area interessata dal progetto ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale {SIN} di Pieve Vergonte individuato dal DM del 10/01/2000 pubblicato con G.U. n. 46 del 25/02/2000 e, come tale, è da considerarsi potenzialmente contaminata in particolare per i sedimenti. L'attuale grado di dettaglio della progettazione deve essere pertanto approfondito in modo da permettere una valutazione più puntuale delle opere in progetto in relazione sia alle possibili interazioni con il SIN, e relative attività di messa in sicurezza e bonifica, sia ai possibili impatti delle lavorazioni per il rischio di diffusione, nelle aree di lago limitrofe, della contaminazione eventualmente presente nei sedimenti lacustri interessati dal cantiere per la costruzione delle strutture portuali. Si evidenzia che l'attuale caratterizzazione delle aree del SIN, i cui risultati sono stati acquisiti dalla CdS ministeriale del 15/01/2014, non è sufficientemente dettagliata per comprendere il reale stato qualitativo dei fondali interessati dalle strutture portuali richiedendo una caratterizzazione integrativa di dettaglio il cui piano di indagine deve essere preventivamente approvato dal MATTM. Allo stato attuale della progettazione il dimensionamento dei sistemi di ancoraggio dei pontili risulta del tutto preliminare in quanto il rilievo batimetrico non è aggiornato e soprattutto perché non sono state effettuate le necessarie prospezioni geologiche e geotecniche dei sedimenti e del substrato che caratterizzano i fondali. È necessario pertanto, un approfondimento progettuale al fine di chiarire il reale dimensionamento delle opere di ancoraggio dei pontili, le modalità realizzative che si intendono utilizzare per la messa in opera delle strutture, la gestione degli eventuali materiali di risulta dovuti alle lavorazioni (es: trivellazioni) che interessano i sedimenti.*

Riscontro

il sistema degli ancoraggi profondi rappresentato nelle tavole prevede la realizzazione di micropali e ancoraggi a profondità anche superiori a 50 m, soluzione questa maturata anche in relazione alle criticità evidenziate dalla situazione di degrado delle preesistenti strutture portuali ora dismesse. La proposta anche preliminare di un piano di caratterizzazione dovrebbe prevedere l'esecuzione di sondaggi da lago alle

profondità previste dalle perforazioni di progetto. Tale attività potrà necessariamente essere vviata in fase di pre canterizzazione ovvero di definizione degli aspetti esecutivi del progetto.

Che l'area interessata dal progetto ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Pieve Vergante individuato dal DM del 10/01/2000 pubblicato con G.U. n. 46 del 25/02/2000 e, come tale, è da considerarsi potenzialmente contaminata in particolare per i sedimenti è ovviamente nota e quindi superflua in questa fase una valutazione ambientale sulle possibili criticità dell'intervento.

Il **piano delle indagini sarà quindi presentato, come previsto, per l'approvazione della conferenza dei servizi del MATTM nell'ambito delle fasi procedurali successive a quella di verifica di assoggettabilità alla VIA.**

*d) In relazione ai Beni ambienta/i e paesaggistici, l'intervento proposto richiede per la valutazione degli aspetti di natura paesaggistica, alcuni necessari approfondimenti in merito alle rappresentazioni progettuali prodotte, alle soluzioni progettuali avanzate ed alle verifiche riguardanti la normativa paesaggistica, anche in considerazione del contesto di elevato pregio paesaggistico interessato dall'intervento, riconosciuto con specifiche dichiarazioni di notevole interesse pubblico di cui alle Schede A066, Al78, AlBl, A242 del Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte - Prima parte del Ppr, come di seguito evidenziato.*

*d.1- In primo luogo si rileva che la documentazione trasmessa non individua su apposita planimetria i beni paesaggistici gravanti sull'area in esame, rimandando tale riscontro alla Relazione paesaggistica nella quale sono state inserite le Schede dei beni paesaggistici in questione contenute nel Catalogo, senza alcuna sovrapposizione rispetto all'area in esame; si richiede quindi che la documentazione sia integrata da apposita cartografia che rappresenti le aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs 42/2004 e le aree di progetto.*

Riscontro

Che l'area in esame ricada in zona sottoposta a tutela paesaggistica e che la stessa sia oggetto di specifica classificazione nel P.P.R. e d tutta evidenza situazione che è stata chiaramente rappresentata e descritta con la documentazione progettuale. Sostenere che la documentazione progettuale in esame non rappresenti compiutamente la consistenza e la tipologia die vincoli di tutela paesaggistica ivi operanti non può essere accolta, in quanto inveritiera, quale motivazione per l'vvio di una procedura di Valutazione di impatto Ambientale.

Nell'allegato **B** si rappresenta copia a stralcio della cartografica del PRGC Comunale nella quale sono chiaramente indicati i limiti dei vincoli operanti sull'area in esame, vincoli chiaramente e puntualmente già indicati nelle relazione paesaggistica allegata e nelle schede d PPR ivi richiamate

d.2- *Riguardo alla verifica di conformità degli interventi rispetto alle prescrizioni e prescrizioni specifiche contenute nelle NdA e nelle Schede del Catalogo dei beni paesaggistici del Ppr, esaminati i contenuti della relazione paesaggistica e in particolare il punto 6. "Conclusioni", nel prendere atto dell'analisi effettuata circa la coerenza dell'intervento con gli indirizzi di cui all'art. 15 delle NdA del Ppr, si evidenzia la necessità di integrare la verifica proposta rispetto alla conformità degli interventi con le prescrizioni; 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" e al comma 10 "gli interventi di recupero e di riqualificazione degli ambiti urbanizzati o quelli di nuova costruzione devono essere realizzati secondo criteri progettuali di coerenza dimensionale e morfologica con i caratteri tipologici del tessuto edificato storicamente consolidato e di ripristino e valorizzazione delle relazioni paesaggistiche del territorio interessato, che ne contraddistinguono la connotazione e l'identità; il rispetto di tale prescrizione deve trovare riscontro all'interno della relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005". Si richiamano altresì le prescrizioni specifiche definite per i beni paesaggistici nelle Schede del Catalogo dei beni paesaggistici sopra citate (cfr. Schede A066 e A181} e in particolare dovrà essere dimostrata 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 dell'emergenza della Villa Taranto individuata tra le componenti di notevole valore di cui all'art. 26 delle NdA del Ppr, nonché della rilevanza della SS 34 individuata quale belvedere nelle disposizioni di tutela paesaggistica (cfr. Scheda A066} e riconosciuta ai sensi dell'art. 30 delle NdA del Ppr come percorso panoramico.*

Riscontro

L'osservazione pare non considerare in alcun modo che l'intervento in esame prevede la riqualificazione ed il, limitato, potenziamento di un a esistente area portuale oggi in condizione di evidente degrado. Le strutture preesistenti sono state realizzate in piena vigenza dei principali vincoli di tutela paesaggistica tutt'ora vigenti, ottenendo i favorevoli pareri che ne hanno legittimato l'opera proprio dagli Enti che oggi ritengono necessaria una approfondita indagine preliminare. IL contesto urbano in cui l'area si colloca non si caratterizza certamente per la sua qualità paesaggistica, qualità che altresì il progetto i prefigge altresì implementare .

Con il successivo riscontro alle note espresse dalla Soprintendenza competente per territorio verranno affrontate pe puntualmente contro dedotte le specifiche considerazioni in merito agli aspetti di inserimento paesaggistico posi alla base della proposta progettuale in esame

*d.3 - In merito agli elaborati progettuali si rileva che non specificano in maniera dettagliata la rappresentazione dei vari spazi previsti sulla viabilità del lungolago destinati in parte a parcheggio, a pista ciclabile e contestuali assetti arborei e vegetazionali con l'indicazione dei diversi materiali, delle forme, dei colori e delle tecniche costruttive previste. La rappresentazione progettuale risulta insufficiente anche rispetto l'adeguatezza architettonica dei nuovi fabbricati e di quelli da ristrutturare sia riguardo all'edificato preesistente, sia rispetto ad un adeguato intorno di riferimento (forme, colori, materiali, tecniche costruttive e rapporti volumetrici con le preesistenze - tavole di raffronto stato attuale e stato di progetto con anche planimetrie rappresentative in termini di altezze e quote del profilo artificiale della costa}, in quanto deve considerare criteri di continuità paesaggistica, laddove questi contribuiscono a migliorare la qualità complessiva dei luoghi di riferimento; inoltre la riorganizzazione dell'area adibita a cantiere nautico risulta carente nell'indicazione circa il raccordo del muro sponda/e con quello esistente della limitrofa caserma dei carabinieri e rispetto alla descrizione della zona del "porto a secco" con relativo capannone di rimessaggio;*

Riscontro

Tali tematiche non risultano cogenti con la richiesta di valutazione di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale. Sono aspetti che infatti verranno meglio affrontati nella successiva richiesta di autorizzazione paesaggistica sottoposta a parere specifico da parte della CLP locale e dalla Soprintendenza.

*d.4- la Relazione paesaggistica presentata pare non considerare in maniera sufficiente i criteri paesaggistici definiti nel DPCM 12 dicembre 2005, da integrare a seguito dell'approvazione del Piano Paesaggistico Regionale di cui alla D.C.R. n. 23335836 del 3 ottobre 2017; in particolare occorre meglio esplicitare gli elementi caratterizzanti la valutazione della compatibilità paesaggistica del progetto attraverso più specifici approfondimenti che dimostrino come l'intervento riscontra le prescrizioni e le prescrizioni specifiche del Ppr, come sopra esplicitato.*

Riscontro

Tali tematiche non risultano cogenti con la richiesta di valutazione di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale. Sono temi che infatti verranno meglio affrontati nella successiva richiesta di autorizzazione paesaggistica sottoposta a parere specifico da parte della CLP locale e dalla Soprintendenza;

*d.5- Si evidenzia la necessità di ulteriori fotoinserimenti, il più possibile realistici, atti a restituire una simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione degli edifici, comprensivi di un adeguato intorno, mostrando attraverso elaborazioni fotografiche commentate gli effetti di tali inserimenti nel contesto paesaggistico di riferimento e l'adeguatezza delle soluzioni, basandosi su criteri di congruità paesaggistica (forme, rapporti volumetrici, colori, materiali).*

Riscontro

Si dubita che l'esame dello documentazioni suindicate sia stato operato con l'auspicata attenzione e, ci sia consentito, senza preconcetti. Sostenere che i foto inserimenti prodotti non consentano una chiara rappresentazione ed una completa rappresentazione degli interventi in progetto è assolutamente inveritiera.

I foto inserimenti prodotti altresì' rappresentano compiutamente il contesto interessato , contesto entro cui sono visibili anche recenti interventi di trasformazione, prossimi all'area di intervento, che certamente hanno comportato una importante modificazione del contesto paesaggistico ma che forse, per una maggiore notorietà internazionale dei professionisti che hanno curato la progettazione , non hanno portato gli uffici Regionali chiamati a valutazione, a sollevare particolari, seppur motivabili eccezioni.

Si riposta una immagine generale che be rappresenta la compiutezza della documentazione prodotta.

Con l'allegato E si trasmettono inoltre integrativi render fotografici che compiutamente rappresentano le consistente in progetto

d.6- A riguardo al nuovo ristorante in progetto, interamente previsto in materiale in acciaio, si evidenzia come la scelta possa apparire poco idonea rispetto al contesto di riferimento in quanto pare aumentare la visibilità dell'edificio e pregiudicare le visuali verso il lago e verso l'esistente Villa Taranto; siano valutate soluzioni alternative e l'utilizzo di materiali più idonei, volti a ridurre gli impatti sul contesto paesaggistico di riferimento;

Riscontro

Anche in tale caso si ritiene che tali tematiche non risultino cogenti con la richiesta di valutazione di assoggettabilità a valutazione di Impatto Ambientale. Sono temi che infatti verranno meglio affrontati nella successiva richiesta di autorizzazione paesaggistica sottoposta a parere specifico da parte della CLP locale e dalla Soprintendenza.

Giova però evidenziare come nel caso del progetto in esame la tipologia del rivesto materico del "piccolo" edificio sede del futuro ristorante risulti nella valutazione espressa poco idonea al contesto , valutazione che non ha trovato equivalenza in occasione dell'approvazione del vicino Teatro Maggiore che per forma , visibilità e soluzione materica certamente non appare , secondo i parametri di valutazione qui assunti, coerente coerenti il contesto.

d.7- La porzione di edificio nautico esistente inglobato nella nuova struttura adibita a longe-bar, appare una scelta poco idonea sia nella forma della copertura prevista che nella definizione dei materiali di tamponamento e pertanto pare opportuno prevedere una soluzione compositivo-architettonica alternativa che semplifichi l'organismo edilizio e dialoghi maggiormente per scelta di materiali e colori con la porzione antistante del longe-bar, al fine di meglio cogliere il rapporto di intervisìbilità esistente con l'ambito di riferimento.

Riscontro

Si tratta di una mera una considerazione paesaggistica, per altro marcatamente soggettiva e non ha rilevanza alcuna per gli aspetti di verifica di assoggettabilità alla VIA

*e) la nota inoltre evidenzia che la documentazione progettuale risulta carente in termini di descrizione della fase di cantierizzazione. Si ritiene infatti che manchi una descrizione dettagliata delle modalità di lavorazione in fase di cantiere ed una quantificazione delle superfici effettivamente interferite durante i lavori. Non sono sufficientemente descritte le modalità di gestione del cantiere; in particolare le misure adottate, oltre che per la gestione dei rifiuti di cui al punto precedente, per il contenimento del rumore e la riduzione degli impatti sulle acque e sulla fauna ittica, soprattutto in riferimento alle operazioni di bonifica bellica e di posizionamento dei sistemi di ancoraggio dei pontili.*

Riscontro

Per il contenimento del rumore in fase di cantiere verranno adottate tutte le misure necessarie, a cominciare dall'uso di mezzi ed attrezzature silenziate, ossia dotate di dispositivi di riduzione delle emissioni acustiche a Norme CE.

Inoltre, mezzi ed attrezzature saranno oggetto di periodiche verifiche di controllo dello stato di efficienza nonché effettuati i necessari interventi di manutenzione ordinaria.

La rumorosità dei mezzi d'opera sarà limitata alla durata del cantiere e variabile in funzione delle diverse lavorazioni da affrontare. Le fasi di lavoro, che descritte nell'analisi di impatto acustico, che produrranno i più negativi impatti saranno operate con la eventuale installazione di strutture temporanee atte a mitigare la trasmissione di rumori verso le consistente residenziali prossime all'area di intervento.

La richiesta di una eventuale bonifica bellica evidenza la totale non valutazione da parte degli uffici preposti alla valutazione sulla consistenza delle preesistenze. L'area a terra interessata dagli interventi è stata di fatto generata dalla formazione di impostate rilevato costituito con la costruzione dell'area portuale nell'anno 2003, periodo in cui non si si rilevavano attivi conflitti bellici., Analogamente per i fondali interessati nell'anno 2003 la formazione degli ancoraggi della dismessa struttura ha certamente consentito l'accertamento della presenza di residui bellici.

*f) Si ritiene, infine, la documentazione presentata manchi della valutazione degli impatti in fase di esercizio sia dell'area portuale che di quella ricettiva. In riferimento alla manutenzione dei sistemi di ancoraggio dei pontili non viene fornita una descrizione delle attività necessarie e la loro frequenza. Inoltre, nella documentazione non è presente una valutazione del ciclo di vita dei pontili e non sono descritte le modalità di smaltimento di tali strutture. Tenuta in considerazione la durata della concessione {40 anni), non vengono fornite indicazioni in merito all'onere di smaltimento dei pontili a fine vita. li progetto risulta inoltre carente di un disciplinare che indichi e definisca la manutenzione dell'area portuale e dei servizi annessi, la modalità*

*di gestione dei rifiuti dell'area portuale e che, allo stesso tempo, garantisca una gestione ambientalmente compatibile dell'infrastruttura. le opere in progetto porteranno ad un aumento delle utenze non solo via terra ma anche via lago. Sono previsti infatti un aumento del numero di posti barca, che passerebbero dagli attuali 160 a 258, oltre che la realizzazione di strutture e servizi turistico ricettive. Il livello di dettaglio progettuale non permette una valutazione degli impatti cumulativi per le singole matrici ambientali in riferimento all'incremento del carico inquinante potenzia/e derivante dall'aumento delle utenze . la documentazione progettuale non fornisce indicazioni di dettaglio sulla tipologia di impianto di illuminazione che si intende adottare sia per l'area ricettiva che per quella portuale, di conseguenza non è valutabile il potenziale impatto dello stesso sulle componenti biotiche;*

Riscontro

La documentazione trasmessa conteneva specifica relazione descrittiva del piano generale di manutenzione previsto per la conservazione dell'opera doc. 27DOC PMO.

Se la richiesta di approfondimento richiesta non è dovuta ad una mancata valutazione del documento prodotto ma altresì trova fondamento nella supposto timore che per le opere in esame possa riprodursi quanto accaduto con la struttura preesistete, si evidenzia come tale tematica no sia cogente con la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale

*2) - la nota prot. 32 del 28/02/2020 del Commissariato Italiano per la Convenzione ItaloSvizzera sulla pesca,*

*3) si ritiene opportuno che il proponente metta in luce le conseguenze negative sulla fauna ittica e sul suo habitat nell'areale interessato, tanto più che questa zona litorale da diversi anni è ritornata ad essere frequentata per la riproduzione di diverse specie di interesse commercia/e. Tale valutazione dovrà prendere in considerazione tre fasi temporali diverse: le eventuali operazioni di recupero dal fondale di materiali risultanti dallo sprofondamento delle strutture portuali nell'ottobre 2013, l'intero periodo dall'apertura del cantiere al termine dell'esecuzione delle opere e, infine, la previsione sulle possibili ripercussioni sull'ambiente e sui pesci quando il porto sarà a regime con una sovrabbondante presenza di natanti e di traffico nautico;*

Riscontro

La dismissione della preesistente struttura portuale è avvenuta 7 anni orsono. In assenza d essa il bacino lacustre interessato non è stato però liberto da constante traffico di natanti stante il perdurare dell'attività di cantiere nautico ivi presente svolta dalla società proponente . Oltra a ciò il bacino è interessato dal traffico d' linea della navigazione Lago Maggiore, condizione questa che certamente non ha consentito un particolare ripopolazione ittica

Relativamente ai possibili impatti sull'ittiofauna con il porto ampliato e a regime si precisa che le condizioni ambientali attese sono paragonabili e confrontabili con quelle presenti durante l'esercizio del vecchio porto.

Il numero dei posti barca passerà, infatti, da 160 a 258. Nonostante l'incremento previsto (98 posti barca), il numero dei posti barca del vecchio porto era tale da generare anch'esso disturbi tali da causare l'allontanamento dell'ittiofauna dall'area portuale, grazie al disturbo generato dalle barche in entrata ed in uscita dal posto (rumore, movimentazione dei sedimenti, disturbo antropico, ecc.).

Si ritiene, per tanto, che la situazione attesa non differisca sostanzialmente da quella pregressa.

*4) - la nota prot. 1468 in data 2/03/2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Gestione Navigazione laghi Maggiore, di Garda e di Como*

*si evidenzia che la realizzazione del nuovo porto, ampliato rispetto al precedente, va ad interferire, data fa vicinanza dello scalo N.L.M. di Villa Taranto, con le manovre di avvicinamento delle navi al pontile. Nello specifico, le manovre di approccio e allontanamento al pontile, dato l'ingombro del nuovo porto, non possono essere eseguite in totale sicurezza, in special modo in condizioni meteo sfavorevoli quali forti temporali, vento forte e raffiche. Ovvero la manovra di avvicinamento necessaria per un corretto approdo porterebbe fa nave ad una distanza dalle strutture estremamente ridotta, rischiando l'impatto con il manufatto. Si precisa inoltre che il servizio pubblico di linea, dovendo mantenere rotte ben precise, velocità commerciali prescritte e dovendo rispettare i tempi di percorrenza tabellari tra ogni scafo, non permette fa riduzione della velocità di approccio al pontile in special modo in condizioni meteo avverse, se non in fase terminale di approdo. Quindi il moto ondoso generato dalle navi in arrivo e partenza inevitabilmente andrà ad impattare con la struttura in progetto;*

Riscontro

Le problematiche segnalate erano effettivamente emerse in fase di elaborazione del progetto. Purtroppo l'impossibilità di un diretto confronto con gli Uffici della Navigazione Lago Maggiore, che in fase preliminare non hanno ritenuto dare riscontro alle espresse richieste di informazione sui tracciati delle rotte di avvicinamento al punto di attracco, non ha consentito una puntuale verifica delle eventuali situazioni di conflitto che il posizionamento delle nuove strutture portuali avrebbe potuto generare.

Nello sviluppare la progettazione si erano per altro attentamente analizzato il posizionamento delle strutture di attracco della N.L.M individuando possibili interventi di adeguamento, riqualificazione e potenziamento di tali strutture.

Successivamente alla trasmissione delle osservazioni formulate dall'Ente è stato possibile operare un confronto con la dirigenza dell'Ente e con gli uffici preposti , incontro che ha permesso di convenire con Essi una preliminare formulazione di un progetto che , contestualmente alle successive procedure di approvazione del progetto generale dell'approdo Palatucci , preveda interventi di adeguamento con possibile traslazione del punto di attracco della Navigazione Pubblica , interventi capaci di risolvere le criticità espresse dalla Ente

Per tale problematica non si ritiene quindi necessaria una ulteriore indagine ne si prevedono interventi che abbiano a modificare l'attuale consistenza della nuova area portuale.

In fase di deposito degli atti progettuali per l'awio della procedura di rilascio degli atti concessori sarà quindi depositata parallela istanza e documentazione progettuale che, con l'approvazione della N.L.M preveda, ed in esito a necessario convenzionamento Pubblico Privato, preveda l'attuazione degli interventi di adeguamento delle strutture della pubblica Amministrazione.

*5) - la nota prot. 2570 in data 5/03/2020 della Direzione Cultura turismo e commercio*

*si condivide la volontà di risistemare l'area in oggetto e di potenziare l'attività turistica, contestualmente auspica, per un buon esito dell'intervento, di considerare il progetto di riqualificazione quale elemento di congiunzione tra il centro di lntra e i Giardini Botanici di Villa Taranto e al fine di garantire una maggiore fruibilità dell'opera ritiene opportuno che sia valutato - non solo un agevole accesso ai mezzi motorizzati - ma anche forme di mobilità sostenibile quali, ad esempio, quella connessa alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili;*

Riscontro

Si condivide l'osservazione segnalando come la proposta progettuale ha tenuto conto di tali aspetti prevedendo la riqualificazione dell'esistente collegamento elido-pedonale con i contigui giardini di Villa Taranto, e la funzionale connessione con gli esistenti percorsi che collegano l'area di intervento con il territorio contermine e che le principali infrastrutture.

*6) - la nota prot.11225 in data 5/03/2020 del Comune di Verbania,*

*dove si esprimono le considerazioni di competenza, evidenziando che in linea generale la proposta progettuale rientra nella programmazione dell'Amministrazione, la quale con D.G.C. n.10 del 12/01/2016 si era espressa con specifico atto di indirizzo per l'esame preliminare dell'istanza di "concessione demaniale migliorativa". L'intervento è compatibile con il "Piano disciplinante l'uso del demanio" del Comune di Verbania; sotto il profilo della compatibilità urbanistica l'attuazione del progetto implica alcune variazioni del Piano regolatore vigente, prima di effettuarle si ritiene necessario che siano svolti approfondimenti sull'impatto ambientale e sull'effettiva fattibilità dell'intervento.*

*Evidenzia inoltre che la proposta:*

*1} non specifica il rapporto tra l'esistenza degli scolmatori di piena della rete fognaria pubblica e le opere in progetto;*

*2} non prevede le azioni ed i presidi in caso di aventi accidentali con ricadute sulle matrici ambientali, quali sversamento idrocarburi in acqua e simili;*

*3} non riporta le modalità di raccolta e smaltimento dei rifiuti con particolare riferimento a quelli prodotti dagli utenti dei natanti ormeggiati;*

Riscontro

Le osservazioni formulate sono condivisibili ma si ritiene sia riferite ad aspetti che possono esseri riscontrati in fase di progettazione esecutiva. La presenza di scolmatori della rete fognaria è corteante nota ala Pubblica Amministrazione che quindi conosce l'eventuale interferenza con le preesistenti strutture portuali che con la nuova proposta progettuale non vede mutato l'originario assetto delle aree e delle strutture d contenimento.

Per quanto attiene alla verifica dei sistemi di protezione e contenimento di eventuali sversamenti di idrocarburi nell'area portuale saranno attivati i necessari protocolli, procedure in parte già attive per l'attività della nautica Bego, ed originariamente previste per la struttura portuale preesistente puntualmente monitorata dalla pubblica Amministrazione.

Per la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti dagli utenti specifico accordo con il Consorzio Locale garantirà il migliore servizio ottenibile.

*4} la valutazione dei livelli di immissione dovrebbe essere svolta a prescindere dalla presenza della fascia di pertinenza stradale della 5534, dato che i limiti acustici relativi alla fascia sono riferibili unicamente all'infrastruttura stradale stessa, mentre tutte le altre sorgenti sonore diverse dalle strade devono rispettare i limiti di zona secondo il vigente Piano di classificazione acustica;*

Riscontro

Si fa osservare che la valutazione è stata condotta a prescindere dalla presenza della fascia di pertinenza dell'infrastruttura stradale, la quale infatti non ha alcuna influenza sui risultati della modellazione eseguita e dei livelli di previsione attesi. Sono infatti riportati anche i valori limite di Zona riferiti a ciascun ricettore considerato, nella terza colonna (LV/dB) della Tabella di pg. 12.

I risultati di previsione di cui alla pg. 12 della valutazione previsionale di impatto acustico sono riferiti alla situazione ante-operam, la quale mette in evidenza come la viabilità statale influisce in modo predominante su clima acustico locale, causando in diversi punti il superamento dei limiti di Zona già senza il contributo dell'approdo in progetto.

Non può non tenersi conto di tale sorgente di rumore che è chiaramente determinante e caratterizzante per la zona di studio, soprattutto per i ricettori considerati e posti a margine della S.S. n°34, ossia nella fascia A di pertinenza dell'infrastruttura stradale.

L'analisi previsionale svolta è stata pertanto volta a determinare il contributo indotto dall'approdo sul clima acustico locale, che risulta atteso di entità minimale rispetto alla condizione ante-operam (rif. Tab. pg. 16).

*5) la valutazione è stata condotta considerando unicamente l'approdo quale sorgente sonora n esame; non viene fatta alcuna menzione rispetto ad ulteriori sorgenti rumorose correlabili agli impianti previsti dal progetto (es. condizionatori, impianti a servizio del porto, ecc.);*

Riscontro

La valutazione previsionale è stata condotta considerando l'approdo ed il traffico veicolare connesso.

Altre sorgenti di rumore correlabili ad impianti ed insediamenti previsti nell'area portuale saranno presi in debita considerazione nel momento in cui tali elementi saranno più definiti a livello progettuale; infatti in tale fase non si conoscono dati oggettivi che possano condurre ad una modellazione previsionale di maggiore dettaglio.

Pertanto nella fase di progettazione esecutiva, nell'ambito della quale sarà possibile identificare puntualmente la localizzazione, la tipologia ed il contributo sonoro indotto delle sorgenti "indirette", si prowederà ad una rivisitazione della modellazione previsionale che tenga conto anche di tali elementi di potenziale disturbo sonoro.

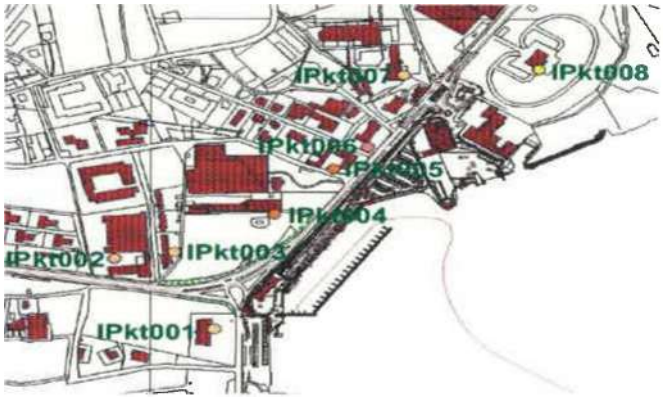
Appare comunque opportuno sottolineare per quanto riguarda gli impianti di condizionamento, ed in generale gli impianti di servizio, ad oggi è possibile disporre di una vasta gamma di prodotti ad elevata insonorizzazione i quali, se scelti ed installati in maniera opportuna, potranno garantire requisiti di emissioni sonore compatibili con i valori limiti di Zona.

*6} non vi è una chiara correlazione tra i recettori individuati nell'ortofoto e le informazioni riportate nelle tabelle con i valori numerici previsti dalla modellizzazione; la sigla "identificativo recettori" non è riconducibile all'ubicazione dei recettori e non consente di identificarli in modo univoco.*

Riscontro

L'identificazione dei ricettori nelle tabelle in relazione, oltre che con la sigla ID progressiva, è resa possibile in base alla Via in cui sono collocati, che secondo un ordine logico sono stati numerati progressivamente da Sud-Ovest a Nord-Est.

In ogni caso, per maggiore chiarezza di lettura dell'identificativo dei punti ricevitori scelti, si riporta nel seguito un estratto dell'immagine ortofoto aerea e della mappatura previsionale con la sigla relativa a ciascun punto.



*- la nota prot. 87701 in data 13/02/2020 della società ANA5 5pa, Gruppo F5 ltaliane,Area Gestione rete, dove si evidenzia che parte delle opere edili previste in progetto ricadono in fascia di rispetto della 55, 34, lungo un tratto di strada corrente all'esterno del centro abitato del comune di Verbania, così come definito dal C.d.5. all'art. 3 punto 8 e delimitato ai sensi dell'art. 4 comma 4 de.*

*R.E. . Ha ricordato che per le edificazioni dovrà essere rispettata la distanza stabilita per le costruzioni fuori del perimetro dei centro abitato nel caso particolare metri 30 misurati a partire dal confine di proprietà della strada, cosi come definito dall'art. 3, 1 ° comma, p, 10, del vigente Codice della strada e comunque ogni variazione dello status quo dellafascia di rispetto stradale è soggetta concessione da parte di ANA5 5pA concessione che al momento non risulta né rilasciata né richiesta*

Riscontro

Il parere espresso da Anas spa è evidentemente sotto rilasciato senza operare le opportune verifiche sullo stato dei luoghi , sulle classificazioni urbanistiche che interessano l'area di intervento e sulle possibili corrette applicazioni del Codice della Strada e del suo regolamento attuativo , limitandosi ad una superficiale ed incompleta valutazione.

L'Ente Anas spa con il proprio di competenza segnalava che parte delle opere edili previste in progetto ricadono in fascia di rispetto della SS, 34, lungo un tratto di strada corrente all'esterno del centro abitato del comune di Verbania, così come definito dal C.d.S. all'art. 3 punto 8 e delimitato ai sensi dell'art. 4 comma 4 de. R. E. Il parere indicava inoltre come per le edificazioni dovrà essere quindi rispettata la distanza stabilita per le costruzioni fuori del perimetro dei centro abitato nel caso particolare da Voi indicata in metri 30 misurati a partire dal confine di proprietà della strada, segnalando comunque che ogni variazione dello status quo della fascia di rispetto stradale dovrà essere soggetta concessione da parte di ANAS SpA concessione allo stato attuale non richiesta.

Il parere si limita purtroppo ad indicare che, ricadendo l'intervento in una tratta della S.S 34 esterna alla delimitazione del centro abitato, (delimitazioni rilevata da indicazioni acquisite sul Sito Istituzionale Anas (https://www.stradeanas.it/it/le-strade/anas-regione), la distanza di rispetto prevista, è pari a 30 ml.
In vero il Codice della strada " TITOLO Il - DELLA COSTRUZIONE DELLE STRADA - Capo I - Costruzione e tutela delle strade ed Aree pubbliche - all'art 16 Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dai centri abitati - punto 1 ultimo comma - testualmente prescrive "Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'articolo 2, comma 2, nonché alle

strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile "

li regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada - Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppi. ord . alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303) e successive modificazioni ali' art 26 prescrive: "

" Fasce di rispetto fuori dai centri abitati (art . 16 C.s.).

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione lateralmente alle strade, non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

a) 60 m per le strade di tipo A;

b) 40 m per le strade di tipo B;

c) 30 m per le strade di tipo C;

d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle "strade vicinali" come definite dall'articolo 3, comma 1, n. 52 del codice;

e) 10 m per le "strade vicinali" di tipo F.

**3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:**

a) 30 m per le strade di tipo A;

b) 20 m per le strade di tipo B;

**c) 10** m **per le strade di tipo C.**

Come confermato dal Comune di Verbania, settore Programmazione e Gestione del Territorio - Urbanistica, con la dichiarazione che i copia si allega sotto al lettera C a, le aree interessate dagli interventi in esame risultano classificate dalla vigente strumentazione urbanistica quali aree edificabili e/o trasformabili, normate in dettaglio dall'art 16 delle n.t.a

**La classificazione delle aree di intervento in esame quali aree edificabili e trasformabili di fatto rende applicabili le indicazioni del sopra richiamato art. 26 punto 3 del regolamento di attuazione del codice della strada che prescrive per le strade di Categoria C**, **(classificazione che parrebbe essere attribuita alla SS.34** , **con le Vostre espresse indicazioni** ) , **una distanza di arretramento dal confine stradale** , **per le nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non inferiore a ml.10** , **parametro inferiore a 30** l. **che altresì risulterebbero prescritti dal parere.**

Tale applicazione ha inoltre trovato conferma nella sentenza del TAR Piemonte **N.** 00264/020/ REG. PROV. COLL n. 00139/2020 REG RIC ( vds allegato D) che proprio per una situazione riferibile alla strada statale 34 del Lago Maggiore, ha definito con chiarezza i limiti di distanza dell'edificazione furi dai centri abitati in arre • urbanisticamente identificate come trasformabili.

L'osservazione espressa da ANAS spa risulta per tanto superficiale e destituita di ogni coerenza con il progetto in esame

Note del:

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo

ex Divisione Il- Sistemi di valutazione ambientale [ID_VIP: 5078] Richiesta REGIONE PIEMONTE

**Controdeduzioni alle osservazioni da** Class 34.43.01 / fase. ABAP (GIADA) 14.28

Con riferimento al parere espresso dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO Servizio V con nota MIBACT_DG-ABAP_SERV I 31/03/2020 I0011690-P I [34.43.01/14.28/2019], di seguito si espongono le necessarie valutazioni controdeduttive confidando che possano rendere esplicita alla CTDVIA come le osservazioni formulate non possano portare a ritenere necessaria l'assoggettabilità del progetto in esame ad una V.I.A

Come per le note precedenti di seguito si riprendono le note formulate dando puntuale riscontro ad ognuna di esse.

**Controdeduzioni alle osservazioni**

Class 34.43.01 / fase. ABAP (GIADA) 14.28

Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo

ex Divisione li-Sistemi di valutazione ambientale [ID_VIP: 5078]

Richiesta REGIONE PIEMONTE

Oggetto: ***VERBANIA {VB)- Loc. Palatucci. Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci.***

*Procedura riferita al D.Lgs. n. 152/2006-* ***Verifica di assoggettabilità a VIA (art. 19)***

*Proponente: Società Nautica Bego S.r.l.*

*Osservazioni del MiBACT ai sensi dell'art. 19, co. 8, del D. Lgs. 152/2006.*

*2.1.a.1_pg.6*

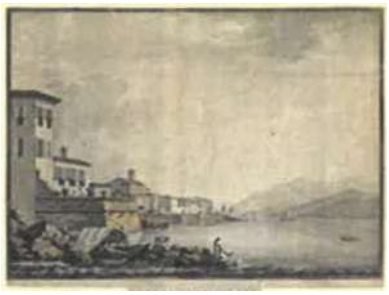
*Con riferimento alla percezione da lago dell' opera in progetto e al suo inserimento nel contesto circostante, in linea con i contenuti del Piano Paesaggistico Regionale, si segnala che l'ampia porzione di muratura di contenimento lungo lago, da realizzarsi in luogo dell'attuale gradonata tramite riporto di terreno e livellamento della sede calpestabile, si inserisce nel contesto ambientale in modo troppo netto, segnando di fatto una cesura significativa fra l'area della passerella portuale di accesso alle imbarcazioni e la passeggiata soprastante. Tale struttura, sebbene sia prevista con un rivestimento lapideo terminale in analogia alla situazione adiacente, risulterebbe infatti molto visibile dalle viste da lago, andando così ad uniformare un tratto di costa piuttosto lungo. Ciò premesso si ritiene che il progetto non conserva la diversità di conformazione dei limiti sponda/i e per questo determina impatti negativi sul bene paesaggistico interessato. Si ritiene pertanto che per l'attuale tratto ospitante la gradonata, si debba individuare una diversa riqualificazione dell'area volta a ridurre l'effetto visivo di una barriera muraria, prediligendo la realizzazione di una struttura su più livelli, che permetta al contempo sia un miglior inserimento visivo, sia una maggior fruibilità da parte del pubblico. A titolo di esempio si rappresenta che l'opera potrebbe configurarsi come un livello di passeggiata più basso, inserito ed integrato ad una gradonata e completo di una opportuna sistemazione a verde, da realizzarsi anche a scapito dellafila di parcheggi immediatamente adiacente.*

*2.1.a.2_pg.6-7*

*Con riferimento alle prescrizioni contenute nella scheda A066 relativa al DM 28/02/1953 per le quali "deve essere conservata la naturalità della costa lacustre e la vegetazione igrofila esistente; gli interventi di consolidamento sponda/e devono privilegiare l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica con attenzione alla salvaguardia degli eventuali manufatti storici e la realizzazione di nuovi approdi e pontili deve essere effettuata privilegiando l'utilizzo del legno", e nella scheda A181 relativa al DM 25/06/1959 dove alla voce Identificazione dei valori e valutazione della loro permanenza I trasformazione si riporta che "si rilevano altrifattori di alterazione del paesaggio originario dovuti alla compromissione di parte del parco storico della villa Maioni, con la costruzione della caserma dei Carabinieri e di attrezzature per la nautica e per la fruizione pubblica (porto, teatro e parcheggi) che hanno sensibilmente modificato la percezione della sponda del lago" e della successiva prescrizione che "la linea di costa posta a margine dell'area della villa Maioni deve essere mantenuta nei suoi caratteri naturali, potenziando la vegetazione sponda/e esistente", si ritiene evidenziare quanto segue in merito alle modifiche del limite sponda/e previsto nell'area di cantiere del porto nautico. Considerato che l'attuale proposta progettuale prevede una rettifica della sponda lacustre in luogo di un'area ora occupata parzialmente da massi e con una delimitazione non completamente lineare, in parte simile alla porzione antistante Villa Maioni, e che è prevista la realizzazione di un settore murario con relativo sistema di sollevamento delle imbarcazioni di considerevole impatto paesaggistico, non risulta essere stata verificata la conformità della proposta progettuale rispetto ai contenuti del Ppr e alle relative prescrizioni contenute nelle dichiarazioni di notevole interesse pubblico ai sensi della Parte Iii del D.Lgs. 42/2004. In tale sede si sottolinea che le opere di cui trattasi, oltre a modificare la linea di costa, risulterebbero a prima vista di dimensioni piuttosto massicce e scarsamente inserite nel contesto paesaggistico, anche per questo determinando impatti significativi e negativi sul bene paesaggistico interessato;*

Per declinare *"la coerenza del progetto rispetto alla percezione da lago e del suo inserimento nel contesto circostante dell'ampia porzione di muratura di contenimento lungo lago, da realizzarsi in luogo dell'attua/e gradonata tramite riporto di terreno e livellamento della sede calpestabile, e della rettifica della sponda lacustre in luogo di un'area ora occupata parzialmente da massi"* occorre circoscrivere l'ambito paesaggistico a cui rapportarsi, sia a scala globale - il tratto di sponda del lago Maggiore tra il comune di Arona e quello di Cannobio (Scheda A066) - che a scala locale - l'intervallo tra Suna e Intra con le contigue emergenze architettoniche e naturali quali la punta della Castagnola, il parco di villa San Remigio e di villa Taranto, la proprietà indicata come "Ronchi Bernardo e fratelli Carlo e Luigi fu Paolo" attuale "Nautica Bego s.r.l." (Scheda A242), il parco storico di villa Maioni (Scheda A178) fino alla sponda del fiume San Bernardino con la caserma dei Carabinieri e il teatro "Il Maggiore" (Scheda A181).

Il paesaggio antropizzato di riferimento è riscrivibile nella sintesi spaziale tra culture, immagini, percezioni e progetti, secondo la visione complessa fornita da Rosario Assunto, ed è quindi il risultato della sovrapposizione, modificazione nonché rigenerazione di differenti palinsesti che hanno costruito nel tempo una visione di "paesaggio culturale" al quale l'intervento di riqualificazione si è costantemente riferito.



*Lungo lago di Belgirate*

L'organismo consolidato *villa-parco* che caratterizza l'antropizzazione della porzione di costa più attigua all'intervento di cui villa Maioni è un esempio, è la testimonianza più viva che il paesaggio è innanzitutto segnato dal gioco alterno dell'immobilità e del cambiamento, e si materializza in quanto penetra, ispira e modifica il progetto territoriale incorporandosi nella realtà. In questa prospettiva l'intervento di riqualificazione, richiamandosi alle caratteristiche morfo-tipologiche del sistema *villa-parco,* fa propri alcuni caratteri salienti, quali le differenti modalità di avvicinamento all'acqua attraverso darsene, scale, rampe, sulle quali prevalgono i terrapieni in pietra che hanno nel tempo sostituito il naturale declino della riva, ai quali si accompagnano terrazzamenti e muri di cinta verso l'interno della struttura.

È questo un sistema costruito grazie alla successione di limiti fisici, pensati per la difesa sia dall'acqua che dalla introspezione da strada, che hanno generato in modo inconsapevole una sequenza visiva continua da lago verso terra, alla quale si contrappongono visuali non continue e intermittenti da terra verso lago.

*La Castagnola nel 1857*

*Vista da Pallanza verso la Castagnola*

*Villa "Giulia" Branca Melzi d'Eril e villa Biffi Rusconi eterici a Pallanza*

Nel concetto di trasformazione è presente la volontà di modificazione implicita nell'azione di progetto, che si esplica nel ricondurre ambienti, luoghi, architetture ad essere testimonianze del presente. Anche le trasformazioni avvenute più recentemente nelle immediate vicinanze dell'area di riqualificazione, come il terrapieno di contenimento del parcheggio di villa Taranto e la massicciata posta a confine tra la sede della Caserma dei Carabinieri e il cantiere nautico, o all'interno della stessa area, come la realizzazione del porto turistico del 1996 con i fabbricati di servizio, hanno mutato gli assetti precedentemente consolidati, definiti nei primi anni del 900 dal tracciato di via Vittorio Veneto.

Non per questo l'identità del luogo è stata snaturata.

*Vista della costa ai primi del '900*

*Vista della costa dalla Castagnola verso Intra*

*Vista dalla Castagna/a verso Intra nel 1965*

*Villa Maioni e il limite verso il lago*

*10 ottobre 2013*

*22 dicembre 2015*

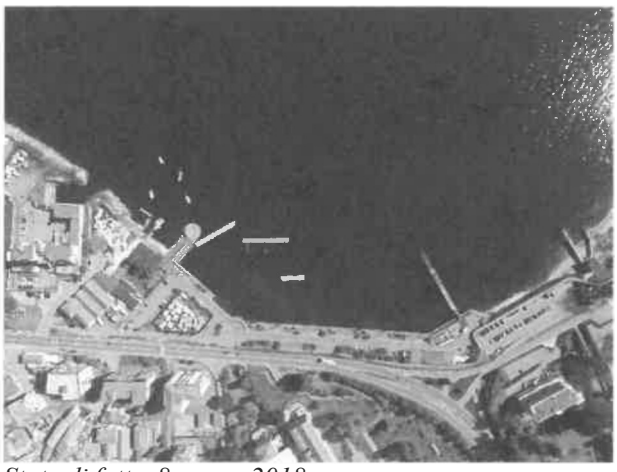
L'operazione proposta di rafforzamento del terrapieno si innesta nell'atto di sostituzione delle gradonate presenti, elevando su esse una muratura di contenimento che consentirà l'ampliamento dei nuovi percorsi pedonali. Il nuovo terrapieno si accorda così con la percezione dei percorsi già presenti: ad ovest con il muraglione antistante al corpo di fabbrica di servizio all'attuale porto, e quindi a un livello inferiore di quello del parcheggio di villa Taranto; a est con il muraglione della darsena della stazione dei Carabinieri, reiterando l'artificializzazione della costa già presente.

Il terrapieno proposto come contenimento del rilevato nella zona attualmente asservita all'attività cantieristica riordina in una logica di uniforme visione d'insieme la massicciata verso la sede della Caserma, definendo univocamente la linea a lago, come già awenuto sul percorso panoramico della Castagnola.

Il ridisegno della linea di costa coinvolge anche il molo foraneo realizzato nel 2011, il quale viene ristrutturato diventando piattaforma baricentrica protesa verso il bacino del porto, che accoglie il nuovo fabbricato sospeso a destinazione lounge-bar. Proposta che vuole segnalare la presenza del porto turistico e delle sue attrezzature nonché dei servizi da lago.

Materiale e texture del terrapieno richiamano nella loro fisicità le murature di contenimento esistente nelle vicinanze: blocchi regolari di beola grigia in cui prevale l'orditura orizzontale di posa. Il nuovo si accosta all'esistente, lo fa proprio e lo restituisce al luogo, richiamando i caratteri salienti senza rinunciare alla sua trasformazione.

In questa logica di dialettica tra presente e progetto, il terrapieno si fa parapetto della passeggiata a lago sovra.stante, richiamando le protezioni presenti lungo il percorso panoramico verso la punta della Castagnola.



*Stato di fatto, 8 marzo 2018*

*Progetto*

*Stato di fatto, 8 marzo 2018*

*Progetto*

*Stato di fatto, 8 marzo 2018*

*Progetto*

*Stato di fatto, 22 dicembre 2015*

*Stato di fatto, 8 marzo 2018*

*Progetto*

*Stato di fatto, 22 dicembre 2015*

*Progetto*

*Stato di fatto, 22 dicembre 2015*

*Progetto*

**La percezione del tratto di terrapieno pensato al di sopra delle gradonate sarà in parte velata dalla messa a dimora di un verde verticale, che interrompe la continuità visiva del muraglione da lago:** sarà poi il tempo a configurare la sua colorazione materica, come già avvenuto nei muraglioni che caratterizzano il sistema *villa/parco.*

Il disegno dello spazio "vuoto" al di sopra del terrapieno è a sua volta distinto dal progetto del sistema vegetale, declinato in differenti tipologie di alberature, al fine di garantire una visione d'insieme omogenea tra est e ovest e una locale buona mitigazione e ombreggiatura degli spazi aperti.

L'intervento ricuce il limite tra terra e acqua collegando due tratti di costa che hanno subito nel tempo molte trasformazioni, e riconsegnando un rigenerato "paesaggio urbano" contemporaneo che si innesta nell'operante storia urbana di protezione nonché di uso della costa.

*2.1.a.3_pg.7*

*Riguardo gli interventi modificativi e di ampliamento proposti suWedificato esistente e con riferimento ai contenuti della scheda A242 del Ppr relativa al DM 01/04/1924 che riporta alla voce "Identificazione dei valori*
*e valutazione della loro permanenza I trasformazione: Il terreno comprende un edifico storico con annessi padiglioni ora destinati al rimessaggio di imbarcazioni. L'area è stata in gran parte compromessa dagli interventi edilizi sorti successivamente al dispositivo di tutela nelle aree contermini quali la caserma dei Carabinieri, il porto annesso e le estese superfici a parcheggio", si rappresenta che l'intervento proposto determina in parte impatti significativi sul bene paesaggistico interessato. In linea generale si ritiene che gli ampliamenti volumetrici previsti non consentano la lettura dei volumi e delle coperture originarie dell'edificio storico, e che debbano invece proporsi con una soluzione compositiva più semplice, a partire dal sistema delle coperture sovrapposte. Inoltre, appare ingiustificata l'aggiunta di elementi non necessari quali il finto faro, consigliando piuttosto l'utilizzo di aste con bandiere, quale elemento ricorrente sulle sponde del lago, per la segnalazione di attività specifiche. Considerato che tale edificio rappresenta l'unico manufatto storico presente, e vista l'apposizione di un vincolo specifico ai sensi della Parte lii del D.Lgs. 42/2004 s.m.i. con DM 01/04/1924, si deve rappresentare come lo SPA non descriva i potenziali impatti su tale struttura, che potrebbe invece possedere una connotazione culturale non accertata dall'istante con lo stesso StudioPreliminareAmbientale.*

*2.1.a.4_pg.7*

*Considerato quanto prescritto nella Scheda A181 del Ppr relativa al DM 25/06/1959, dove "gli interventi riguardanti il tessuto edilizio esterno al centro storico devono essere coerenti con i caratteri tipologici e costruttivi distintivi dell'edificato consolidato e compatibili con la morfologia dei luoghi e la salvaguardia delle visuali, nonché con gli elementi di valore ambientale, storicoculturale e paesaggistico individuati nella Tav. P4 e/o sopraccitati", si specifica che in merito alle proposte progettuali per la realizzazione dei nuovi edifici, gli stessi non rispondono ad un linguaggio architettonico comune e condiviso per forme e materiali, risultando quindi poco integrato rispetto al contesto circostante, oggetto di tutela dichiarata e per legge quale bene paesaggistico. In particolare, si ritine necessario prevedere che le architetture proposte, seppur rispondendo ad un linguaggio architettonico contemporaneo, traggano spunto anche da tecniche costruttive e materiali tradizionali, in modo da rendere l'intervento nel suo insieme distinguibile ma al contempo integrato al contesto ambientale.*

*2.1.a.S_pg.7*

*In riferimento all'intero intervento di riqualificazione urbanistica dell'area non è stato previsto dall'istante un approfondimento progettuale sui materiali da utilizzarsi e sulla sistemazione a verde e di mitigazione dell'intero complesso, con questo determinandosi una non completa descrizione dei potenzia/i impatti sul fattore ambientale del patrimonio culturale paesaggistico e del paesaggio.*

Gli interventi modificativi e di ampliamento proposti sull'edificato esistente e i nuovi fabbricati rientrano in una proiezione più ampia dell'intero progetto di riqualificazione e potenziamento dell'approdo di largo Palatucci.

Il filo rosso che sottende l'intervento, partendo dalla lettura dei palinsesti, reinterpreta e riscrive l'identità di questo ambito urbano facendo propri i caratteri del luogo, i segni peculiari del paesaggio lacustre e la vocazione funzionale consolidata quale area portuale-cantieristica-ricettiva.

Una riqualificazione che, declinando le scelte progettuali a diverse scale, consolida la vocazione di luogo della connessione e dell'intersecazione tra realtà spaziali spesso contrapposte:

_ tra *acqua e terra* con il potenziamento e la riorganizzazione della linea di costa quale entità dinamica e, al contempo, la determinazione di una differente accessibilità;

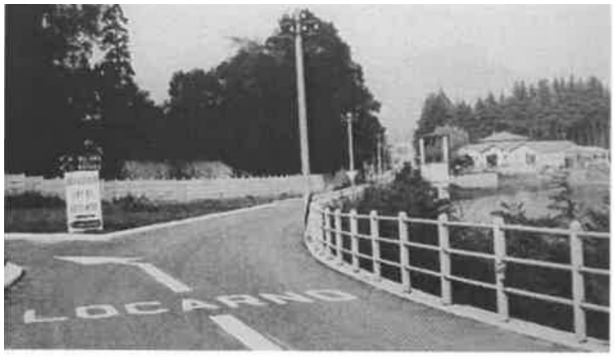
_ tra *naturale e artificiale* con il rafforzamento del legame tra gli elementi vegetali dei parchi di villa Taranto e di villa Maioni e la disgregata compagine urbana del costruito, attraverso la progettazione di una sequenza di quinte visibili dall'acqua che mitigano il rapporto tra lago, percorso pedonale e ciclabile, e edificato;

_ tra *sinergie puntuali e sistema,* che costituiscono una struttura urbana integrata e riconoscibile nel contesto verbanese tra Suna e la sponda del fiume San Bernardino, grazie al rafforzamento dell'andamento est/ovest del percorso panoramico da "Il Maggiore" alla punta della Castagnola.

*/GM 1886*

*IGM 1914*

*/GM 1936*




*Stato di fotto, 1965 do* Verbania, *foto di E. Azzoni, 1996*

*Stato di fotto, 22 dicembre 2015*

*Stato di fotto, 22 dicembre 2015*

*Stato di fotto, 22 dicembre 2015*

In questa struttura paesaggistica si inseriscono composizioni architettoniche chiuse, fortemente autoreferenziali, quali Casa Immacolata, Casa Santa Lucia, l'area dell'ex birrificio Sant'Anna, il centro pastorale San Francesco, la stazione della Caserma dei Carabinieri e da ultimo il centro eventi "Il Maggiore". A queste si sommano, in secondo piano, le emergenze verticali della torre del Cotonificio Verbanese, del campanile e della cupola della basilica di San Vittore, dei corpi di fabbrica della Plastipak Italia, e il profilo di sfondo delle montagne. Questi elementi spaziali hanno costruito la visione del contemporaneo "paesaggio urbano" di riferimento.

L'operazione progettuale ha le sue matrici nelle linee sinuose degli elementi naturali che caratterizzato il luogo, fa proprie gli elementi di artificializzazione dello spazio che lo hanno identificato negli ultimi settanta anni, trasforma le preesistenze conservandone i caratteri salienti rispetto alle nuove esigenze dell'abitare moderno, stabilisce una nuova gerarchia dello spazio "vuoto", nella necessità di sancire la coerenza e congruità tra elementi antropici e naturalità del sito. Il tutto con la volontà di definire un sistema lineare di sequenze da lago e da terra, quali pontili-riva-percorsi pedonali-pista ciclabile-alberatura, sul quale si innestano elementi puntiformi destinati a soddisfare la vocazione ricettiva dell'area e le attività economiche già presenti.

Anche in queste scelte progettuali - architetture singole, compiute, chiaramente riconoscibili, e sequenze visive continue da lago a terra alle quali si contrappongono viste circoscritte e discontinue da terra verso lago - l'intervento proposto è coerente con la costruzione dell'ambito di paesaggio a cui si riferisce: il sistema puntiforme delle ville con i loro parchi.

*Tavola 11Tav.G04_Planimetria generale*

*Progetto*

Si aggiunge inoltre che i corpi di fabbrica di nuova ideazione, ad eccezione del piccolo info-point, non sono previsti in appoggio al suolo, ma posti su pilotis, per consentire il traguardo dello sguardo lungo la costa e, al contempo, fornire continuità percettiva del percorso panoramico trasversale. Le preesistenze architettoniche del cantiere nautico, ripensate nel loro linguaggio architettonico, sono e restano fondate *nel* suolo; le entità principali di progetto si sopraelevano, si pongono *sul* suolo alla ricerca della dialettica tra paesaggio naturale e artificiale, dissimulando questa originaria contrapposizione.

L'intervento proposto ha valutato gli elementi topologici ed architettonici presenti in sito rispetto alla loro permanenza e trasformazione, ma anche rispetto alla memoria delle emozioni vissute e associate alla percezione visiva. Gordon Cullen chiama queste percezioni "visioni seriali", il cui senso nel progetto del paesaggio urbano è disporre gli elementi nello spazio, in modo tale da riuscire a provocare una reazione emotiva. La mente umana reagisce al contrasto, alla differenza tra aspetti superficiali: quando due immagini rimangono contemporaneamente impresse lo spazio diventa visibile e vitale attraverso il dramma della contrapposizione.

I fabbricati esistenti, in quanto costruiti in tempi diversi, presentano caratteri tipologici eterogenei (copertura a falda, a volta e piana, tagli differenti delle aperture) e costruttivi (muratura in pietra e laterizio, struttura in latero-cemento) che hanno alterato l'originario impianto edilizio.

*Viste del fabbricato della "Società Nautica Bego S.r.l."*

L'intervento di riqualificazione fa proprie alcune peculiarità caratteristiche dell'esistente: non solo tipologico-compositive, come la costruzione per sommatoria di corpi di fabbrica, ma anche tecnologico-costruttive, come il recupero dell'originario disegno del tetto a falda nella porzione centrale del complesso edilizio, richiamando orditure e cromatismi dei materiali edilizi, come anche degli impianti tecnologici presenti.

In quest'ottica, gli elementi architettonici rappresentativi del progetto di riqualificazione diventano:

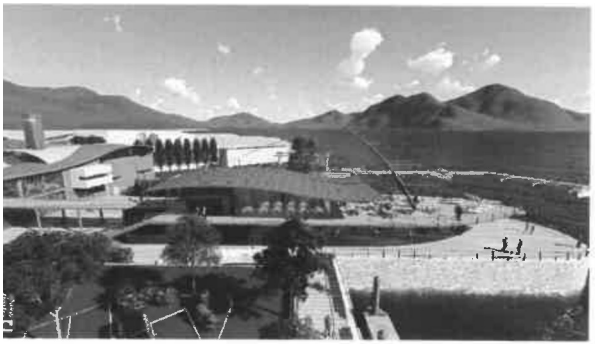
_ il disegno delle coperture con un sistema di elementi arcuati multidirezionali, testimoni della loro eterogeneità, e non con un'unica soluzione di falda;

_ il rapporto tra pieni e vuoti delle facciate e i differenti tagli delle aperture;

le finiture e cromatismi dei rivestimenti.

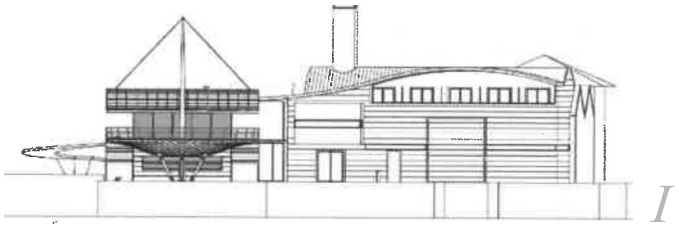
Sono proprio l'ordinamento materico e la relativa colorazione dei rivestimenti prescelti - lamiera di zinco titanio in diverse tonalità a disegno orizzontale, doghe in legno composito color rovere naturale, pannelli di composito in alluminio bianco opaco - che restituiscono l'immagine delle texture e dei cromatismi del contesto tra terra e lago, riportando così alla contemporaneità l'icona consolidata nella memoria collettiva del luogo.

La copertura del primo corpo di fabbrica, in pannelli di lamiera d'acciaio corten microforata che proteggono la seconda batteria di pannelli fotovoltaici, rimanda a sua volta alle coperture in tegole di laterizio visibili nel contesto.



*Progetto*

Un segnale della rinnovata presenza del cantiere è l'elemento verticale della torre dell'ascensore: oltre ad essere un rimando alla persistenza dei manufatti verticali presenti nel contesto (come la torre in mattoni del Cotonificio Verbanese, il campanile con la cupola della basilica di San Vittore, i corpi di fabbrica della Plastipak Italia), vuole essere il landmark del nuovo porto turistico, rispetto alle relazioni visibili a scala territoriale. La torre si eleva per+ m 17,50 ed è rivestita con pannellature in lamiera d'acciaio corten.




*04Tav.E03_Progetto Edificio 1_Prospetto sud*

*04Tav.E03_Progetto Edificio 1_Prospetto ovest*

Manufatti esistenti e di progetto sono legati dal percorso inclinato, il quale non offre solo una modalità differente di movimento nello spazio aperto, ma propone una diversa visibilità della costa e di immedesimazione nel luogo, innescando percezioni e visuali inedite. L'area ora interdetta al passaggio viene così restituita alla fruizione pubblica e resa godibile a diverse quote, pur indicando nella doppia sequenza delle strutture di sostegno la soglia tra la zona dedicata al passeggio e quella legata all'attività lavorativa portuale. Se il doppio ordine di colonne in acciaio richiama la vocazione tecnologica dell'area, la passerella in acciaio corten diventa piano di calpestio ad una quota superiore ad uso lounge-bar, rievoca la cromia della terra battuta, dalla quale si distacca e si duplica. La rampa di salita delimita inoltre un ambito spaziale di pertinenza agli edifici recuperati, sottolineando e riordinando la situazione attuale.

L'edificio a destinazione ricettiva, a sua volta, ricorda chiaramente le forme e i profili di un'imbarcazione con la prua rivolta a lago, citando una immagine legata alla destinazione ambientale del luogo.

Il recupero di alcuni temi tipologici presenti e l'introduzione di nuovi contenuti compositivi impongono all'architettura profondità e primi piani, densità e rarefazione, in quanto testimonianza della volontà del progetto di fare proprio questo paesaggio e di introiettarlo entro la materia dello spazio.

Sinergica all'intervento di riqualificazione, questa narrazione prosegue nel disegno dell'edificio che accoglie il ristorante, al termine della banchina dell'area portuale.

Non volendo interrompere o intercludere il percorso panoramico e la fruizione dei pontili, la nuova struttura si sopraeleva su pilotis, definendo un'ampia superficie coperta da destinare sia a plateatico che per eventi.
L'edificio è impostato su un'organizzazione planimetrica dalle geometrie nette e su un volume dinamico, chiuso verso la S534 e aperto sul lago. È proprio la grande finestra aperta a 180° sull'acqua che amplifica l'introspezione del paesaggio e accoglie il tratto di costa e il profilo dei rilievi. Il profilo formale dell'edificio racchiude ed esprime gli aspetti strutturali e di linguaggio: una "lastra strutturale" ripiegata su se stessa e definita da una pelle esterna in lastre di acciaio inox satinato dalla superficie parzialmente riflettente.
La convergenza delle linee curve del paesaggio che contraddistingue la visione degli elementi vegetali del parco di villa Maioni e di villa Taranto, nonché la linea spezzata di costa che nel tempo si è gerarchizzata nel suo impianto morfologico di limite, ispirano le matrici del linguaggio architettonico dell'intervento.
Il progetto le fa proprie, richiamando nella composizione delle singole parti la sintassi tettonica, secondo una logica formale del compromesso con la caoticità dei fatti e degli eventi, come anche una ricchezza irregolare delle forme della natura.

*07Tav.E06_Progetto Edificio 6_Planimetria*

*Progetto*

L'identità riscoperta di largo Palatucci e del nuovo porto si rifanno a un concetto dinamico, che non esprime la fissità di un presupposto di inalterabilità nel tempo, quanto piuttosto la condizione sensibilmente aperta ad incorporare innovazioni differenti.

Il progetto restituisce al contesto aspetti di integrazione con il paesaggio, non attraverso la ricerca di uguaglianza e conformità, ma attraverso una apertura cosciente alle molte forme della diversità.

L'intervento di riqualificazione ricerca un'identità multipla alla frammentata narrazione presente, sicuramente complessa e contaminata dalle preesistenze e dalla necessità di dialogare con il contesto limitrofo. Inoltre l'intervento fa proprie e reinterpreta le caratteristiche emergenti.
Per rafforzare la costruzione di quel "paesaggio culturale" al quale è riconducibile, l'identità del nuovo "paesaggio urbano" è quindi volutamente riscrivibile alla ricerca del cambiamento nella permanenza, della modificazione nell'invariabilità e della mutevolezza nella stabilità.
Questa lenta e omogenea trasformazione dei caratteri del luogo è visibile nella rassegna e nel confronto delle immagini che accompagnano la presente relazione.
Il paesaggio è un'invenzione culturale che non può essere ridotta alla sola dimensione fisica, ma ha sempre bisogno di una metamorfosi per diventare ciò che sarà nella vita e nello sguardo degli uomini, in linea con quanto afferma Alain Roger nel suo *Breve trattato sul paesaggio.*

*2.2.a.7_pg.8*

*Rispetto ai beni culturali presenti nelle immediate adiacenze dell'area oggetto d'intervento non sono valutati con lo SPA i potenziali impatti sul bene culturale individuato come Villa Maioni e Parco, soprattutto in riferimento alla realizzazione degli edifici ad essa più limitrofi, quali ad esempio il rimessaggio o porto a secco e l'ampliamento previsto per i capannoni nautici storici, considerato anche quanto disposto dalle prescrizioni contenute nella schede relative ai DM 28/02/1953 e DM 25/06/1959, "Deve essere salvaguardata la visibilità dei beni culturali, dei fulcri del costruito, degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati nella presente scheda e/o tra le componenti della Tav. P4; a tal fine gli interventi modificativi 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" .*

Facendo riferimento ai "Criteri e Indirizzi per la Tutela del Paesaggio", l'intervento ha preservato l'attuale visibilità dei beni culturali e degli elementi a rilevanza paesaggistica individuati nelle schede, senza sovrapporre le visuali presenti a quelle di progetto. Al contempo, ha cercato di mettere in atto tutte quelle strategie che potessero garantire la continuità spaziale tra esistente e progetto, assicurando la riconoscibilità tra persistenze e trasformazioni al fine di restituire a Verbania un rinnovato spazio collettivo e un rafforzato accesso a lago.
Il sistema di riferimento costituito da villa e parco, grazie alla successione di limiti fisici pensati sia per la difesa dall'acqua che dalla introspezione da strada, ha generato in modo inconsapevole una sequenza visiva continua da lago verso terra, alla quale si contrappongono visuali non continue e intermittenti nella direzione opposta, da terra verso lago.
Per quanto attiene alla salvaguardia delle viste da lago, gli edifici in progetto sono impostati a un livello inferiore rispetto a quello del parcheggio dei Giardini Botanici di villa Taranto, che è a + m. 5.50 sul lago. Gli edifici sono al medesimo livello della sede del Comando Provinciale di Carabinieri attigua all'area richiesta in concessione. Inoltre il loro sviluppo in altezza è stato pensato in funzione del rispetto dei coni visuali presenti da lago verso terra, come prescritto nelle norme del Ppr. L'altezza massima degli edifici del cantiere nautico è di m 10,58,

mentre quella della struttura ricettiva presso il parcheggio del giardino botanico è di m 10
L'intervento di riqualificazione e ampliamento di largo Palatucci non produce pertanto nessun impatto sul bene culturale individuato come villa Maioni e sul suo parco, in quanto tra il bene oggetto di vincolo e gli edifici della "Nautica Bego s.r.l." si inframmezza il recinto della sede della Caserma. Inoltre, la villa non si affaccia a lago; la presenza del verde come elemento di collegamento tra le parti verso la statale 5534 viene mantenuta e rafforzata nella sua fisicità; viene salvaguardata sia da terra che da lago l'attuale visibilità del bene vincolato; l'ampliamento dei corpi di fabbrica presenti non interferisce in termini di volumi, forma, materiali e cromie con il bene stesso.

*2.2.a.8_pg.8*

*Analogamente a quanto sopra riportato non sono valutati con lo SPA i potenziali impatti sul bene culturale denominato Complesso di Villa San Remigio, sito sulla sommità della collina della Castagnola, e dalle viste panoramiche godibili dal suddetto bene. In ultimo, con riferimento alla prescrizione contenuta nelle schede del PPR relative ai decreti ministeriali sopracitati, inerente "Eventuali infrastrutture di rete e impianti per la telecomunicazione e/o di produzione energetica non devono pregiudicare le visuali panoramiche percepibili dai luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio, dalle bellezze panoramiche e/o dalle componenti percettivo-identitarie così come individuati nella Tav. P4, ovvero percepibili dai beni culturali e dagli elementi a rilevanza paesaggistica", non sono, altresì, valutati con lo SPA i potenziali impatti degli impianti fotovoltaici in progetto rispetto alle viste panoramiche dal suddetto bene vincolato.*

Per quanto riguarda la possibile intrusione del progetto rispetto alle visuali che interessano il parco e villa San Remigio, non è possibile riscontrare alcuna interferenza, in quanto la conformazione morfologica dell'area interessata dal parco storico è posta ad una quota superiore a quella di progetto e si articola principalmente verso ovest.
La vista verso il lago da villa San Remigio non viene alterata, in quanto il progetto di riqualificazione integra e rafforza la presenza del verde quale sistema di connessione tra le parti; le coperture dei fabbricati della "Nautica Bego s.r.l." richiamano i cromatismi delle coperture degli edifici attigui esistenti, mentre la nuova struttura ricettiva posta nei pressi del parcheggio di villa Taranto è stata pensata con una tonalità riferita alla capacità riflettente del lago.
Nella zona a servizio dell'attività cantieristica si prevede la realizzazione di un porto a secco, la cui struttura è costruita da elementi in acciaio modulari, sia verticali che orizzontali, realizzati con pannelli in lamiera microforata. La scelta materica del rivestimento vuole ricondurre la memoria a tutti quei fabbricati che hanno un valore intrinseco di temporaneità, e che richiamano la componente tecnologica delle presenze delle aree portuali. La presenza in copertura di un campo fotovoltaico concorre inoltre alla sua immagine tecnologica.

Alla luce di tutte queste considerazioni **NON** si ritiene pertanto che il progetto debba essere sottoposto ad una

Valutazione di Impatto Ambientale; si ritiene che siano invece soddisfatte le previsioni e le prescrizioni indicate dal Piano Paesaggistico Regionale.

Conclusioni

Con le controdeduzioni e le osservazioni sovraesposte si confida aver prodotto sufficienti informazioni che possano consentire alla CTVIA una corretta valutazione della reale incidenza degli interventi proposti, incidenza che, ci sia consentito, l'esame operato dagli Enti Regionali chiamati ad esprimere valutazione è stata sovradimensionata adducendo in alcuni casi motivazioni per altro non cogenti con l'effettiva valutazione che questa fase procedurale richiede.

Oltre ai concreti aspetti che valutazione del progetto deve necessariamente approfondire si invita inoltre a CTVIA a voler considerare come una non necessaria attivazione di una procedura di Valutazione Ambientale Strategica, porterebbe , oltre che ad un aggravio delle procedute tecnico amministrative richieste, verifiche nella maggior parte dei casi demandate alla fase progettuale successiva prevista dal procedimento, porterebbe ad una conseguente dilazione dei tempi di definizione del procedimento, tempi che potrebbero inficiare il positivo proseguire dell'azione di concreto finanziamento che gruppi di investimento privati esteri hanno dedicato e riservato per questo intervento e per questo territorio.

**L'infrastruttura in esame assume una grande valenza per il territorio del Comune di Verbania ,territorio che, in modo particolare in questo particolare momento di forte difficoltà economica e sociale dovuta all'emergenza Sanitaria COVID 19, necessita di concretizzare ogni possibile azione di sviluppo e di riqualificazione.**

**L'occasione di veder finalizzati sul territorio Verbanese investimenti per non meno di 14 ml di Euro promossi da fondi esteri, senza richiedere investimenti pubblici locali , no può essere resa vana e persa a causa della purtroppo nota eccessiva burocrazia che in Italia vede molti interventi inattuati o nei peggiori dei casi pregiudicati.**

**L'eccessivo protrarsi dei tempi di attuazione può veramente portare gli investitori esteri, che non possono immobilizzare le proprie finalità reddituali, a rivolgere l'attenzione ad altre similari investimenti ad esempio nella vicina Confederazione Elvetica, dove altri progetti di potenziamento dell'attività portuale e della nautica sul lago maggiore possono trovare più rapida concretizzazione.**

**E' quindi con tale motivata preoccupazione che la Società proponete confida come l'esame del progetto possa portare, anche in esito a quanto sopra relazionato, ad una congrua valutazione delle reale consistenza dell'opera escludendo l'avvio di procedure di fatto non motivate da reali situazioni di criticità ambientali che non possa essere affrontate e risolte nell'espletamento delle normali procedure di valutazione del progetto a livello Locale e Regionale.**

Verbania 06 10 2020

NAUTICA BEGO SRL

*Il presente documento è stato redatto con la collaborazione dei tecnici:*

*Paolo geom Mengo - Dott .sa Arch. Luisa Nova - Dott. Amb. Fa r. Igor Cavaglotti . Dott. Agr Far. Alessandro Care/lii - Dott. Geo/. Corrado Caselli - Dott. Geo. Paolo Marangon*



Nautica Bego S.r.l.
Firmato digitalmente da Nautica Bego S.r.l.
Data: 2020.10.06 18:51:16 +02'00'