



**AREA TECNICA
SETTORE TERRITORIO**

Ufficio Pianificazione, governo del territorio,
commercio, VAS e VIA

Referente:
Dott.ssa Lorena Perri
Tel. 0332.252692

Prot. PEC
Classificazione 9.6
Nella risposta citare il numero di protocollo
e la classificazione sopraindicati

Spett.
Ministero dell'ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare
Direzione Generale per le valutazioni e le
autorizzazioni ambientali
Divisione 2 - Sistemi di Valutazione Ambientale
DGSalvaguardia.Ambiente@PEC.miniambiente.it

Spett.
Regione Lombardia
Direzione Generale Ambiente e Clima
U.O. Valutazione e autorizzazione ambientali
Piazza Città di Lombardia n. 1
20124 MILANO
ambiente_clima@pec.regione.lombardia.it

Oggetto:Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale. Nuovo pontile con piattaforma di avvistamento e posa di vasche accrescimento pesci nel Comune di Lavena Ponte Tresa. Contributo della Provincia di Varese.

Nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità alla valutazione d'impatto ambientale di competenza statale relativa al progetto in oggetto, la *Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali*, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota acquisita agli atti il 01.04.2020, protocollo PEC n. 13892, ha comunicato, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito dello stesso, e ha richiesto alla Provincia di presentare eventuali osservazioni ai sensi del comma 4 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Con riferimento alla medesima procedura, la D.G. Ambiente e clima - U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali di Regione Lombardia ha comunicato, con nota acquisita agli atti in data 06.04.2020, protocollo PEC n. 14519, l'avvio dell'istruttoria per l'espressione del parere regionale e ha, quindi, chiesto alla Provincia di trasmettere le proprie valutazioni di merito.

Questa Provincia ha inviato il proprio contributo e richiesto integrazioni con atto dirigenziale n. 82/2020, trasmesso con nota del 06/05/2020 Protocollo PEC n.17534 alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del MATTM e a Regione Lombardia.

Regione Lombardia, sulla base dei contributi pervenuti dagli Enti e dagli uffici regionali, ha trasmesso al MATTM (nota regionale prot. T1.2020.0024125 del 16/06/2020) il contributo regionale per la richiesta di approfondimenti.

Tale richiesta è stata poi trasmessa dal MATTM al Proponente in data 25/06/2020.

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti il 30.10.2020, protocollo PEC n. 42436, ha chiesto alla Provincia, sulla base della documentazione trasmessa dal proponente, di esprimere le proprie valutazioni finali rispetto alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

La Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientale del MATTM, con nota acquisita agli atti in data 14.12.2020 prot. PEC n. 50949, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa depositata dal Proponente sul sito web del Ministero.

Facendo seguito alle suddette note, in assenza di ulteriori riscontri in merito a quanto già richiesto, si trasmette il contributo di questa Provincia, emesso con decreto dirigenziale n. **251** del **29.12.2020**.

Cordiali saluti.

IL RESPONSABILE
Dott.ssa Lorenza Toson

Allegato: Decreto dirigenziale n.251 del .29.12.2020 e allegato tecnico

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi della vigente normativa.

DECRETO N. 251 DEL 29/12/2020

OGGETTO: VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA DI COMPETENZA STATALE. NUOVO PONTILE CON PIATTAFORMA DI AVVISTAMENTO E POSA DI VASCHE ACCRESCIMENTO PESCI A LAVENA PONTE TRESA. CONTRIBUTO PROVINCIA DI VARESE.

IL DIRIGENTE

VISTI:

- Il D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2014 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”;
- Il D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 “Norme in materia ambientale” come modificato con D.Lgs. n. 104 del 16 giugno 2017;
- la L.R. n. 5 del 2 febbraio 2010 “Norme in materia di valutazione di Impatto Ambientale”; come modificata dalla L.R. 36/2017;
- il R.R. n. 2 del 25 marzo 2020 di attuazione della L.R. 5/2010;
- la D.G.R. n. 4792 dell'8 febbraio 2016 “Approvazione Linee Guida per la componente salute pubblica degli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali in revisione delle Linee guida per la componente ambientale salute pubblica degli studi di impatto ambientale di cui alla D.G.R. n. 1266 del 20 gennaio 2014”;
- la D.G.R. n. 5565 del 12 settembre 2016 “Valutazione e tutela della componente biodiversità”;

RICHIAMATI:

- il Decreto n. 1 del 15.06.2004, modificato con Decreto n.13 del 24.01.2006, del Direttore Generale, con il quale è stato nominato il gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare in materia di “Valutazione di Impatto Ambientale” e di “Verifica”;
- il Decreto n. 85 del 28.09.2011 del Direttore generale con il quale è stato aggiornato il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare in materia di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica;
- il Decreto Presidenziale n. 189 del 28.10.2020, *Attribuzione incarichi dirigenziali a decorrere dal 1° novembre 2020*;
- il Decreto Dirigenziale n. 135 del 27.5.2019 di conferimento dell'incarico di posizione organizzativa del Settore Territorio dell'Area Tecnica (già Area 4);
- il Decreto Dirigenziale n. 201 del 10.11.2020, *Individuazione responsabili dei procedimenti e delega di funzioni dirigenziali relativamente ai settori dell'Area Tecnica, sino al 31.12.2020*;
- il Decreto Dirigenziale n. 44 del 28.2.2020 di definizione della microstruttura dell'Area Tecnica;
- gli articoli 25, Criteri generali in materia di organizzazione e 26 Segretario Generale, Dirigenti e Direttore Generale dello Statuto vigente;
- la deliberazione del Consiglio Provinciale del 4.3.2020, n. 6 inerente all'adozione della *Nota di aggiornamento del Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020-2022*, nel quale viene individuato - nell'ambito del centro di responsabilità Settore Territorio - l'obiettivo strategico “Pianificazione, governo e tutela del territorio provinciale” (Missione/Programma: 0902 Tutela, Valorizzazione e Recupero Ambientale) e l'obiettivo operativo 1.1.2 “Valutazione Impatto Ambientale”;
- la deliberazione del Consiglio Provinciale del 6.3.2020, n. 8 inerente all'approvazione della *Nota di aggiornamento del Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020-2022*;
- la deliberazione del Consiglio Provinciale del 6.3.2020, n. 9 relativa all'approvazione del bilancio di previsione finanziario 2020/2022 e relativi allegati;
- la deliberazione presidenziale dell'11.3.2020 n. 41 di approvazione del *Piano Esecutivo di Gestione (PEG) 2020-2022*;
- la deliberazione del Consiglio Provinciale del 30.07.2020, n. 22 inerente all'approvazione della *2^Nota di aggiornamento del Documento Unico di Programmazione (DUP) 2020-2021 - 2022*;

CONSIDERATO che la società Yacht Club Ceresio ha presentato, in data 11.02.2020, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., istanza di verifica di verificabilità relativa al "Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento al la Concessione DemanialeLAVENA_5.";

DATO ATTO che l'intervento in oggetto rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II bis del D.Lgs. 152/2006 alla lettera f) - *Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore ai 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ha e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*;

RILEVATO che:

- il progetto si colloca sul Lago Ceresio presso lo Yacht Club Ceresio in comune di Lavena Ponte Tresa;
- gli interventi previsti consistono nel recupero della darsena esistente attraverso la realizzazione di una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna, nell'inserimento di pontili galleggianti per l'ormeggio di imbarcazioni e nella posa in opera di vasche e fascine di accrescimento ittiofauna;

PRESO ATTO che in data in data 01.04.2020, con nota acquisita al protocollo PEC n. 13892, la Direzione Generale per la valutazione e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha comunicato alla Provincia, in quanto Ente territorialmente interessato, ai sensi del comma 3 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito del "Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento al la Concessione DemanialeLAVENA_5.", richiedendo contestualmente di presentare eventuali osservazioni ai sensi del comma 4 del citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006, entro i successivi 45 giorni;

VISTO che in data 06.04.2020, con nota acquisita al protocollo PEC n. 14519, la D.G. Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile - U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali di Regione Lombardia ha comunicato che è stata avviata l'istruttoria per l'espressione del parere regionale, che dovrà essere formalizzato ai sensi della L.R. 5/2010 e del R.R. 2/2020 e ha chiesto alla Provincia, di esprimere le proprie valutazioni di merito entro il termine di 30 giorni;

DATO ATTO che l'istruttoria relativa ai procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale e di Verifica di Assoggettabilità a VIA è svolta col supporto del Gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare di cui al citato decreto n. 85 del 28.09.2011, e che lo stesso, in data 02.04.2020 è stato attivato per l'acquisizione dei pareri di competenza;

CONSIDERATO quanto già espresso in merito con Decreto Dirigenziale n. 82 del 06.05.2020, nel quale *"si evidenzia la necessità di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione. Tali elementi inducono a proporre all'Autorità Competente di richiedere idonei approfondimenti atti a dimostrare il corretto inserimento paesaggistico e la sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale"*;

PRESO ATTO della richiesta di integrazioni trasmessa da Regione Lombardia al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 16.06.2020, che è stata poi inviata dallo stesso Ministero al Proponente in data 25.06.2020;

VISTA la nota, acquisita agli atti provinciali in data 30.10.2020 protocollo PEC n. 42436, con la quale Regione Lombardia chiede nuovamente alla Provincia, di esprimere le proprie valutazioni di merito sulla base della documentazione integrativa depositata dal proponente;

PRESO ATTO della nota, acquisita agli atti provinciali in data 14.12.2020 prot. PEC n. 50949, con la quale la Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientale del del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa depositata dal Proponente sul sito web del Ministero.

ESAMINATO lo Studio preliminare di Impatto Ambientale e la documentazione allegata, presentati dalla Yacht Club Ceresio, ivi compresa la documentazione integrativa presentata dal proponente;

VALUTATA la "Relazione istruttoria", redatta dal tecnico istruttore, allegata al presente atto quale parte

integrante e sostanziale, che dopo un inquadramento progettuale e programmatico dell'intervento valuta gli impatti dello stesso al fine di determinarne la sostenibilità ambientale;

RITENUTO, in conformità a quanto sopra riportato, di concludere che nel complesso, la documentazione prodotta dal Soggetto Proponente consente la comprensione delle caratteristiche degli interventi da realizzare ma che, ai fini della valutazione, sono emersi degli aspetti, legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione che necessitano di ulteriori approfondimenti, come meglio evidenziato nella relazione istruttoria (allegato "A");

ATTESO che quanto disposto con il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;

VISTI:

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 "Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali"; ed in particolare l'art. 107 "Funzioni e responsabilità della dirigenza";

ATTESTATA la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi dell'art. 47-bis, comma 1, del D.Lgs. 267/2000;

DECRETA

1. **DI APPROVARE** gli esiti dell'istruttoria contenuti nel documento tecnico redatto in esito all'esame dello Studio preliminare di Impatto Ambientale presentato dalla società Yach Club Ceresio, nell'ambito della procedura statale di Verifica di Assoggettabilità a VIA per il "Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yach Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento al la Concessione Demaniale LAVENA_5.", documento tecnico che costituisce parte integrante sostanziale del presente atto (allegato A);
2. **DI ESPRIMERE**, ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera a) della L.R. 5/2010, il seguente parere: *"si ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, la documentazione presentata non abbia adeguatamente sviluppato alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione. In particolare, si evidenzia che il progetto proposto non consente di escludere impatti rispetto alle suddette tematiche e pertanto, in assenza di ulteriori riscontri in merito a quanto già richiesto, si propone all'Autorità Competente di svolgere gli approfondimenti necessari a dimostrare il corretto inserimento paesaggistico e la sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale, entro una procedura di VIA."*
3. **DI DARE ATTO** che quanto disposto con il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente;
4. **DI TRASMETTERE** il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Autorità Competente della procedura in oggetto indicata e a Regione Lombardia, Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile - U.O. Valutazione e Autorizzazioni Ambientali.

IL DIRIGENTE
OLIVARI GABRIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L. n. 82/2005 e s.m.i.)

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale. Progetto di nuovo pontile presso lo Yach Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching) e posa di vasche accrescimento pesci. Contributo della Provincia di Varese.

DOCUMENTO TECNICO

1 - PREMESSE

La Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), con nota acquisita agli atti in data 01.04.2020 prot. PEC n. 13892, ha comunicato alla Provincia, in quanto Ente territorialmente interessato, ai sensi del comma 3 dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i, l'avvenuta pubblicazione sul proprio sito del progetto che prevede la realizzazione di "nuovo pontile presso lo Yach Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, con piattaforma di avvistamento (birdwatching) e posa di vasche accrescimento pesci" e ha richiesto contestualmente di presentare osservazioni, ai sensi dell'art. 19 comma 4 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti in data 06.04.2020, protocollo PEC n. 14519 ha comunicato che è stata avviata l'istruttoria per l'espressione del parere regionale, e ha chiesto alla Provincia, di esprimere le proprie valutazioni di merito.

Questa Provincia ha inviato il proprio contributo e richiesto integrazioni con **atto dirigenziale n. 82/2020**, trasmesso con nota del 06/05/2020 Protocollo PEC n.17534 alla Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del MATTM e a Regione Lombardia.

Regione Lombardia, sulla base dei contributi pervenuti dagli Enti e dagli uffici regionali, ha trasmesso al MATTM (nota regionale prot. T1.2020.0024125 del 16/06/2020) il contributo regionale per la richiesta di approfondimenti. Tale richiesta è stata poi trasmessa dal MATTM al Proponente in data 25/06/2020.

Regione Lombardia, con nota acquisita agli atti il 30.10.2020, protocollo PEC n. 42436, ha chiesto alla Provincia, sulla base della documentazione trasmessa dal proponente, di esprimere le proprie valutazioni finali rispetto alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

La Direzione Generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientale del MATTM, con nota acquisita agli atti in data 14.12.2020 prot. PEC n. 50949, ha comunicato l'avvenuta pubblicazione della documentazione integrativa depositata dal Proponente sul sito web del Ministero.

Il presente allegato tecnico ripropone le considerazioni effettuate nel precedente documento predisposto dalla Provincia di Varese e approvato con **atto dirigenziale n. 82/2020**, e analizzata la documentazione integrativa, valutando gli aspetti per i quali si ritiene utile fare delle considerazioni aggiuntive rispetto alle precedenti.

2 - CONTENUTI DEL PROGETTO

L'intervento rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II bis del D.lgs.152/2006 alla lettera f - *"Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore ai 10 ettari le aree esterne interessate non superano i 5 ha e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri"*.

Il progetto si colloca sul Lago Ceresio e prevede una serie d'interventi presso lo Yacht Club Ceresio in comune di Lavena Ponte Tresa, in ampliamento ad una concessione demaniale già in essere¹.

¹ Concessione Demaniale LAVENA_5 – Consorzio Laghi Ceresio, Piano e Ghirla.



Figura 1- Localizzazione dell'area di intervento

L'intervento che si sviluppa su un'area demaniale posta nella parte nord-est del territorio comunale in adiacenza ad un residence di recente costruzione, consentirà la realizzazione delle seguenti opere:

1. recupero della darsena esistente attraverso la realizzazione di una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna;
2. l'inserimento di pontili galleggianti per l'ormeggio delle imbarcazioni;
3. la posa in opera di vasche e fascine di accrescimento ittiofauna.

In relazione al primo intervento è previsto il riutilizzo della darsena esistente che versa in stato di degrado, mantenendo l'attuale accesso e modificando l'aspetto esteriore. Sarà realizzato un tetto piano da destinare a terrazzo panoramico per consentire l'osservazione di ittiofauna e avifauna presente nello specchio d'acqua e nel canneto.

Nella documentazione integrativa, in risposta a quanto richiesto dagli enti, viene specificato che nella realizzazione della piattaforma di avvistamento (birdwatching), si provvederà alla sua schermatura con strutture lignee realizzate in cannule di legno naturale.

Il progetto prevede la realizzazione di pontili che formano una "L" rovesciata e una piattaforma lago costituiti da sistemi modulari galleggianti. La lunghezza del molo che parte dalla costa e arriva alla piattaforma è di 41 m, quella dei pontili galleggianti, paralleli alla costa, è di 51,5 m dalla piattaforma. Quest'ultimi serviranno per l'ormeggio di circa 28 imbarcazioni. La superficie che sarà destinata al pontile e alle sue pertinenze sarà pari a circa 338,33 mq.

I pontili galleggianti saranno ancorati ad una struttura portante costituita da 10 pali in acciaio infissi nel fondale e fissati ai pontili attraverso anelli guida che consentono lo scorrimento verticale al variare del livello d'acqua.

Nello studio preliminare ambientale si afferma che, al fine di consentire le attività di posa delle strutture galleggianti, si prevede il taglio del canneto nelle aree di interesse, con le modalità previste per lo sfalcio periodico, concordato con l'amministrazione provinciale e comunale.

Nella **documentazione integrativa** viene precisato che la Società Sportiva Yacht Club Ceresio svilupperà attività sportive quali: vela, canottaggio, attività subacquea ecc. e che lo stazionamento delle barche fronte canneto si rende necessario poiché i posti barca solo sul lato fronte lago non garantirebbero l'esercizio dell'attività che si vuole intraprendere, che, secondo quanto dichiarato, necessita di avere 28 posti barca in ormeggio.

Si precisa, inoltre, che per tali attività verranno utilizzate esclusivamente barche a vela ed a remi e che i posti barca in utilizzo al pontile saranno indicativamente così suddivisi:

- nei 14 posti barca fronte canneto saranno ormeggiate: 6 barche a remi da canottaggio per escursione ed 8 barche a vela con dimensione variabile da 2,56 a 5,60 m a deriva singola o doppia per scuola nautica;
- nei 14 posti barca fronte lago saranno ormeggiate: 3 barche con deriva doppia, 9 barche a vela con dimensione variabile da 5,60 a 8.00 m dotate di motore ausiliario di 4/6 CV (48 dB), e 2 barche in appoggio da 5.00 m con ciascuna motore fuoribordo da 10 CV (55 dB).

L'intervento prevede, infine, la realizzazione di presidi a supporto dell'ittiofauna locale in accordo e con il sostegno dell'Unione Pescatori del Ceresio.

I pali di sostegno della piattaforma saranno utilizzati anche per agganciare le vasche di accrescimento del "salmerino alpino". Sotto la piattaforma, inoltre, saranno posizionate delle fascine che contribuiranno

al ripopolamento del “Pesce Persico”, altra specie autoctona. Tali fascine vengono immerse sotto il pontile e accatastate, formando dei “legnai” che hanno la funzione di creare habitat adatti alla deposizione delle uova. Le fascine vengono sostituite ogni anno. Nello SPA si afferma che la posa avverrà nel mese di marzo al fine consentire la deposizione delle uova del pesce persico durante la frega che avviene tra aprile e maggio.

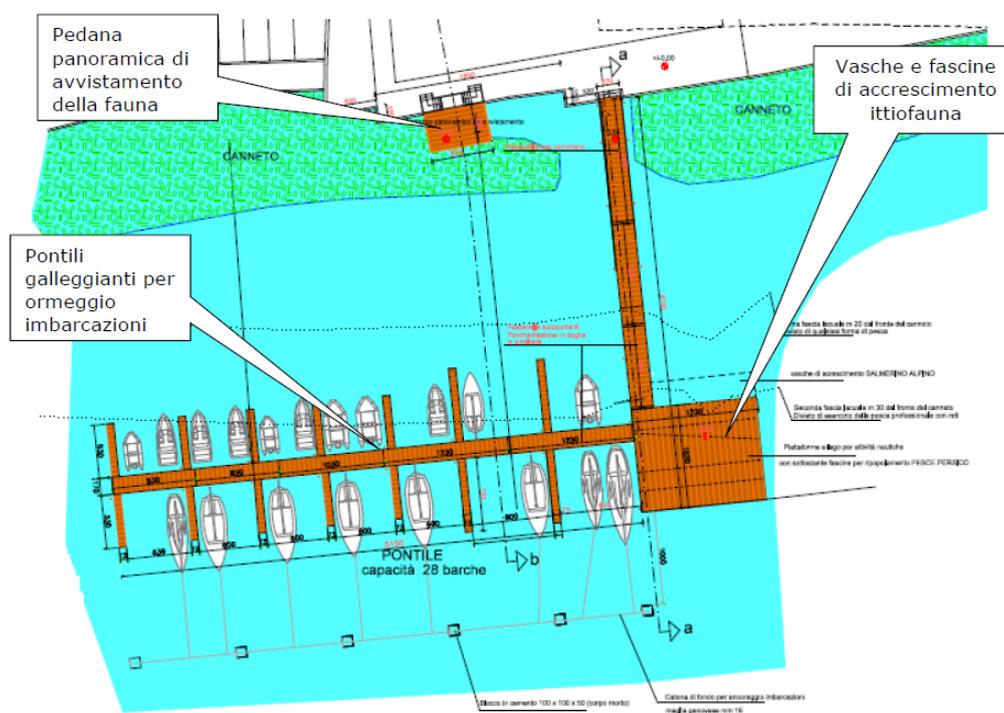


Figura 2- Planimetria di progetto (Tavola 3)

3 - ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE E MULTIDISCIPLINARE

Il Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare, nominato con Decreto del Segretario Generale, è stato attivato in tempo utile per compiere le istruttorie di competenza dei singoli Settori.

4 - CONSIDERAZIONI GENERALI

In seguito all’analisi della documentazione fornita e alla valutazione degli impatti prodotti dall’intervento sull’ambiente, si riportano nel seguito le considerazioni effettuate con il supporto del Gruppo di Lavoro.

Nel contributo inviato precedentemente (nota del 06/05/2020 Protocollo PEC n.17534) si evidenziava la necessità di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione.

Con riferimento alla componente paesaggio, era stato richiesto un livello più approfondito di analisi, al fine di cogliere e esaminare in modo più pertinente gli aspetti legati all’impatto paesaggistico, sia rispetto alla vulnerabilità percettiva dell’area territoriale considerata, sia in relazione alla superficie d’acqua interessata dal progetto. In particolare, si chiedeva che la progettazione dell’intervento tenesse maggiormente in considerazione le indicazioni fornite dagli strumenti di pianificazione e che venissero individuate soluzioni alternative o, comunque, fornite indicazioni sulle valutazioni che avevano portato a predisporre il disegno ipotizzato. Si invitava, inoltre, a evidenziare la relazione tra la nuova struttura e la presenza nel territorio comunale di altri punti attrezzati per l’attracco e l’ormeggio delle imbarcazioni. Tutti gli aspetti richiamati non sono stati approfonditi nella documentazione integrativa.

Per quanto riguarda la componente ecosistemi e vegetazione, si rileva che la documentazione integrativa ha ottemperato alle richieste relative alla possibile interferenza del moto ondoso prodotto dalle imbarcazioni, all’inquinamento acustico, al disturbo antropico e al possibile posizionamento delle barche solo sul lato opposto del canneto. Tuttavia, si rileva che non sono state effettuate indagini sulla

modifica delle correnti, sugli effetti cumulativi indotti dalle strutture presenti sull'ecosistema lacustre (con particolare riferimento al canneto) e sulla fattibilità di uno spostamento più a nord del pontile.

4.1. Quadro programmatico

Il Piano Territoriale Regionale individua l'area nella "Fascia prealpina" e precisamente nei "Paesaggi della montagna e delle dorsali".

L'articolo 19, comma 5, del P.T.R. dispone che: "I territori contermini ai laghi ed inclusi i centri abitati e lo specchio lacuale, costituiscono l'ambito di maggiore caratterizzazione per la compresenza, in stretta e reciproca relazione, di valori storico-culturali e naturalistici, la cui capacità attrattiva per la residenza e il turismo induce forti pressioni trasformative di potenziale rischio per l'integrità del delicato assetto paesaggistico; in questi territori le priorità di tutela e valorizzazione del paesaggio sono specificamente rivolte a garantire la coerenza e organicità degli interventi riguardanti sponde e aree contermini al fine di salvaguardare l'unitarietà e la riconoscibilità del lungolago".

Gli interventi di trasformazione devono quindi porre specifica attenzione alle indicazioni paesaggistiche del piano regionale, si richiamano in particolare i seguenti aspetti:

- *comma 4: "La salvaguardia degli sbocchi delle valli che si affacciano sullo specchio lacuale, con specifica attenzione alla tutela delle connotazioni morfologiche che li contraddistinguono sia in riferimento alla definizione dello scenario del lago sia quali aperture, in termini visuali ma non solo, verso contesti paesaggistici più distanti ai quali il lago è storicamente relazionato"*
- *comma 5:*
 - ✓ *"valorizzazione del sistema di fruizione pubblica del paesaggio lacuale, costituito da accessi a lago e da percorsi e punti panoramici a lago, correlata all'estensione delle aree ad esclusivo uso pedonale o a traffico limitato, con previsione di adeguate strutture di sosta a basso impatto visivo, escludendo di massima il lungolago"*
 - ✓ *[.....] attenta valutazione paesaggistica degli interventi relativi a nuovi approdi e porti per mezzi nautici privati, definendo in tal senso criteri di indirizzo condivisi a livello sovracomunale e sovraprovinciale, ove necessario;*
 - ✓ *salvaguardia dello specchio lacuale con particolare attenzione al massimo contenimento di opere e manufatti che insistono sullo stesso, comprese le strutture galleggianti, da verificarsi attentamente in riferimento alle interferenze visuali, simboliche e di coerenza con il contesto storico-culturale oltre che ambientale;*
- *comma 6: "la realizzazione di interventi relativi a nuovi approdi, nuovi porti o ampliamenti oltre il 20% di quelli esistenti, è subordinata all'attenta valutazione paesaggistica con province, parchi, comuni interessati e contermini, consorzi lacuali, anche tramite convocazione di specifica conferenza dei servizi, al fine di verificarne la coerenza paesaggistica dell'intervento complessivo, porto o approdo e aree e strutture contermini, prevedendo del caso adeguati interventi e opere di integrazione e correlazione tra questi e il paesaggio urbano e naturale circostante.*

Con riferimento al PTCP, Lavena Ponte Tresa appartiene all'Ambito paesaggistico n. 8 "della Valganna - Valmarchirolo"; le NdA del PTCP forniscono indirizzi di tutela per le sponde lacuali con particolare riguardo alla tutela dei con visuali e viste panoramiche dalle sponde medesime, in particolare:

- difendere e conservare le condizioni di naturalità delle sponde dei laghi, degli affluenti, della qualità biochimica delle acque, nonché tutelare la flora e la fauna;
- limitare la pressione antropica sulle sponde dei laghi prevedendo una verifica di compatibilità per ogni intervento interessante le coste lacuali, al fine di garantire la continuità morfologica e tipologica dei manufatti, compresi quelli relativi a strade, piazze e altri spazi pubblici;

Per quanto riguarda il PGT l'area di costa interessata dall'intervento è individuata nel DdP come "area a servizi esistenti", il Piano dei Servizi, nella tavola "PS 04-01a Attrezzature di uso e di interesse pubblico", identifica l'area come AP1 n. 1 P "Riviera e canneto" e quindi tra le aree riservate ad attrezzature e servizi di pubblica utilità.

La carta della sensibilità paesaggistica dei luoghi del PGT identifica la costa interessata dall'intervento in classe di sensibilità molto alta.

Si rileva che, in linea generale, non emergano vincoli ostativi alla realizzazione dell'opera nelle disposizioni degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale, ma si evidenzia che, anche nella documentazione integrativa, le indicazioni fornite nei suddetti strumenti e richiamate

nel presente paragrafo, non sono state approfondite né tenute in considerazione nella progettazione dell'intervento, che ha, infatti, mantenuto le medesime caratteristiche della proposta presentata in prima istanza.

4.2. Paesaggio

Dal punto di vista paesaggistico, la riqualificazione della darsena rappresenta sicuramente uno spunto per valorizzare un elemento esistente, tuttavia, l'inserimento della nuova struttura fissa e galleggiante, prevista con lo scopo di servire la porzione residenziale e al tempo stesso rispondere a finalità ecologiche, rappresenta certamente un elemento di discontinuità con la morfologia della sponda lacuale e necessita, quindi, di un'attenta progettazione.

La progettazione in un'area così sensibile dal punto di vista ambientale e paesaggistico, avrebbe dovuto tenere in considerazione la conformazione fisica dei luoghi e integrarsi in modo armonioso con il contesto ambientale, ponendo specifica attenzione alle indicazioni paesaggistiche fornite dai piani sovraordinati e richiamate nel paragrafo precedente.

Le integrazioni presentate non soddisfano appieno le nostre richieste e si ribadisce, quindi, la necessità di un livello più approfondito di analisi, al fine di cogliere e esaminare in modo più pertinente gli aspetti legati all'impatto paesaggistico, sia rispetto alla vulnerabilità percettiva dell'area territoriale considerata, sia in relazione alla superficie d'acqua interessata dal progetto che, allo stato attuale, si presenta scevra da opere galleggianti e/o altri elementi estranei alla naturalità.

Nella nuova documentazione depositata non vengono individuate possibili soluzioni alternative, e non viene, allo stesso modo, evidenziata la relazione tra la nuova struttura e la presenza nel territorio comunale di altri punti attrezzati per l'attracco e l'ormeggio delle imbarcazioni (evidenziati a pag. 62 dello studio).

La fattibilità del progetto proposto dovrebbe essere, infatti, subordinata alla valenza che lo stesso assume nei confronti del bene collettivo, trattandosi comunque di una struttura importante dal punto di vita dell'impatto paesaggistico generato sull'intorno.

Non si condividono, inoltre, alcune considerazioni compiute nella documentazione integrativa in particolare quando si afferma che *"l'inserimento del molo e del pontile porta un miglior impatto visivo rispetto alla situazione attuale di sponda antropizzata che si presenta come detrattore paesaggistico, proprio per la non qualità dei manufatti esistenti in degrado e del pesante muro di contenimento del terrapieno"*. Il riferimento al muro di contenimento come oggetto di degrado ed elemento detrattore non può essere la ragione per la quale viene motivato l'inserimento di una nuova struttura, in quanto tale aspetto potrebbe essere risolto semplicemente con un restyling del muro stesso, magari attraverso l'impiego di materiali naturali. Il pontile, così com'è strutturato, appare imponente soprattutto in relazione alla sua vicinanza con l'imbocco dello stretto di Lavena.

Questi elementi paesaggistici, come auspicato anche dalla normativa regionale sul paesaggio², richiedono una particolare attenzione al fine di tutelare le caratteristiche morfologiche che li contraddistinguono sia come parte dello scenario del lago sia quali aperture, in termini visuali.

La salvaguardia dello specchio d'acqua, con *particolare attenzione al massimo contenimento di opere e manufatti che insistono sullo stesso, comprese le strutture galleggianti*³, suggerisce di analizzare meglio le esigenze che hanno portato all'intervento (anche tenendo conto della connessione tra la nuova struttura e i servizi pubblici esistenti) e eventualmente approfondire lo studio di elementi progettuali che porterebbero ad una maggiore compatibilità paesaggistica della nuova struttura.

Rilevato che la proposta di inserire un incubatoio per l'accrescimento della fauna ittica locale all'interno del progetto, avvalorando certamente le finalità ecosistemiche e naturalistiche del progetto, puntando a ristabilire l'equilibrio nelle acque del Ceresio, si ritiene necessario che la progettazione prenda in considerazione la valenza paesaggistica dei luoghi sui quali la realizzazione del nuovo sistema portuale creerebbe un notevole divario percettivo.

Facendo presente che l'ambito oggetto dell'intervento interessa aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., e che sarà quindi soggetto ad autorizzazione paesaggistica da parte dell'Autorità Competente (Provincia di Varese), si rileva, nello studio preliminare ambientale, una carenza rispetto alla valutazione degli impatti dell'opera sulla componente paesaggio, che in assenza di approfondimenti si considerano rilevanti, anche in ragione, come detto della mancata verifica di alternative a minore impatto.

² PPR Nta art. 19 comma 4

³ PPR Nta art. 19 comma 5

In particolar modo è necessario produrre una documentazione adeguata a dimostrare la compatibilità paesaggistica del progetto mediante lo sviluppo di soluzioni alternative di qualità, finalizzate all'inserimento armonioso dell'intervento nel contesto locale.

4.3. Comparto ecosistemi e vegetazione

Il progetto si inserisce in un contesto sensibile per la compresenza di valenze naturalistiche e paesaggistiche, che vengono interessate da forti pressioni trasformative, derivanti dalla capacità attrattiva dell'area per la residenza e il turismo. La progettazione gioca quindi un ruolo importante rispetto alla tutela dell'integrità delle due componenti e del delicato equilibrio che deve essere mantenuto nella gestione del sistema ambientale della fascia lacuale.

A conferma della necessità di tutelare le peculiarità naturalistiche delle sponde si richiamano alcuni riferimenti normativi che disciplinano il comparto in oggetto:

- ai sensi dell'art. 19 del PPR, gli interventi di trasformazione delle sponde, oltre a integrarsi correttamente dal punto di vista paesaggistico tutelando l'unitarietà e la riconoscibilità del lungo lago, devono garantire contestualmente la "salvaguardia delle sponde nelle loro connotazioni morfologiche e naturalistiche". Il principio di tutela per queste aree di riconosciuta valenza ecologica e naturalistica deve quindi basarsi sulla difesa di questi aspetti, come condizione necessaria per la realizzazione di progetti di valorizzazione paesaggistica e di promozione della fruizione, caratteristica di questi ambiti vocati all'escursionismo e al turismo;
- tutto il territorio comunale costituisce un'area di rilevanza ambientale ai sensi della L.R. n. 86/83. Tali aree non sono assimilabili a vere e proprie "aree protette", in quanto zone sulle quali non ricade un vincolo preciso, ma, in ragione di una diffusa valenza ambientale, l'art. 25 della suddetta legge prevede che la loro gestione territoriale sia improntata a:
 - promozione dei patrimoni naturali, ambientali e paesaggistici;
 - individuazione di nuove aree da destinare a Riserva o Parco Regionale;
 - individuazione di nuovi Monumenti Naturali;
 - promozione di criteri per la revisione degli strumenti urbanistici generali in chiave di ricerca di maggiori forme di tutela.
- l'area di intervento è stata inserita nel "Piano ittico provinciale" quale "Zona di istituzione provinciale" destinata a protezione, tutela e ripopolamento ittico.

Le trasformazioni su terraferma in corrispondenza dell'accesso al pontile non produrranno effetti rilevanti sulla morfologia costiera, in quanto il terreno è già stato oggetto di alterazioni per recenti interventi di urbanizzazione (darsena e parcheggio sono esistenti).

Maggiore attenzione deve essere rivolta agli interventi a lago, rispetto ai quali si ipotizzano alcuni impatti in fase di esercizio sull'ecosistema lacustre, con particolare riferimento all'interferenza con l'habitat del canneto, sito di rifugio e di sostentamento trofico per l'ittiofauna e molte specie ornitiche.

Come richiamato anche dallo studio preliminare, il comparto di progetto è prospiciente le ultime propaggini di un lembo di canneto che interessa il tratto di sponda occidentale di Lavena Ponte Tresa per una lunghezza di 500 metri circa e profondità variabili (dai 3-4 metri ai 15-20 metri). In quest'area le analisi condotte dal Cantone Ticino nell'ambito dello studio ProjeLac hanno evidenziato che l'habitat a elofite rappresenta un buon habitat per persico, scardola, luccio, carpa, gardone e luccioperca, riconoscendo la valenza naturalistica del fragmiteto.

L'inserimento dell'opera interromperebbe la continuità del canneto e introdurrebbe un elemento scarsamente coerente con la comunità elofitica che, oltre a rappresentare uno degli ultimi lembi di naturalità spondale, costituisce un ambiente ecotonale tra le acque aperte e la terraferma, oggetto di intense urbanizzazioni. Poiché la formazione a *Fragmites australis*, svolge un'importante funzione di cuscinetto tra il tessuto urbano artificializzato e l'ecosistema lacuale, sviluppandosi in una delicata posizione di transizione acqua/terra, tutti gli interventi di trasformazione che possano interferire con questo habitat devono essere attentamente valutati e messi anche in correlazione con lo stato di fatto del tratto spondale in comune di Lavena Ponte Tresa, che già ospita numerosi approdi/pontili, come si evince da quanto riportato a pag. 62 dello studio.

Di seguito si analizzano le potenziali interferenze in fase di esercizio (fattori di pressione), rivalutate tenendo conto della documentazione integrativa.

In relazione al moto ondoso prodotto dalle imbarcazioni da e verso il pontile e alla loro interferenza con le specie ornitiche che si rifugiano nel canneto e in particolare con il successo riproduttivo delle stesse (l'avvicinamento alla costa del traffico nautico può portare alla distruzione dei nidi costruiti nel canneto, per i continui cambi di livello del lago), si rileva che la documentazione integrativa esclude il danneggiamento dei nidi costruiti nel canneto correlando l'assenza di impatto al tipo di attività da

intraprendere (utilizzo di barche non a motore), alla velocità in fase di manovra nei pressi del pontile (< 3 nodi) ed alla distanza tra la formazione a *Fragmites australis* e la struttura, quantificata in 30 m. Le informazioni aggiuntive permettono di prevedere interferenze accettabili rispetto alla conservazione dei nidi all'interno dei canneti. Si fa notare, comunque, che lo stato di conservazione attuale del canneto non fa presupporre la necessità di interventi di protezione, come invece lascia intendere il rapporto preliminare con riferimento alla funzione frangiflutti esercitata dal nuovo pontile.

Per quanto attiene l'inquinamento acustico si ritiene che la pressione riconducibile al rumore sia minimale in quanto, come specificato nella documentazione integrativa, il traffico nautico sarà costituito esclusivamente da barche a vela e a remi e l'utilizzo del motore avverrà solo in fase di manovra a bassa velocità.

In riferimento al disturbo antropico in termini di traffico di natanti e presenza umana sulla postazione di birdwatching si dà atto che il proponente ha previsto di dotare la piattaforma di avvistamento di una schermatura con struttura lignea in cannule di legno naturale, che ripeta visivamente l'adiacente canneto e garantisca un corretto inserimento nel contesto ambientale.

Per quanto riguarda i seguenti aspetti, invece, permangono delle condizioni di criticità:

- la posa del pontile crea un'interruzione della formazione di canneto; la frammentazione riduce la funzionalità ecologica dell'habitat che dipende da parametri quali la continuità e l'estensione della formazione;
- l'ombreggiamento prodotto dalla struttura potrebbe influire con la piena ripresa vegetativa della formazione di canneto;
- l'inserimento della struttura potenzialmente modifica le correnti che influenzano lo sviluppo del fragmiteto ed influisce sullo stato di conservazione dello stesso; il proponente in sede di integrazioni non ha fornito un approfondimento che potesse chiarire l'effetto prodotto dalla schermatura delle correnti riconducibile all'inserimento della struttura a lago sull'habitat, giustificando la mancata risposta con l'assenza di dati in bibliografia;
- la sostenibilità dell'intervento non può prescindere da una valutazione complessiva dei fattori di pressione che interferiscono con il fragmiteto: se l'impatto del singolo intervento può essere valutato compatibile con le emergenze naturalistiche del sito, in termini di resilienza del canneto, l'effetto cumulativo delle interferenze può invece incidere in modo significativo sulla funzionalità dell'ecosistema lacustre. L'assenza di indagini specifiche che mettano in relazione la presenza dei numerosi pontili esistenti sulla linea di costa interessata dal progetto, non permette quindi di valutare pienamente la perturbazione indotta sul canneto.

Rispetto alla valutazione di alternative progettuali a minor impatto, suggerite nel precedente parere, quali per esempio il posizionamento delle barche solo sul lato opposto del canneto e la delocalizzazione del progetto, il proponente, nella documentazione integrativa ha manifestato l'impossibilità di prevedere uno spostamento dell'attività in quanto la stessa è legata alla riqualificazione dell'ex opificio in cui ha sede lo Yacht Club Ceresio e ha valutato non sostenibile economicamente la richiesta di riservare un solo lato del pontile all'attracco delle imbarcazioni in quanto la riduzione dei posti barca non consentirebbe l'avvio dell'attività.

Non è stata valutata, invece, la proposta che riguardava lo spostamento più a nord della struttura, in coincidenza con il terrapieno esistente. Tale ipotesi, che andrebbe verificata rispetto alle condizioni di sicurezza per la navigazione, permetterebbe, infatti, di minimizzare l'interferenza con l'habitat di canneto, e di garantire contestualmente l'utilizzo dell'edificio destinato ad ospitare la sede dell'attività.

Si ritiene necessario, in considerazione delle osservazioni sopra espresse, svolgere ulteriori approfondimenti per valutare l'effettiva sostenibilità degli interventi in un'area di riconosciuta valenza naturalistica, anche integrando ulteriori misure di mitigazione e compensazioni ambientali in grado di bilanciare gli effetti negativi dell'intervento. A titolo collaborativo, si suggerisce, ad esempio, di valutare il potenziamento della funzionalità ecologica della fascia perilacuale in cui si inserisce il progetto, attivando una gestione naturalistica delle aree retrostanti il canneto della sponda occidentale di Lavena Ponte Tresa, dove possibile; la formazione confina con aree ancora inedificate di prato arborato e/o roveti, ambienti che potrebbero essere sostituiti da cariceti e da boschi mesofili prevedendo mirati interventi attivi: la ricostituzione della successione igrofila di area umida accrescerebbe notevolmente la valenza naturalistica della fascia perilacuale, i livelli di biodiversità e la capacità attrattiva verso la componente faunistica.

Si ricorda che, ai sensi della L.R. n. 10/2008, art. 5 comma 1, la vegetazione acquatica e di ripa soggetta a periodiche sommersioni è sottoposta a regime di tutela; in particolare gli interventi di

contenimento della vegetazione ad erbe palustri sono vincolati all'autorizzazione da parte dell'ente gestore nei siti Rete Natura 2000 e della Provincia per il restante territorio (art. 5 comma 9). Dovrà, inoltre, essere valutata la necessità di richiedere il parere agli Uffici Territoriali Regionali (UTR - Insubria) che si esprimono sui progetti che possono avere un'influenza sulla fauna ittica sul territorio provinciale (L.R. n. 26/1993).

Si ricorda, infine, che in relazione alla sostenibilità dell'intervento dovrà essere acquisito il parere del "Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca" rilasciato, ai sensi dell'art. 14 della "Convenzione per la Pesca nelle acque italo-svizzerse".

In conclusione, in considerazione dell'analisi dei potenziali effetti indotti dalla struttura, si ritiene che la piena sostenibilità del progetto non possa prescindere dagli esiti delle indagini sulla modifica delle correnti, attualmente mancanti, da una stima degli effetti cumulativi indotti dalle strutture presenti sull'ecosistema lacustre, con particolare riferimento al canneto, e dalla valutazione della fattibilità di uno spostamento più a nord del pontile che direzionerebbe il disturbo antropico in una posizione più marginale, riducendo l'impatto sull'equilibrio ambientale. Tutti elementi richiesti nel precedente parere e non riscontrati nelle integrazioni messe a disposizione.

4.4. Viabilità

L'accessibilità all'area interessata dall'intervento è garantita dalla Strada Provinciale 61, che collega Porto Ceresio a Ponte Tresa costeggiando la sponda sud-occidentale del lago di Lugano.

Tale arteria viabilistica è caratterizzata da un traffico per lo più transfrontaliero, con picchi al mattino in direzione Ponte Tresa e, la sera, in direzione Porto Ceresio.

Nell'ottobre 2019, questa provincia, ha effettuato delle rilevazioni di traffico lungo la SP61, rilevando circa 11200 transiti bidirezionali giornalieri, in virtù della funzione di polo attrattore che svolge il comune di Lavena Ponte Tresa per i territori della Valganna, dell'alta Valceresio e dei comuni svizzeri del Malcantone.

Il pontile sarà realizzato per lo più dal lago attraverso l'utilizzo di una chiatta e il numero di posti barca non sarà superiore a 28, pertanto l'impatto viabilistico è trascurabile a condizione che venga realizzato fuori dal periodo turistico e chiedendo tutte le autorizzazioni e le eventuali ordinanze legate al trasporto dei moduli da posare, nel rispetto delle limitazioni vigenti sui percorsi.

Si segnala infine che, a seguito dell'emanazione del DPCM in data 21/11/2019 "Revisione delle reti stradali alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto", la S.P. 61 Porto Ceresio - Luino "della Valle della Tresa" sarà ceduta (verosimilmente entro l'anno 2020) ad ANAS s.p.a., la quale subentrerà come nuovo ente proprietario e gestore della strada e che dovrà essere coinvolto nelle successive fasi progettuali.

4.5. Suolo e sottosuolo

Per quanto di competenza, in relazione alla componente in esame, non si ritiene che la realizzazione dell'opera possa avere notevoli impatti; per completezza di informazione si informa che l'area "ex *Filanda*" attigua al futuro pontile è stata oggetto di riqualificazione a seguito di specifica bonifica ambientale, già conclusa e certificata ed eseguita in due fasi distinte: il Lotto 1 prevedeva un intervento di bonifica con scavo e smaltimento in impianto autorizzato di tutti i terreni contaminati nell'area interna al diaframma, mentre il Lotto 2 prevedeva invece la bonifica dei terreni Concentrazioni Soglia di Rischio (CSR) previa implementazione dell' Analisi di Rischio sito specifica delle aree esterne al diaframma.

Si ritiene necessario, in caso di movimentazione di terreno, che sia effettuata una caratterizzazione dello stesso, inoltre, un eventuale riutilizzo del medesimo dovrà avvenire, se ne ricorreranno i requisiti, ai sensi del DPR 120/2017. In caso di eventuali superamenti di Concentrazione delle Sostanze Contaminanti (CSC) dovranno invece essere attivate le conseguenti procedure di bonifica.

Si segnala, da ultimo, che la zona potrebbe essere interessata da anomalia geochimica legata alla presenza di arsenico naturale nei terreni.

5 - CONCLUSIONI

Dall'esito dell'istruttoria effettuata si ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, la documentazione presentata non abbia adeguatamente sviluppato alcuni aspetti legati agli

effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio (par. 4.2) e al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.3). In particolare, si evidenzia che il progetto proposto non consente di escludere impatti rispetto alle suddette tematiche e pertanto, in assenza di ulteriori riscontri in merito a quanto già richiesto, si propone all'Autorità Competente di svolgere gli approfondimenti necessari a dimostrare il corretto inserimento paesaggistico e la sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale, entro una procedura di VIA.

Varese, 24/12/2020

RESPONSABILE DELL'ISTRUTTORIA

Dott.ssa Lorena Perri

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Dott.ssa Lorenza Toson

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi della vigente normativa.