



## Regione Lombardia

---

DECRETO N. 841

Del 29/01/2021

---

Identificativo Atto n. 63

DIREZIONE GENERALE AMBIENTE E CLIMA

Oggetto

ESPRESSIONE DEL PARERE AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE IN MERITO ALL'ISTANZA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE RELATIVA AL "PROGETTO DI NUOVO PONTILE REALIZZATO DA MODULI GALLEGGIANTI ED ACCESSORI PRESSO LO YACHT CLUB CERESIO DI LAVENA PONTE TRESA (VA), PIATTAFORMA DI AVVISTAMENTO (BIRDWATCHING), E POSA DI VASCHE ACCRESCIMENTO PESCI IN AMPLIAMENTO ALLA CONCESSIONE DEMANIALE LAVENA 5)". PROPONENTE: YACHT CLUB CERESIO - [ISTRUTTORIA REGIONALE VES.018 - PROCEDURA M.A.T.T.M. 5145]

L'atto si compone di \_\_\_\_\_ pagine

di cui \_\_\_\_\_ pagine di allegati

parte integrante

---



## Regione Lombardia

---

### IL DIRIGENTE DELLA U.O. VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

#### VISTI:

- la L. 7 agosto 1990, n. 241, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di accesso ai documenti amministrativi";
- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" (nel seguito richiamato come "codice dell'ambiente"), con riguardo segnatamente alla parte seconda recante "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (AIA)";
- la l.r. 2 febbraio 2010, n. 5 "Norme in materia di valutazione d'impatto ambientale";
- il regolamento regionale 25 marzo 2020, n. 2 di attuazione della l.r. 5/2010;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 "Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale", nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;
- la d.g.r. IX/1631 del 15 maggio 2019 "IV Provvedimento Organizzativo 2019";

#### CONSIDERATO che:

- il codice dell'ambiente prevede, all'art. 7-bis, comma 5, che in sede statale il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA è adottato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATM); l'art. 19 del codice definisce le modalità di svolgimento della relativa istruttoria;
- il r.r. 2/2020, attuativo della l.r. 5/2010, dispone all'art. 6, comma 2, che l'espressione del parere della Regione, nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in sede statale, è formalizzata mediante decreto del dirigente della struttura regionale competente in materia di VIA;

#### PRESO ATTO che:

- in data 11/02/2020 la società Yacht Club Ceresio, con sede legale a Lavena Ponte Tresa (VA) (nel seguito "Proponente") ha depositato presso il MATM l'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA relativa al "Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa (VA), piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA 5";
- la tipologia progettuale è quella di cui al p.to 2 lett. f) dell'Allegato II-bis alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006; il progetto è, quindi, sottoposto a verifica di assoggettabilità a VIA in capo al MATM;
- il Ministero ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria ed avviato il relativo



## Regione Lombardia

---

procedimento il 30/03/2020, dandone comunicazione alla Regione ed agli Enti territoriali;

- il concorrente interesse regionale è stato espresso con nota prot. T1.2020.0015710 del 03/04/2020;
- con nota prot. T1.2020.0015888 del 06/04/2020 Regione Lombardia ha avviato l'istruttoria ai fine dell'espressione del proprio parere in merito all'istanza, chiedendo nel contempo il parere agli Enti territoriali interessati;
- con nota prot. T1.2020.0024125 del 16/06/2020 Regione Lombardia ha trasmesso al MATTM un proprio contributo utile alla formulazione della richiesta di integrazioni al Proponente;
- in data 26/10/2020 (prot. reg. T1.2020.0047949) il Proponente ha trasmesso integrazioni spontanee a seguito delle osservazioni di Regione Lombardia (tali integrazioni sono state pubblicate sul portale web del MATTM in data 07/12/2020);

**RILEVATO** che il progetto riguarda essenzialmente la realizzazione di un nuovo pontile turistico atto ad ospitare imbarcazioni, realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio, nel Comune di Lavena Ponte Tresa (VA);

**VISTA** la "Relazione istruttoria" allegata quale parte integrante e sostanziale al presente decreto e qui richiamata, ai sensi e per l'effetto dell'art. 3, della L. 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto;

**CONSIDERATO** che la suddetta relazione istruttoria rassegna, in sintesi, le seguenti conclusioni:

- la documentazione depositata dal Proponente, comprendente lo Studio Preliminare Ambientale e le integrazioni volontarie, porta a concludere che l'intervento in argomento non è suscettibile di generare impatti significativi sulle componenti maggiormente coinvolte quali la biodiversità, il paesaggio, le acque superficiali, oltre che sulle restanti matrici e componenti ambientali; si ritiene, perciò, possibile escludere il progetto in argomento dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale;
- si ritiene, in ogni caso, necessario che gli aspetti relativi all'inserimento paesaggistico del progetto vengano ulteriormente approfonditi e migliorati nell'ambito della prescritta autorizzazione paesaggistica, ponendo particolare attenzione alle caratteristiche costruttive ed estetiche dell'opera – compresi la pedana panoramica ed il muro di contenimento oggetto di sistemazione – che, nella configurazione finale, dovrà risultare inserita in maniera armoniosa all'interno del contesto territoriale interessato; a tal fine dovrà, quindi, essere garantita la massima salvaguardia del canneto esistente. A tal riguardo, si ritiene opportuno che il Proponente, oltre alla messa in opera delle mitigazioni



## Regione Lombardia

---

indicate nella documentazione, provveda, nel periodo vegetativo antecedente alla fase di cantiere, alla realizzazione di una mappatura della vegetazione acquatica dell'area spondale prevedendo la rimozione dell'eventuale flora alloctona infestante; il monitoraggio annuale della vegetazione spondale dovrà essere effettuato anche nella fase post-operam per un periodo di 3 anni.

**DATO ATTO** che il presente provvedimento:

- concorre all'obiettivo Ter.09.02.198 "Miglioramento delle prestazioni ambientali degli impianti e della qualità ambientale degli interventi e delle trasformazioni territoriali" del vigente PRS;
- non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli art. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013;

**ATTESTATA** la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi dell'art.4 comma 1, della l.r. 17 del 04/06/2014;

### DECRETA

1. di esprimere al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il parere che il "Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa (VA), piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA" in Comune di Lavena Ponte Tresa (VA), proposto da Yacht Club Ceresio, può essere escluso dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale, per i motivi esposti nella relazione istruttoria, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente atto;
2. di ritenere necessario, nel contempo, per i motivi esposti nell'allegata relazione istruttoria, che gli aspetti relativi all'inserimento paesaggistico del progetto vengano ulteriormente approfonditi e migliorati nell'ambito della prescritta autorizzazione paesaggistica, ponendo particolare attenzione alle caratteristiche costruttive ed estetiche dell'opera – compresi la pedana panoramica ed il muro di contenimento oggetto di sistemazione – che, nella configurazione finale, dovrà risultare inserita in maniera armoniosa all'interno del contesto territoriale interessato; a tal fine dovrà, quindi, essere garantita la massima salvaguardia del canneto esistente. A tal riguardo, si ritiene opportuno che il Proponente, oltre alla messa in opera delle mitigazioni indicate nella documentazione, provveda, nel periodo vegetativo antecedente alla fase di cantiere, alla realizzazione di una mappatura della vegetazione acquatica dell'area spondale prevedendo la rimozione dell'eventuale flora alloctona



## Regione Lombardia

---

infestante; il monitoraggio annuale della vegetazione spondale dovrà essere effettuato anche nella fase post-operam per un periodo di 3 anni.

3. di trasmettere il presente atto al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ed agli Enti territoriali interessati;
4. di provvedere alla pubblicazione del testo integrale del decreto e della relazione istruttoria, parte integrante e sostanziale del presente atto, sul sito web S.I.L.V.I.A. [www.silvia.servizirl.it/silviaweb/](http://www.silvia.servizirl.it/silviaweb/);
5. di attestare che il presente atto non è soggetto alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013.

IL DIRIGENTE

AUGUSTO CONTI

Atto firmato digitalmente ai sensi delle vigenti disposizioni di legge



Regione Lombardia

## Giunta Regionale

Direzione Generale Ambiente e clima  
U.O. Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. statale relativa al  
**Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa (VA), piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA 5)**

Proponente: Yacht Club Ceresio

Rif. **MATTM: ID-VIP: 5145**

Rif. istruttoria regionale: **VES018-MA**

## Relazione istruttoria

### 1. Premessa

L'istanza di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. riguarda la realizzazione di un nuovo pontile turistico atto ad ospitare imbarcazioni, realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio, nel Comune di Lavena Ponte Tresa (VA), in ampliamento alla concessione demaniale LAVENA 5.

La tipologia progettuale è quella di cui al punto 2 lett. f) dell'All. II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, ovvero "*porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*"; il progetto è, dunque, sottoposto a verifica di assoggettabilità a V.I.A. in capo al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM).

L'istanza di verifica è stata acquisita in data 11/02/2020 dal MATTM, il quale ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria ed avviato il relativo procedimento il 30/03/2020 dandone comunicazione alla Regione Lombardia e agli Enti territoriali; il concorrente interesse regionale è stato espresso con nota prot. T1.2020.0015710 del 03/04/2020.

Con nota in atti reg. prot. T1.2020.0015888 del 06/04/2020 Regione Lombardia ha avviato l'istruttoria ai fine dell'espressione del proprio parere in merito all'istanza, chiedendo nel contempo il parere agli Enti territoriali interessati.

Con nota in atti reg. prot. T1.2020.0024125 del 16/06/2020, Regione Lombardia ha trasmesso al MATTM il proprio contributo finalizzato alla richiesta di integrazioni al Proponente.

Il 26/10/2020 (in atti reg. T1.2020.0047949) il Proponente ha trasmesso integrazioni spontanee a seguito delle osservazioni di Regione Lombardia (tali integrazioni sono state pubblicate sul portale web del MATTM in data 07/12/2020).

La Provincia di Varese ha trasmesso il proprio parere di competenza con note in atti reg. prot. T1.2020.0018981 del 07/05/2020 e T1.2020.0064885 del 29/12/2020.

### 2. Localizzazione, quadro progettuale e quadro programmatico

#### 2.1 Localizzazione

Il porto turistico in progetto si colloca in provincia di Varese, in Comune di Lavena Ponte Tresa. Il Comune dista circa 20 Km dal capoluogo di Provincia, ed è collocato nella zona Nord della Provincia stessa, al confine con la Svizzera; il territorio comunale è ricompreso tra le Prealpi lombarde a Sud-Est e Sud-Ovest, mentre si affaccia sul Lago Ceresio (Lago di Lugano) in direzione Nord e Nord-Est. Nel dettaglio, l'area di studio si trova poco a valle dello stretto di Lavena, nella porzione orientale dell'abitato che affaccia sul Lago Ceresio, lungo un tratto costiero caratterizzato dalla presenza di una fascia a canneto, in corrispondenza del Residence di proprietà della Società EURODOMUS INVESTMENTS s.r.l.

## 2.2 Quadro progettuale

Il progetto in argomento prevede di ampliare la concessione demaniale – denominata LAVENA 5 e rilasciata dall'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Gira allo Yacht Club Ceresio – in adiacenza del Residence di proprietà della Società EURODOMUS INVESTMENTS s.r.l. presso il Comune di Lavena Ponte Tresa (VA), in via Zanzi, al fine di:

- recuperare la darsena esistente realizzando una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna che popola lo specchio d'acqua e il canneto limitrofi;
- inserire pontili galleggianti per l'ormeggio fino ad un massimo di 28 imbarcazioni;
- realizzare vasche e fascine di accrescimento ittiofauna.

La passerella, il pontile e la piattaforma galleggianti avranno una superficie complessiva di circa 305 m<sup>2</sup>; la lunghezza massima dei moli (disposti a "L") è di 41 m + 51,5 m, la superficie dello specchio d'acqua interessato è pari a circa 1.500 m<sup>2</sup>, mentre le aree esterne (piattaforma di avvistamento dell'avifauna) interessano una superficie di circa 30 m<sup>2</sup>.

I pontili galleggianti saranno ancorati ad una struttura portante costituita da pali infissi nel fondale, (la cui profondità massima in sito è di circa 3 m). Tali pali in acciaio (in numero pari a 10) saranno collegati ai pontili attraverso anelli guida che ne consentiranno lo scorrimento verticale al variare del livello d'acqua.

I pali di sostegno della piattaforma galleggiante saranno utilizzati anche per agganciare le vasche di accrescimento del "Salmerino Alpino" (dimensione di m 2,00 x m 6,00), specie autoctona che richiede temperature dell'acqua piuttosto basse per il suo accrescimento; inoltre, sotto la piattaforma saranno posizionate delle fascine che contribuiranno al ripopolamento del "Pesce Persico", altra specie autoctona. Le fascine che verranno utilizzate saranno costituite da potature di piante di varie essenze legnose e verranno sostituite ogni anno.

La Società Sportiva Yacht Club Ceresio svilupperà attività sportive quali: vela, canottaggio, attività subacquee ecc. mediante l'istituzione di appositi corsi di avvicinamento e di perfezionamento, prevedendo l'esclusivo utilizzo di barche a vela ed a remi. Le imbarcazioni potranno essere ormeggiate sia sul lato "esterno del pontile" (verso il lago), sia sul lato "interno" (verso la sponda e il canneto).

## 2.3 Quadro programmatico

L'area di intervento in Comune di Lavena Ponte Tresa è individuata dal PTR nella "Fascia Prealpina", all'interno delle unità Tipologiche dei "Paesaggi delle Valli Prealpine" e "Paesaggi dei Laghi Insubrici". Rispetto agli indirizzi ed obiettivi del PTR, considerando, in particolare, gli elementi strutturali che compongono i "Paesaggi dei Laghi Insubrici", il Piano Paesaggistico Regionale individua una specifica tutela volta prioritariamente alla difesa della naturalità delle sponde, dei corsi d'acqua affluenti, delle condizioni idrologiche che sono alla base della vita biologica del lago. L'apparato scenografico delle rive lacustri consente esclusivamente inserimenti in scale adeguate all'esistente, con particolare attenzione all'uso di materiali edilizi e tinteggiature confacenti ai luoghi. Nello specifico, l'art. 19 del PPR vigente, "Tutela e valorizzazione dei laghi insubrici" evidenzia i caratteri peculiari e connotativi del paesaggio atti ad orientare la pianificazione alla tutela e alla valorizzazione degli elementi che lo caratterizzano, perseguendo precisi obiettivi volti alla preservazione della continuità dei sistemi verdi e degli spazi aperti, alla salvaguardia dello scenario lacuale, ai percorsi di fruizione ed ai punti di osservazione che restituiscono le peculiarità di tali territori.

Con riferimento al PTCP della Provincia di Varese, 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 coni visuali e viste panoramiche dalle sponde medesime, in particolare con l'obiettivo di:

- 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 del Comune di Lavena Ponte Tresa, l'area di costa interessata dall'intervento è individuata nel Documento di Piano come "area a servizi esistenti", mentre 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. L'area, inoltre, è collocata in "classe di sensibilità paesistica molto alta", essendo area tutelata per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, del D.Lgs. 42/2004, che include tra tali aree "i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi".

Il territorio comunale di Lavena Ponte Tresa non è interessato da aree naturali protette. Nelle immediate vicinanze, in territorio elvetico, al di là dello stretto di Lavena, si trova il Parco Naturale di importanza cantonale Parco del Monte di Caslano.

La porzione del Lago di Lugano in cui si inserisce il progetto è riconosciuta quale elemento di primo livello della Rete Ecologica Regionale.

Considerato quanto sopra, non si rilevano vincoli ostativi alla realizzazione dell'opera nelle disposizioni degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale

### **3. Quadro ambientale e considerazioni**

Lo Studio Preliminare Ambientale e le integrazioni documentali hanno considerato e valutato i potenziali effetti dell'intervento sulle componenti significativamente interessate. Si ritiene, pertanto, necessario formulare le seguenti puntuali considerazioni in merito a specifici aspetti e componenti ambientali, a seguito dell'esame complessivo della documentazione prodotta.

#### **3.1 Atmosfera**

Il Proponente, nello Studio Preliminare Ambientale, afferma che il contributo dell'opera sarà poco rilevante rispetto alla situazione attuale in termini di impatti sulla qualità dell'aria.

A sostegno di ciò, nella documentazione integrativa, il Proponente:

- ha precisato che il progetto non prevede la realizzazione di nessuna nuova area a parcheggio, né privata né pubblica, oltre a quelle già presenti in zona e non vi sarà, pertanto, incremento di traffico veicolare rispetto a quello già oggi presente;
- ha affermato che la realizzazione dell'opera nelle sue specifiche componenti operative non prevede emissioni di qualsiasi genere in atmosfera derivanti da attività da mezzi pesanti di cantiere, quali demolizioni, scavi e movimenti di materiali, in quanto attività non previste nella cantierizzazione dell'opera; l'infissione dei pali di ancoraggio del molo e del pontile avverrà mediante battipalo idraulico con motore elettrico;
- ha effettuato un calcolo indicativo delle emissioni in atmosfera generate in fase di esercizio dai mezzi natanti individuati per il pontile in progetto utilizzando la metodologia indicata nelle Linee Guidebook 2019 EEA. La stima considera, quali emissioni di confronto, soltanto il numero complessivo di posti barca autorizzati sulla sponda italiana (542) e su quella svizzera (1.500 circa), riferiti al bacino Sud ed a quello di Porto Ceresio, in quanto non sono disponibili dati relativi al bacino Nord (Lugano), alle barche con propria darsena e quelle introdotte nel lago tramite carrelli mobili. Non è stato possibile determinare neanche la classificazione dei natanti da



diporto: a remi, a vela ed a motore dentro o fuori bordo, e di quelli a motore le caratteristiche tecniche e di esercizio. Perciò è stato ipotizzato che le imbarcazioni considerate siano dello stesso tipo di quelle che saranno attraccate al nuovo pontile, ipotesi che non tiene conto del transito dei natanti della navigazione lacuale, che avviene tutto l'anno, e di altri tipi di imbarcazione con motori fuori ed entro bordo di potenza notevolmente superiore di quella riportata nella tabella EMEP/EEA 2019, e con tempi di navigazione a tutto motore.

Con tali ipotesi cautelative di calcolo, la stima evidenzia che le emissioni imputabili al nuovo pontile rappresentano lo 0,54% del totale delle imbarcazioni naviganti sul Lago Ceresio considerate. La percentuale di incremento dei posti barca da progetto rispetto agli autorizzati risulta essere del 1,37%, di cui 0,54% con motore ausiliario fuori bordo.

In merito all'ultimo punto, si rileva che nelle ipotesi di stima è stato adottato un approccio cautelativo, in quanto le emissioni in atmosfera generate in fase di esercizio dai mezzi natanti individuati per il pontile in progetto sono state confrontate con un valore sottostimato delle emissioni imputate alla navigazione lacuale complessiva, a causa della mancanza di informazioni riguardo al numero reale di imbarcazioni naviganti sul Lago Ceresio ed alla rispettiva tipologia di motore. Alla luce di tali considerazioni e del fatto che molte delle imbarcazioni del pontile in progetto sono prive di motore o con motore ausiliario, l'impatto emissivo derivante risulta poco significativo.

### 3.2 Rumore

Rispetto all'impatto acustico del progetto nella fase di esercizio, il Proponente, nelle integrazioni volontarie allo Studio Preliminare Ambientale, ha argomentato che i 28 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);

Viene inoltre precisato che il molo ed il pontile non sono equipaggiati per attività notturna da diporto.

Tali elementi e parametri progettuali vanno a corroborare le affermazioni riportate Studio Preliminare Ambientale circa la irrilevanza dell'impatto acustico del progetto.

### 3.3 Salute umana

Considerato quanto valutato per le componenti atmosfera e rumore, si ritiene che il progetto in argomento con causi impatti significativi e negativi sulla salute della popolazione interessata.

### 3.4 Acque superficiali

Si ritengono esaustive le esplicazioni fornite dal Proponente nella documentazione integrativa circa la previsione delle dotazioni impiantistiche utili alla tutela dello specchio idrico (dotazioni per la raccolta dei rifiuti, delle acque reflue delle imbarcazioni, ecc.), nonché la descrizione dei piani di intervento in caso di emergenza (sversamenti idrocarburi in acqua, incendi...) e la descrizione degli accorgimenti che verranno adottati in fase di cantiere, per minimizzare gli impatti dovuti alle manovre di trasporto e al posizionamento delle strutture.

### 3.5 Biodiversità

L'area di progetto è prospiciente le ultime propaggini di un lembo di canneto che interessa il tratto di sponda occidentale del lago in Comune di Lavena Ponte Tresa per una lunghezza di circa 500 metri circa ed una profondità variabile da 3 a 20 m; il canneto confina prevalentemente con aree di prato arborato e/o roveti.

Nello Studio Preliminare Ambientale viene evidenziato che, per mitigare il più possibile l'impatto del

progetto su detta formazione naturale, oltre a limitare il più possibile l'area interessata dall'intervento, si procederà al taglio della formazione, e non al suo dragaggio, al fine di non rimuovere gli apparati radicali e consentire un nuovo rapido accrescimento della vegetazione. Inoltre, sempre a fini mitigativi, viene indicato che lo svolgimento dei lavori sarà effettuato in periodo autunno-invernale in modo tale da non interferire con i periodi riproduttivi delle principali specie ittiche e ornitiche presenti.

Il Proponente evidenzia, inoltre, che per la parte del canneto adiacente al muro di contenimento esistente in calcestruzzo e per l'area demaniale in concessione, i Soci dello Yacht Club Ceresio, previa autorizzazione della Provincia di Varese, provvedono annualmente nel mese di gennaio al taglio controllato del canneto, nonché alla sua manutenzione ed alla pulizia manuale dei rifiuti galleggianti trasportati sia dal vento che dal moto ondoso creato dai natanti in transito nello stretto di Lavena.

Considerato quanto sopra e viste in particolare le azioni di mitigazioni prospettate dal Proponente, si ritiene che non vi siano impatti significativi e negativi su tale componente ambientale.

In ogni caso, si ritiene opportuno che il Proponente provveda, nel periodo vegetativo antecedente alla fase di cantiere, ad una mappatura della vegetazione acquatica dell'area spondale prevedendo la rimozione dell'eventuale flora alloctona infestante; il monitoraggio annuale della vegetazione spondale dovrà essere effettuato anche nella fase post-operam per un periodo di 3 anni.

### 3.6 Paesaggio

La soluzione progettuale, come già evidenziato, è collocata in una parte di territorio di particolare interesse naturalistico e paesaggistico, in stretta relazione con lo specchio lacuale; così come proposta risulta di forte impatto sullo scenario del lago e visibile da più punti di osservazione: dai monti retrostanti e fronteggianti, dalle strade che costeggiano lo scenario lacuale e dal Parco Naturale del territorio elvetico, separato dall'Italia solo da una ristretta lingua di lago.

Nello Studio Preliminare Ambientale e nella documentazione integrativa sono presenti approfondimenti ed analisi degli aspetti naturalistici e paesaggistici del luogo.

Le opere risultano quale alterazione dello stato dei luoghi che, tuttavia, può essere limitato attraverso l'utilizzo corretto di materiali e dei colori al fine di un inserimento più armonioso del progetto nell'ambito paesaggistico interessato.

I moduli galleggianti proposti e descritti nella documentazione trasmessa sono caratterizzati da un piano di calpestio in resina similteck che presenta immagine di doghe in legno teck, ma che, rispetto allo stesso legno, ha maggior resistenza e totale assenza di schegge. Le parti di telaio fuori acqua saranno in acciaio zincato a caldo, con elevata resistenza meccanica sia all'azione del moto ondoso sia al tiro delle imbarcazioni.

La pedana di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna verrà schermata con strutture lignea realizzata in cannule di legno naturale che ripeta il più fedelmente possibile l'adiacente canneto per favorire l'avvicinamento dell'uomo in ambienti naturali senza disturbare la fauna presente.

In conclusione, si ritiene che l'intervento proposto possa essere realizzato nel rispetto delle seguenti indicazioni relative alle caratteristiche costruttive ed estetiche dell'opera che dovranno essere debitamente tenute in considerazione ai fini dell'ottenimento della necessaria autorizzazione paesaggistica:

- la pedana panoramica di avvistamento della fauna, sporgente sull'acqua, deve risultare parte integrante della composizione di riqualificazione dell'area, pertanto il parapetto dovrà essere realizzato con materiali leggeri e presenti in luogo e di colore consono a quelli esistenti;
- la sistemazione del muro di contenimento esistente, a seguito dei lavori, dovrà risultare di aspetto, colore e materiale coerenti e riconoscibili nel più ampio contesto territoriale;
- dovrà essere posta particolare attenzione alla salvaguardia del canneto esistente al fine di mantenerne l'integrità.

### 3.7 Inquinamento luminoso

Nelle documentazione integrativa trasmessa, viene evidenziato che il molo ed il pontile non avranno illuminazione notturna d'insieme, ma semplicemente una illuminazione di cortesia a led da 20 W, autoalimentata da autonomo pannello solare, in corrispondenza di ogni posto barca e punti luce di sicurezza, per la segnalazione notturna dal piano di calpestio, realizzati in optoelettronica, con led ad alta intensità, basso consumo e basso voltaggio (5 W) alimentati anch'essi da pannelli, il tutto nel pieno rispetto della l.r. 5 ottobre 2015 - n. 31.

#### **4. Conclusione**

La documentazione depositata dal Proponente, comprendente lo Studio Preliminare Ambientale e le integrazioni volontarie, porta a concludere che l'intervento in argomento non è suscettibile di generare impatti significativi sulle componenti maggiormente coinvolte quali la biodiversità, il paesaggio, le acque superficiali, oltre che sulle restanti matrici e componenti ambientali; si ritiene, perciò, possibile escludere il progetto in argomento dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale.

Si ritiene, in ogni caso, necessario che gli aspetti relativi all'inserimento paesaggistico del progetto vengano ulteriormente approfonditi e migliorati nell'ambito della prescritta autorizzazione paesaggistica, ponendo particolare attenzione alle caratteristiche costruttive ed estetiche dell'opera – compresi la pedana panoramica ed il muro di contenimento oggetto di sistemazione – che, nella configurazione finale, dovrà risultare inserita in maniera armoniosa all'interno del contesto territoriale interessato; a tal fine dovrà, quindi, essere garantita la massima salvaguardia del canneto esistente.

A tal riguardo, si ritiene opportuno che il Proponente, oltre alla messa in opera delle mitigazioni indicate nella documentazione, provveda, nel periodo vegetativo antecedente alla fase di cantiere, alla realizzazione di una mappatura della vegetazione acquatica dell'area spondale prevedendo la rimozione dell'eventuale flora alloctona infestante; il monitoraggio annuale della vegetazione spondale dovrà essere effettuato anche nella fase post-operam per un periodo di 3 anni.

\* \* \*