



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

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

* * *

Parere n. 154 del 29 gennaio 2021_____

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Porto di Verbania - Riqualficazione e potenziamento dell’approdo presso Largo Palatucci”.</p> <p>ID_VIP: 5078</p>
Proponente:	<p>Società Nautica Bego S.r.l.</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva n. 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘*Definizioni*’, che definisce al comma 1, lett. m), *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*”;

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU) e in generale le Linee Guida Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;

RILEVATO che:

- La Società Nautica Bego S.r.l. (d’ora innanzi anche Proponente), con nota del 18/12/2019, acquisita al prot. n. 33610/DVA del 27/12/2019, perfezionata con la nota del 18/01/2020, acquisita al prot. n. 3755/MATTM del 24/01/2020, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al “*Porto di Verbania – Riqualificazione e potenziamento dell’approdo presso Largo Palatucci*”, ricadente nel Comune di Verbania, Frazione Pallanza, Provincia di Verbania (Regione Piemonte);
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. n. MATTM/5796 del 30/01/2020 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell’istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 è stato pubblicato sul sito web dell’Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7322/10592>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso;
- la Regione Piemonte, con determinazione dirigenziale atto n. DD-A18593 dell’11/03/2020, acquisita al prot. n. MATTM/22899 dell’1/04/2020, ha fornito la propria osservazione unitaria regionale (comprensiva del relativo allegato) con riferimento al progetto in oggetto, 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;
- il Proponente ha trasmesso al MATTM (prot. n. MATTM/81661, 81665 e 81672 del 14/10/2020) le proprie controdeduzioni, con relativa documentazione allegata;
- la Divisione, con nota n. 39784/MATTM del 29/05/2020, ha trasmesso alla Direzione generale per il risanamento ambientale (RIA), e per conoscenza alla CTVA (prot. n. 1814 del 3/06/2020), la nota della Provincia del Verbano Cusio Ossola, acquisita al prot. n. 15297/MATTM del 2/03/2020, con

la quale la suddetta Provincia segnala che l'area oggetto di intervento ricade nella perimetrazione del Sito di bonifica di Interesse Nazionale di Pieve Vergonte e pertanto suggerisce che la Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque - Divisione III - Bonifiche e Risanamento del MATTM sia coinvolta nel procedimento in oggetto; con la nota, la Divisione ha chiesto alla Direzione RIA di valutare quanto suggerito dalla Provincia, ma a tutt'oggi non risulta essere pervenuta alcuna risposta.

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis del D. Lgs. n. 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*", la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

Elaborati di progetto

- Documento di Verifica assoggettabilità VIA;
- Relazione generale
- Piano economico finanziario quadro generale
- Relazione piano economico
- Piano manutenzione opere in acqua
- Piano di sicurezza opere in acqua
- Piano di sicurezza opere a terra
- Relazione calcolo sistema ancoraggio
- Computo metrico estimativo generale
- 01Tav.E01a-Edificio 1 PIANTE
- 02Tav.E01b-Edificio 1 SEZIONI PROSPETTI
- 03Tav.E02-stato attuale edifici 2e3
- 04Tav.E03-Progetto Edificio 1
- 05Tav.E04-Nave Punto Info
- 06Tav.E05-Render e fotoinserimento
- 07Tav.E06-Progetto Edificio 6
- 08Tav.G01 Corog
- 09Tav.G02-Stato attuale
- 10Tav.G03 documentazione fotografica
- 11Tav.G04-Planimetria generale
- 12Tav.G05 ter-Concessione
- 13Tav.G06-Sovrapposizione
- 14Tav.P01-Porto a secco
- 15Tav.P02-Piano ormeggi

- 16Tav.P03-Pontili frangionde
- 17Tav.P04-Pontile galleggiante
- 18Tav.P05a-Ancoraggio pontili direzione lago
- 19Tav.P05b-Ancoraggio pontili direzione terra

Documentazione Tecnico-Ambientale

- Relazione paesaggistica
- Relazione geologica e geotecnica
- Studio moto ondoso
- Studio previsionale di impatto viabilistico
- Valutazione previsionale di impatto acustico

Osservazioni del pubblico e Controdeduzioni

- MIBACT: nota prot. n. 11690-P del 31/03/2020, acquisita CTVA prot. n. 883 del 31/03/2020;
- Regione Piemonte: determinazione dirigenziale atto n. DD-A18593 dell'11/03/2020, acquisita al prot. n. MATTM/22899 dell'1/04/2020, con relativo Allegato;
- Controdeduzioni del Proponente acquisite con prot. n. MATTM/81661, 81665 e 81672 del 14/10/2020;

EVIDENZIATO che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- la Relazione di Verifica di Assoggettabilità a VIA è stata presentata allo scopo di valutare i possibili impatti ambientali derivanti dal Progetto di riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci proposto dalla Società Nautica Bego S.r.l. nel Comune di Verbania. A seguito dell'ottenimento della Concessione Demaniale, il Proponente intende realizzare un nuovo porto ampliato rispetto all'originale (andato completamente distrutto per un evento meteorico di particolare intensità avvenuto nell'ottobre 2013), con l'aggiunta di una serie di servizi di cui l'originaria infrastruttura del 2003 (oggi totalmente dismessa) era carente. L'articolazione della Relazione è la seguente: Introduzione, Quadro di riferimento programmatico, Quadro di riferimento progettuale, Quadro di riferimento Ambientale, Valutazione degli Impatti ambientali potenziali, Sintesi degli Impatti attesi, Bibliografia;
- ai fini della valutazione assumono rilevanza le Osservazioni avanzate dalla Regione Piemonte, a conclusione di apposita istruttoria (anche con apposita Conferenza dei Servizi, riunitasi in un'unica seduta il 13/02/2020), 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; di tali Osservazioni e delle relative controdeduzioni da parte del Proponente si tiene conto nell'ambito delle verifiche qui sotto riportate;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili;

In ordine alla localizzazione del progetto e ai suoi contenuti

- Il sito di progetto si colloca sulla sponda occidentale piemontese del Lago Maggiore, nel Comune di Verbania, frazione Pallanza (sponda occidentale del Promontorio della Castagnola), in prossimità del confine con Intra e in corrispondenza con Largo Palatucci, lungo Via Vittorio Veneto (SS34). Tutta l'area interessata dagli interventi misura 44.142,40 m² di cui 14.570,40 m² di aree a terra e 29.572 m² di specchio acqueo;
- la motivazione del progetto consiste nel ridotare la città di Verbania di una infrastruttura indispensabile per lo sviluppo socio economico del territorio e per il turismo, dopo che l'originario porto era stato completamente dismesso a seguito degli irreparabili danni causati dall'evento catastrofico dell'ottobre 2013. L'originale infrastruttura, dedicata alla nautica da diporto (con 160 posti barca per unità da diporto di lunghezza fuori tutto compresa tra 6 m e 14 m, 130 posti auto e un fabbricato di servizio), non aveva mai offerto servizi complementari, assolvendo solo una funzione di ampio "parcheggio" di natanti e restando quindi una struttura di fatto marginale ed in buona parte disconnessa dalla realtà del territorio, verso il quale assolveva prevalentemente alla esclusiva domanda di chi necessitava di un'area di stazionamento, senza per altro riuscire a fornire a tale utenza il supporto di ulteriori servizi che l'attività altresì avrebbe richiesto;
- dal punto di vista dei suoi contenuti, il progetto propone la riorganizzazione dell'area a terra e lo sfruttamento dello specchio acqueo antistante a largo Palatucci, allo scopo di realizzare un approdo per la nautica da diporto ad elevato standard qualitativo, un'eccellenza nell'ambito dell'offerta nautica del Lago Maggiore. L'approdo Palatucci sarà dotato di 258 posti barca per unità da diporto di l.f.t. (lunghezza fuori tutto) compresa tra 5 m e 17 m, serviti con acqua, luce e impianto di video-sorveglianza, di un impianto di rifornimento carburante, di un'area cantieristica di circa 2.606 m² attrezzata anche per l'alaggio e il varo delle unità da diporto fino a 17,00 m di lunghezza e di un porto a secco, di facile rimozione, per le unità da diporto di minori dimensioni, schermato esternamente con pannellature. L'approdo poi disporrà di 178 posti auto, di bar, ristorante e di una piccola struttura ricettiva. Esso sarà dotato di 6 gruppi di servizi igienici, collocati negli edifici esistenti. La pista ciclabile e la passeggiata che affaceranno sul lago garantiranno la continuità della fruizione pedonale e pubblica, in generale, del lungolago. La parte a terra è riorganizzata e concepita in uno con la parte in acqua senza tralasciare la sua importanza di affaccio privilegiato della città e di elemento di congiunzione tra il centro di Intra e i Giardini Botanici di Villa Taranto.
- la superficie delle **opere a terra** misura circa 14.570 m². L'accesso all'approdo da via Vittorio Veneto tramite via Generale Dalla Chiesa è modificato rispetto all'esistente con l'inserimento di una rotatoria su via Generale Della Chiesa. L'area cantieristica è in parte costituita da superfici coperte, che occuperanno ampia porzione degli immobili di proprietà della Società Nautica Bego S.r.l., in parte da aree scoperte. Le lavorazioni, dunque, sono svolte in parte al coperto, in parte allo scoperto dove è presente anche un porto a secco, di facile rimozione, per unità da diporto di l.f.t. max pari a 7 m (n. 24 stalli). Le lavorazioni al coperto sono effettuate al piano terra dell'edificio di proprietà oggetto di trasformazione, piano che con altezza massima interna pari a 6,20 m, sarà inoltre destinato a rimessaggio a secco di natanti e svilupperà una superficie netta pari a 566 m² al piano terra, cui si aggiungono 25,86 m² per servizi destinati al personale e 32,35 m², questi ultimi localizzati al piano soppalcato previsto al di sopra dell'area officina. Gli immobili di proprietà della Società Proponente Bego S.r.l. saranno oggetto quindi di consistenti interventi di trasformazione mediante complessiva ristrutturazione e ampliamento in parziale sopraelevazione. Oltre alle superfici destinate all'attività di cantieristica, gli interventi di riqualificazione prevedono la realizzazione di spazi commerciali, terziari direzionali e ad uso polivalente. L'area cantieristica disporrà di un travel lift di 6 m x 18 m, per l'alaggio/varo di unità da diporto di l.f.t. max pari a 16,50 m e di un impianto di sollevamento per l'alaggio/varo di unità da diporto di l.f.t. max pari a 7,00 m. Nell'estremità NO dell'area è posizionato anche l'impianto di rifornimento carburante che potrà essere fruito sia all'esterno della diga di sopraflutto che, in caso di condizioni meteorologiche avverse, all'interno. La riqualificazione e l'ampliamento dell'area cantieristica comporta la rettificazione della banchina verso il lago nonché il rifacimento della pavimentazione del piazzale. Per garantire ai diportisti l'accesso in sicurezza alla diga di sopraflutto è prevista la realizzazione di un percorso pedonale dedicato lungo il confine con la base del Comando Provinciale dei Carabinieri. L'area ricreativa situata immediatamente a SO dell'area cantieristica misura circa 1.962 m² ed è caratterizzata dalla presenza di un lounge bar con affaccio sul lago: edificio con superficie

coperta pari a 641 m², sviluppato su due livelli, che, per la sua particolare conformazione architettonica che richiama le linee di un'imbarcazione con la prua protesa verso l'accesso al bacino lacustre, si pone quale elemento di forte caratterizzazione dell'area portuale e di richiamo per l'intero territorio. Anche in questo caso è prevista la realizzazione di una nuova banchina e il recupero del molo esistente. L'area di parcheggio (P1) misura 2.794 m² ed è dotata di n. 100 posti auto. Ulteriori aree a parcheggio sono state ricavate ai lati della strada in corrispondenza della passeggiata lungolago: l'area P2 che misura 530 m² e dispone di n. 39 posti auto, l'area P3 che misura 540 m² e dispone di 39 posti auto. Elemento caratterizzante e punto focale è l'edificio con funzione di punto informativo ubicato nell'estremità SO dell'area parcheggio. La passeggiata è mediamente larga 3,50 m, protetta lato strada/parcheggio da elementi a verde che segnalano il passaggio pedonale. La scelta di arricchire l'area richiesta in concessione con tali elementi è anche dettata dalla consapevolezza della vicinanza con i Giardini Botanici di Villa Taranto. Lungo la passeggiata lungolago sono ubicate le passerelle di accesso al pontile A;

- le **opere in acqua** hanno una configurazione trapezoidale con la base minore rivolta verso il centro del lago e la base maggiore che segue l'andamento del profilo artificiale della costa in parte rettificato per consentire un migliore sfruttamento dello specchio acqueo richiesto in concessione. Tale profilo è articolato in tre tratti: quello a NE, lungo circa 160,00 m, sul quale affacciano l'area cantieristica, l'area ricreativa NE, e l'area a parcheggio; il tratto centrale, di circa 187,20 m, lungo il quale si sviluppa la passeggiata lungolago; infine, il tratto SO, lungo circa 72,00 m, sul quale affaccia l'area ricreativa SO, elemento di congiunzione con i soprastanti parcheggi dei Giardini Botanici di Villa Taranto. La protezione dello specchio acqueo richiesto in concessione, la cui quota di fondale oscilla tra - 2,50 m e - 39,00 m sotto il livello medio del lago è garantita tramite due dighe frangionde galleggianti. La diga di sopraflutto che protegge il bacino portuale a NE è radicata nell'estremità NE dell'area in concessione, più precisamente presso l'area cantieristica. La diga di sottoflutto che delimita lo specchio acqueo protetto a SO è radicata in corrispondenza dell'area ludico/commerciale ubicato al di sotto del parcheggio di servizio del Giardini Botanici di Villa Taranto. Complessivamente le dighe di protezione misurano circa 375,00 m e sono ormeggiabili sul lato interno. L'imboccatura portuale è rivolta a SO ed è larga 34,00 m ed è segnata da due elementi ottagonali posti in testata ai pontili C e H sui quali saranno collocati i fari. All'interno del bacino protetto sono posizionati cinque pontili galleggianti (composti da moduli che vanno dagli 8 m ai 13 m), la cui lunghezza complessiva misura circa 440 m che, con il lato ormeggiabile interno delle dighe frangionde, garantiranno l'ormeggio a 258 unità da diporto di 5 - 17 m di l.f.t. Il progetto prevede la realizzazione di 258 nuovi posti barca di l.f.t. compresa tra 5 m e 17 m, con una superficie di specchio acqueo ormeggiabile pari a 8.903,20 m². Di questi 258 posti barca, 244 saranno per la locazione annuale, a cui si sommano 10 posti barca da destinare a transito temporaneo, e 4 posti barca da asservire alle attività di pubblica sicurezza e protezione civile;
- la scelta di un'opera interamente galleggiante (dighe e pontili) è dettata dalla morfologia del paraggio caratterizzata da fondali di elevata profondità. Infatti, le profondità alle quali dovranno essere ancorati i moduli frangiflutti vanno da un minimo di -12,00 metri (livello medio lago) a un massimo di -37,50 metri. Gli ormeggi saranno realizzati utilizzando due tipologie di pontili galleggianti, quella con blocco di dimensione 12,00 m e quella con blocco avente dimensione di 8,00 m. L'elevata profondità del fondale, natura, moto ondoso ed escursione dei livelli di piena e magra, che determinano un innalzamento e un abbassamento del livello medio del lago di circa 5,00 m di escursione, ha comportato uno studio ad hoc di fattibilità dei sistemi di ancoraggio. Infatti, il classico sistema con catene e corpi morti provoca eccessive oscillazioni nei pontili di contro, il sistema con pali infissi nel fondale, pur consentendo l'innalzamento e l'abbassamento dei pontili durante le fasi di magra e di piena del lago, non è convenientemente economico dato l'elevata profondità del lago. La soluzione individuata è un sistema ibrido costituito da una boa galleggiante ancorata al fondale con catene o cime di alta tenacità (poliestere) sulla quale è incernierata una coppia di bielle distanziatrici vincolate al pontile. Questo sistema permette di associare l'economicità del sistema a catene per fondali profondi con la rigidità offerta dal sistema delle bielle (limitare le oscillazioni del pontile). Per quanto riguarda i pontili galleggianti a ridosso della banchina, si è scelto un sistema di ancoraggio su pali guida che permettono l'innalzamento e l'abbassamento dei pontili in funzione del livello del lago, magra e piena, tali elementi saranno

collegati ai moduli galleggianti mediante degli anelli corripalo posizionati lungo i pontili e sulla testata dei due moduli esterni. Le unità da diporto saranno ormeggiate tramite finger e minifinger considerato che gli elevati fondali non permettono l'impiego del classico sistema a pendino. I suddetti pontili saranno collegati a terra mediante il posizionamento di passerelle in alluminio di dimensione pari a 14 m;

- il progetto prevede anche la realizzazione di un impianto fotovoltaico asservito alla nuova area portuale, col quale si intende conseguire un significativo risparmio energetico per la struttura servita, mediante il ricorso alla fonte energetica rinnovabile rappresentata dal sole. Il dimensionamento energetico dell'impianto fotovoltaico, che sarà anche connesso alla rete del distributore, è stato effettuato tenendo conto della disponibilità di spazi sui quali installare l'impianto fotovoltaico, disponibilità della fonte solare, fattori morfologici e ambientali (ombreggiamento e riflettanza). Il progetto, ponendo attenzione all'inserimento paesaggistico dell'impianto, prevede l'installazione del sistema fotovoltaico sull'estradosso della copertura di due edifici siti nel complesso. Quello di maggiore sviluppo, di circa 200 m² sarà localizzato sulla copertura della struttura destinata a ricovero stagionale delle imbarcazioni. Un secondo campo dello sviluppo di 100 m² sarà installato sulla copertura dell'edificio esistente per il quale il progetto prevede un rivestimento perimetrale che sviluppato oltre l'estradosso di copertura che ne occluderà la visibilità dai pubblici spazi. Dal punto di vista dell'inserimento architettonico, nel caso di applicazioni su coperture a falda, la scelta dell'orientazione e dell'inclinazione va effettuata tenendo conto che è generalmente opportuno mantenere il piano dei moduli parallelo o addirittura complanare a quello della falda stessa. Ciò in modo da non alterare la sagoma dell'edificio e non aumentare l'azione del vento sui moduli stessi. In questo caso, è utile favorire la circolazione d'aria fra la parte posteriore dei moduli e la superficie dell'edificio, al fine di limitare le perdite per temperatura. Nel caso in esame le condizioni di intervento hanno consentito di adottare una soluzione ottimale per la resa dell'impianto progettato prevedendone infatti l'installazione con orientamento a sud;
- la Relazione Generale riporta un cronoprogramma dal quale emerge che il tempo stimato per la completa attuazione degli interventi di progetto è pari a 30 mesi dall'avvio dei lavori della prima fase esecutiva;

In ordine al Quadro di Riferimento Programmatico

- La Relazione del Proponente elenca le varie normative nazionali e regionali in merito alle componenti acqua, atmosfera, emissioni acustiche, rifiuti solidi, beni ambientali quali boschi, fauna, paesaggio e aree protette;
- Per quanto riguarda il Piano Territoriale Regionale, il sito del progetto ricade nell'Ambito di Integrazione Territoriale (AIT) n. 2 Verbania Laghi riportati dall'Allegato "A" delle NTA. Il comune di Verbania è aggregato nel sotto-ambito 2.1 con i Comuni: Arizzano, Bee, Ghiffa, Mergozzo, Oggebbio, Premeno e Vignone come riportato nell'Allegato "B" della NTA. Nell'ambito del Piano Paesistico Regionale, l'area in esame risulta vincolata ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, lettera c: "I fiumi, i torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1755, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 m ciascuna" poiché rientra all'interno della fascia di 150 m dalla sponda del Lago Maggiore. Si colloca, in particolare, nell'Ambito 12 – Fascia costiera nord del Lago Maggiore, Unità di Paesaggio 1204 – Verbania e fascia lacustre. Tale unità di paesaggio rientra nella tipologia normativa n.5 – Urbano rilevante alterato;
- Gli interventi in progetto non ricadono, nemmeno parzialmente, tra le aree protette di cui alla L. n. 394 del 6/12/1991, identificate come SIC, SIR, ZPS o Rete Natura 2000. Si colloca nel SIN di Pieve Vergonte, perimetrato con Decreto 10 gennaio 2000, comprendente l'area dello stabilimento Enichem, il fiume Toce, il Lago Maggiore e quello di Mergozzo. In relazione al Lago Maggiore, le criticità/problematiche quali-quantitative riguardano inquinanti rappresentati principalmente da DDT, mercurio e arsenico, nonché dai solventi clorurati. La contaminazione per DDT più elevata si

è accertata nella Baia di Pallanza come diretta conseguenza di maggiori apporti di tale sostanza dal Toce;

- Nell'ambito del Piano disciplinante l'Uso del Demanio idrico lacuale della Città di Verbania (approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 85 in data 03/10/2011), che disciplina sia l'ambito demaniale a terra sia quello in acqua, in esecuzione alla LR n. 2/2008 e al D.P.G.R. n. 13/2009, si individuano per le aree richieste in concessione le seguenti destinazioni: attività portuali - A2 "porti in concessione di servizi", coincidente con l'attuale approdo Palatucci; attività nautiche e cantieristica navale corrispondente all'area demaniale antistante gli edifici di proprietà del proponente; opere pubbliche o di interesse pubblico - E2 "aree per parcheggi, strade, piazze, percorsi pedonali e/o ciclabili, aree a verde, ai lati della cantieristica. È ammessa la realizzazione di "opere funzionali all'attività nautica, compresa la realizzazione di pontili galleggianti, nelle aree di pertinenza di cantieri nautici" (art. 13 delle Norme del Piano disciplinante l'Uso del Demanio). Possono essere, inoltre, realizzate "opere permanenti" da parte di "soggetti privati per finalità di pubblico interesse", comunque sottoposte al rispetto della normativa edilizia, urbanistica e paesaggistica vigente (art. 10 delle Norme del Piano disciplinante l'Uso del Demanio). Le funzioni di Progetto risultano, pertanto, compatibili con il Piano, ma il rilascio della concessione demaniale è stato comunque subordinato al rispetto delle norme urbanistiche vigenti (art. 7 comma 2 della Norme del Piano disciplinante l'Uso del Demanio);
- Il Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.) della Città di Verbania (approvato con DGR n. 13_2018 del 28.01.2006) colloca le aree demaniali richieste in concessione tra le "aree per attrezzature di uso pubblico e servizi in insediamenti residenziali", quali "aree per parcheggi pubblici". L'area e gli edifici di proprietà del proponente, insieme alla porzione demaniale antistante, sono classificate "aree a destinazione prevalentemente terziaria, commerciale, direzionale, di servizio" (tav. AT3 F.1). Le "Schede di Indirizzo per l'Attuazione degli Interventi" (approvate con DCC n.138 del 8.10.2015), riportate nella Variante al P.R.G. n.23, individuano l'area n. 72, su cui insistono gli edifici di proprietà del proponente, per i quali è previsto l'intervento di ristrutturazione edilizia con sopraelevazione con incremento massimo del volume esistente pari al 20%. È inoltre individuata nella stessa scheda, l'area appartenente al demanio idrico lacuale antistante, nella quale è ammessa la sola realizzazione di aree verdi con percorsi pedonali, ciclabili e di servizio. Nella nota del Comune di Verbania, inviata in risposta alle eccezioni sollevate dall'ANAS ai fini della formulazione delle Osservazioni unitarie della Regione Piemonte, in merito alla classificazione urbanistica delle aree del progetto, si dice che queste sono assoggettate dal P.R.G. vigente ad Uso Pubblico e che "il Piano disciplinante l'uso del demanio idrico lacuale prevede per l'area in oggetto: zona destinata ad attività portuale – porti in concessione di servizi, secondo i parametri di edificabilità previsti dall'art. 16 delle Norme di Attuazione del P.R.G.". L'area in oggetto quindi "è prevista come edificabile o trasformabile";

In ordine alle caratteristiche delle componenti ambientali e alla valutazione dell'impatto potenziale

Atmosfera

- Nella Relazione vengono riportati i dati storici e stagionali riferiti alle condizioni meteorologiche (temperatura, precipitazioni, umidità, evaporazione e vento). Con riferimento alla qualità dell'aria si riporta che il comune di Verbania non ha nel quinquennio 2009-2013 superato per almeno tre anni su cinque i limiti di soglia previsti dall' ex art. 2 del D. Lgs. n. 155/2010. Essendo il sito di progetto ubicato in un'area già interamente urbanizzata (la stessa su cui sorgeva il vecchio Porto) e collocato in prossimità di una rete viaria al lato scorrimento su cui transitano quotidianamente veicoli che generano immissioni, relativamente alla qualità dell'aria locale il contributo del cantiere si giudica insignificante, o del tutto trascurabile, a motivo di emissioni limitate ai mezzi del cantiere e considerando il numero, le ore di funzionamento e i giorni complessivi di utilizzo. Impatto giudicato nullo per quanto riguarda la fase di esercizio per le immissioni di inquinanti dai veicoli in transito da e per il nuovo approdo;

Idrobiologia

- Per la descrizione delle acque superficiali nel Lago Maggiore, il Proponente riporta i dati della Commissione Internazionale per la Protezione delle Acque Italo Svizzere (CIPAS) relativi al 2016, confrontati con i dati degli anni precedenti, per stabilire una tendenza evolutiva dei diversi indicatori considerati. Le tematiche analizzate sono quelle relative alla temperatura media delle acque, alla profondità di mescolamento, alla trasparenza, alla clorofilla A, al biovolume totale del fitoplancton, allo zooplancton, alla concentrazione di carbonio organico totale, alla concentrazione media di fosforo (in progressivo aumento nel corso degli ultimi anni) e azoto e alla concentrazione di ossigeno (per la quale si rileva un'accentuata flessione negli ultimi anni, in particolare nelle acque profonde). Dal punto di vista dei potenziali impatti del progetto sulle acque lacustri il Proponente evidenzia limitati problemi di torbidità che si avranno necessariamente durante le fasi di posizionamento delle strutture di ancoraggio delle nuove banchine. L'impatto tuttavia è giudicato come localizzato e di breve termine e, pertanto, si ritiene che sia da considerarsi trascurabile. A progetto ultimato potrebbe esserci una alterazione della qualità dall'acqua (impatto negativo moderato). Per la fase di esercizio, la tipologia del progetto è tale per cui non sono previsti impatti;
- Per quanto riguarda l'inquinamento delle acque, nella Relazione si riportano i risultati delle indagini effettuate sulle carote di sedimento relative al DDT (e suoi metaboliti), PCB (policlorobifenili) e Mercurio, a motivo del fatto che il progetto ricade nella perimetrazione del SIN di Pieve Vergonte, area quindi potenzialmente contaminata in particolare per i sedimenti. Le presenze di questi tre elementi sono ai loro valori massimi negli anni '60-'70, ma ancora oggi si registrano presenze significative soprattutto di PCB e di Mercurio. Questo ultimo è presente anche nei sedimenti più profondi, sia pur a partire dagli anni '80 con forte riduzione delle concentrazioni;
- Nelle sue Osservazioni, la Regione Piemonte evidenzia la mancanza di un'adeguata analisi degli impatti ambientali derivanti dalla riqualificazione e potenziamento del porto, con particolare riferimento alla matrice acque e alle componenti biotiche, compresi gli habitat di interesse e di oggetto di tutela della ZSC/ZPS Fondo Toce (IT1140001), presenti nelle vicinanze dell'area oggetto di riqualificazione. Inoltre, a proposito del tema delle bonifiche, rileva che l'attuale grado di dettaglio della progettazione da parte del proponente debba essere 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”*;
- Nelle sue controdeduzioni, su questo punto il Proponente rileva che la ZSC/ZPS Fondo Toce (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 reputa pertanto 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. Circa l'ipotesi che un aumento della capacità di stalli della nuova struttura portuale possa essere diretta causa di un aumento delle attività nautiche in modo tale da provocare impatti negativi sull'area tutelata non è ritenuta *“assolutamente dimostrabile né ragionevolmente concreta”*. Sarebbero necessarie valutazioni più specifiche sulla consistenza della mobilità nautica dell'intero bacino del Lago da parte degli Enti preposti alla tutela dell'area, al fine di verificarne le incidenze dirette ed indirette sul contesto protetto. È segnalato, a tal 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 utili per chi fosse chiamato a verificare eventuali impatti negativi che la propria iniziativa progettuale abbia a generare. Per quanto riguarda l'aspetto delle bonifiche, è ben noto al Proponente il fatto che l'area interessata dal progetto ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale di Pieve Vergonte, ma ritiene 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". Per ciò che concerne il sistema degli ancoraggi profondi rappresentato nelle tavole, questo "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 avviata in fase di pre cantierizzazione ovvero di definizione degli aspetti esecutivi del progetto";

- Sempre a proposito dei sistemi di ancoraggio dei pontili, la cui manutenzione secondo la Regione Piemonte non risulta descritta nei suoi contenuti e nella sua frequenza (al pari della manutenzione di tutta l'area portuale e dei servizi annessi), il Proponente aggiunge nelle controdeduzioni che "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 non è dovuta ad una mancata valutazione del documento prodotto ma altresì trova fondamento nel supposto timore che per le opere in esame possa riprodursi quanto accaduto con la struttura preesistente, si evidenzia come tale tematica non sia cogente con la procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale";

Geologia ed idrogeologia

- Nell'Elaborato relativo alla relazione geologica e geotecnica, il Proponente analizza in dettaglio la caratterizzazione e modellazione geologica del sito, così come indicata nel D.M. 17/01/2018, evidenziando la presenza di una serie di unità geolitologiche (depositi alluvionali, depositi di spiaggia, depositi di origine antropica). Per i fondali dell'area di progetto, preliminarmente alla fase di progettazione è stato eseguito un nuovo rilievo batimetrico in modo da verificare lo stato di fatto del fondale esistente da cui è stata successivamente redatta un'apposita carta con le batimetriche inserite in quote assolute sul livello medio del mare che costituisce la base cartografica per l'esecuzione della progettazione delle opere in oggetto. Dall'analisi del rilievo batimetrico e dal confronto con il precedente eseguito prima dell'inizio dei lavori del porto attuale, emerge che nello specchio acqueo antistante l'attuale porto il fondale è stato significativamente modificato sia da operazioni di scavo e dragaggio che di riporto, effettuate in occasione della realizzazione del porto medesimo sia pur permanendo una forma convessa, residuo di una antica struttura conoidale nel settore nord (antistante il cantiere nautico), mentre si osserva una forma concava in corrispondenza del precedente porto, verosimilmente dovuta a un intervento di dragaggio. La relazione contiene dati riferiti anche al livello lacustre, alla variazione periodica del livello del lago e valutazioni sulle piene più significative degli ultimi anni. Per la modificazione idrografica e i dragaggi, l'impatto è giudicato trascurabile, a motivo del fatto di operare in un contesto già predisposto per la costruzione dell'originario porto (vecchio approdo di Largo Palatucci e tratto di costa già ampiamente modificato anche per effetto della costruzione della S.S. 34). Ugualmente trascurabile è giudicato l'impatto circa la produzione di acque reflue e scarichi idrici, in fase sia di cantiere sia di esercizio: si rileva che l'intera area di progetto risulta già pavimentata e dotata di sistemi di raccolta delle acque di dilavamento che saranno mantenuti e riorganizzati nel processo di rinnovamento delle infrastrutture, così come si prevede l'allacciamento delle acque reflue provenienti dalle strutture ricettive al sistema fognario consortile al quale sono già collegati gli insediamenti attuali. Impatti sostanzialmente nulli sono considerati quelli circa l'introduzione di nuovi ingombri fisici e/o nuovi elementi e consumi di suolo e l'alterazione delle condizioni di permeabilità complessiva del suolo (la riqualificazione del sito non comporterà infatti alterazioni rilevanti rispetto al quadro attuale): il

sistema delle opere a terra non costituisce un fattore di interferenza particolarmente rilevante con la porzione di territorio in oggetto; gli scavi saranno limitati a quelli necessari per la realizzazione delle opere di fondazione delle strutture in progetto per le quali è probabile che il progetto esecutivo preveda la realizzazione di fondazioni indirette (micropali) riducendo ulteriormente la movimentazione del terreno superficiale. Si riscontrerebbe pertanto un positivo significativo impatto sulla stabilità complessiva del suolo e sottosuolo, ponendo rimedio a situazioni di dissesto in atto che impediscono di fatto l'utilizzo di parte delle strutture esistenti. I materiali provenienti dagli scavi, nel rispetto dei disposti del DPR n. 120/2018 e del D. Lgs. n. 152/2006 saranno poi riutilizzati per la sistemazione definitiva dell'area, senza trasporti ex situ e, quindi, relativo traffico di mezzi pesanti indotto. Non è prevista l'esecuzione di scavi sul fondale (dragaggi) per cui non sono prevedibili impatti relativi a questo tipo di attività neppure dal punto di vista ambientale e rispetto alla qualità delle acque. Le nuove opere a lago saranno ancorate al fondo con un sistema di corpi morti e funi le cui caratteristiche sono ben dettagliate negli elaborati di progetto. Gli impatti complessivi relativi alle attività di scavo e movimentazione terra saranno quindi assimilabili a quelli di un cantiere edilizio di piccole dimensioni e, quindi, trascurabili nelle fasi di cantiere e nulli in fase di esercizio.

- Circa l'aspetto dei rifiuti, la Regione Piemonte nelle sue Osservazioni ha rimarcato che il Proponente non ha fatto cenno a problematiche di questo tipo, sia per la fase di cantiere che per quella gestionale, rilevando che: *“Nella fase di cantiere è opportuno mettere in evidenza una stima dei quantitativi dei rifiuti ottenuti dalla demolizione 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 materiali naturali. 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 questa 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 – DCR 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.);*
- Nelle sue controdeduzioni, su questo punto il Proponente giudica l'incremento delle strutture fisse portuali *“non 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”*, anche in virtù della presenza di un efficiente e ben organizzato servizio locale di raccolta e smaltimento rifiuti (Con. Serv. VCO S.p.A.) a servizio delle Amministrazioni comunali del territorio;

Vegetazione e uso del suolo

- In considerazione dello stato attuale del sito di progetto, che di fatto costituisce il vecchio porto oggetto di ampliamento, con strutture ancora in essere e presenza di scarsa vegetazione arbustiva artificiale, la Relazione rileva che non è prevista eliminazione di vegetazione naturale e, pertanto, l'impatto è da considerarsi nullo. Relativamente ai potenziali disturbi e/o interferenze sulla vegetazione circostante, essi potrebbero essere dovuti al deposito delle polveri sollevate durante le

operazioni di cantiere sulla vegetazione presente nelle immediate vicinanze del sito di progetto. L'impatto, al riguardo, è considerato comunque nullo, in quanto le lavorazioni sono limitate alla sola area di progetto. Anche per quanto riguarda il consumo di suolo, si evidenzia che il progetto sarà realizzato interamente all'interno della proprietà, dove sono presenti le strutture del vecchio porto e, pertanto, si prevede che l'impatto sia nullo vista l'assenza di vegetazione naturale o da conservare. Per la fase di esercizio, gli impatti potrebbero essere considerati nel complesso positivi, in virtù della prevista introduzione di nuovi elementi vegetazionali. Il progetto prevede, infatti, una consistente piantumazione concentrata nelle aree a uso pubblico (specie quelle dei nuovi parcheggi da realizzare), con la piantumazione in particolare di 94 nuovi alberi di seconda grandezza e la costruzione di numerose aiuole con arbusti soprattutto di acidofile;

Fauna

- La relazione presenta l'inquadramento faunistico dell'area e le varie classi di fauna interessate (Teriofauna, Ornitofauna, Erpetofauna e Ittiofauna). Sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, *“in considerazione della localizzazione del sito di progetto su superfici in cui già sorgeva il vecchio porto turistico, in una zona interclusa urbanizzata con scarsa se non nulla valenza faunistica, si ritiene che l'impatto sia nullo. Allo stesso modo, una volta posizionati i nuovi pontili galleggianti, anche in considerazione dell'estensione della superficie del Lago Maggiore, si ritiene che il progetto non generi alterazione e/o riduzione di habitat acquatici”*;
- La Regione Piemonte, nelle sue Osservazioni, cita *la nota prot. 32 del 28/02/2020 del Commissariato Italiano per la Convenzione Italo-Svizzera sulla pesca, dove 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 commerciale. 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”*;
- Il Proponente, nelle sue controdeduzioni, precisa che *“relativamente ai possibili impatti sull'ittiofauna con il porto ampliato e a regime 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 porto (rumore, movimentazione dei sedimenti, disturbo antropico, ecc.). Si ritiene, per tanto, che la situazione attesa non differisca sostanzialmente da quella pregressa”*;

Ecosistemi

- Il sito di progetto appartiene a un più vasto ambito unitario caratterizzato da insediamenti urbani prevalentemente residenziali con elevate quantità di verde pertinenziale (giardini). L'ecomosaico di appartenenza (unità ecosistemica omogenea in struttura e funzione relativa) si inserisce all'interno di fitte trame urbane consolidate, che nel tempo hanno indotto ad un processo di impoverimento ecosistemico nella zona. Tale ecomosaico risulta, inoltre, completamente isolato dal punto di vista eco-relazionale con i più importanti ambiti naturali presenti al contorno (la zona umida di Fondotoce, i versanti boscati del Monterosso e gli ambiti ripari del Torrente San Bernardino). I disturbi e le interferenze sugli ecosistemi terrestri saranno causati dall'insieme degli effetti diretti del rumore e delle polveri a carico della fauna e della vegetazione presenti in prossimità del sito di progetto, con impatto da ritenersi nullo. Relativamente ai disturbi e alle interferenze agli ecosistemi acquatici, le attività di cantiere saranno limitate nello spazio, localizzandosi in prossimità della costa dove erano presenti le banchine del vecchio porto, e nel tempo, essendo le operazioni previste per la realizzazione del progetto di durata complessivamente limitata. Inoltre, gli interventi saranno tali da

non recare particolare disturbo all'ecosistema acquatico del Lago Maggiore e, pertanto, l'impatto è da considerarsi nullo. Sia per l'alterazione nella struttura e nella funzionalità degli ecosistemi terrestri, sia per quella nella struttura e nella funzionalità degli ecosistemi acquatici, a progetto ultimato non sono previste interferenze tra il nuovo porto e gli ecosistemi e, pertanto, non è previsto nessun impatto;

Rumore

- Per l'approfondimento relativo alla componente, il Proponente ha presentato l'Elaborato "VPIA - Valutazione Previsionale di Impatto Acustico", nel quale, oltre ai riferimenti legislativi, sono riportati i dati relativi all'inquadramento acustico dell'area di studio, con le descrizioni e caratterizzazioni della sorgente in esame e dei ricettori sensibili presenti all'intorno, con relativa mappatura generale dell'area modellizzata e indicazione dei livelli sonori dei punti ricevitori. L'intervento di maggiore impatto sotto il profilo acustico è quello relativo alla realizzazione di micropali e paratie berlinesi che, unitamente all'installazione di palancole, costituiranno le opere di consolidamento e di fondazione delle nuove murature da realizzarsi in c.l.s. armato con successivo paramento in pietrame. Le mappature acustiche di previsione in fase di cantiere, nelle condizioni preventivate di massimo impatto indotto dalle attività svolte, evidenziano il superamento dei limiti di Zona in corrispondenza di alcuni dei ricettori più prossimi circostanti le aree di lavoro, seppur con livelli attesi non particolarmente elevati, i quali, con buona probabilità, saranno parzialmente mascherati/sormontati dal traffico veicolare lungo la S.S. n° 34 del Lago Maggiore. Il contributo di impatto acustico indotto dalla riqualificazione dell'Approdo Palatucci nella sua fase di esercizio ai punti ricevitori non evidenzia significativi aumenti rispetto alle condizioni originarie. Tutti i livelli attesi nella situazione post-operam sono infatti inferiori a +1dB rispetto alle condizioni preesistenti;
- La Regione Piemonte, nelle sue Osservazioni, riporta la nota prot. 11225 del 5/03/2020 del Comune di Verbania, nella quale si evidenzia, tra l'altro, che nella proposta: "*la valutazione dei livelli di immissione dovrebbe essere svolta a prescindere dalla presenza della fascia di pertinenza stradale della SS34, 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; - la valutazione è stata condotta considerando unicamente l'approdo quale sorgente sonora in 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.); - non vi è una chiara correlazione tra i ricettori individuati nell'ortofoto e le informazioni riportate nelle tabelle con i valori numerici previsti dalla modellizzazione; la sigla 'identificativo ricettori' non è riconducibile all'ubicazione dei ricettori e non consente di identificarli in modo univoco*";
- A tali osservazioni, il Proponente, nelle sue controdeduzioni, 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*". Per il secondo aspetto, il Proponente rileva che "*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 provvederà ad una rivisitazione della modellazione previsionale che tenga conto anche di tali elementi di potenziale disturbo sonoro". Infine, circa l'identificazione dei ricettori nelle tabelle fornite in relazione, si precisa che questa, "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, viene riportato nel documento un estratto dell'immagine ortofoto aerea e della mappatura previsionale con la sigla relativa a ciascun punto";

- *Sempre nelle controdeduzioni, il Proponente, inoltre, fa presente che "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, 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 consistenze residenziali prossime all'area di intervento".*

Viabilità

- *Il Proponente presenta l'Elaborato "SPIV Studio Previsionale Dell'Impatto Viabilistico", nel quale sono presentate le risultanze della valutazione del traffico attuale lungo la viabilità principale locale (SS 34 del Lago Maggiore), condotta mediante alcuni rilievi manuali svolti in tre diverse giornate (di cui 2 venerdì e 1 martedì, tipicamente a maggiore traffico in zona) di tre mesi diversi (aprile, giugno e settembre), e negli intervalli orari sotto indicati. Contestualmente al rilievo lungo l'arteria principale (Strada Statale) sono stati rilevati i transiti lungo Via Vittorio Veneto, in entrambi i sensi di marcia. In fase di cantiere non si prevede alcun impatto sul comparto viabilità, in quanto i limitati mezzi di cantiere in transito da e per il sito di progetto non comporteranno un incremento significativo del traffico attualmente presente. Per la fase post-operam, le analisi effettuate consentono di affermare che, a seguito del potenziamento dell'approdo Palatucci, non sono previste variazioni significative delle condizioni del deflusso veicolare rispetto alla situazione ante-operam;*
- *La Regione Piemonte, nelle sue Osservazioni unitarie, riporta "la nota prot. 87701 in data 13/02/2020 della società ANAS Spa, Gruppo FS Italiane, Area Gestione rete, dove si evidenzia 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. Ha ricordato che per le edificazioni dovrà essere rispettata la distanza stabilita per le costruzioni fuori del perimetro del centro abitato nel caso particolare metri 30 misurati a partire dal confine di proprietà della strada, così come definito dall'art. 3, 1° comma, p. 10, del vigente Codice della strada e comunque ogni variazione dello status quo della fascia di rispetto stradale è soggetta concessione da parte di ANAS SpA concessione che al momento non risulta né rilasciata né richiesta";*
- *Il Proponente, nelle sue controdeduzioni, rileva che il parere espresso da Anas S.p.A. è stato evidentemente 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 parere 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 del 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 SS. 34 esterna alla delimitazione del centro abitato, (delimitazione 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 II - 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". Il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada - Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppl. ord. alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303) e successive modificazioni all' 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 in copia si allega sotto la 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 I. 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 (vedasi 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 fuori dai centri abitati in aree urbanisticamente identificate come trasformabili. L'osservazione espressa da ANAS spa risulta per tanto superficiale e destituita di ogni coerenza con il progetto in esame";

- **Paesaggio e beni culturali**

- Il Proponente presenta l'Elaborato "RG PAES – Relazione paesaggistica", nel quale si analizza la componente paesaggistica sulla base dello studio dei fattori principali che possono essere utili per valutare l'inserimento dell'opera in progetto nel territorio circostante. Sono ripresi i vincoli gravanti sull'area, che risultano quelli afferenti solo alla parte terza del codice così detto Urbani, D. Lgs n. 42/2004 del 22 gennaio 2004 e s.m.i. In particolare, si citano 4 decreti di vincolo: D.M. del 30/11/1923 ("Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno alberato sulla strada Pallanza-Intra sito nel comune di Pallanza", interferente solo per pochi metri quadrati con l'area in concessione); D.M. del 1/04/1924 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico del terreno lungo il

Lago nel tratto confine Suna-Intra sito nel Comune di Pallanza, di proprietà di Ronchi Bernardo e fratelli Calo e Luigi fu Paolo"); D.M. del 28/02/1953 (*"Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei Comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio"*); D.M. del 25/06/1959 (*"Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Colle della Castagnola, con l'attigua porzione dell'abitato comunale e la zona costiera del Lago Maggiore nella frazione di Intra, sita nell'ambito del comune di Verbania"*, interferente solo per una minima frazione con l'area di concessione). Ovviamente, sull'area insiste la tutela paesaggistica sempre parte terza ma art. 142 lettera b), considerata la prossimità dell'area con la sponda del lago Maggiore. In fase di cantiere, a parere del Proponente, le pressioni sulla componente paesaggio non risultano significative, per cui non è previsto nessun impatto. Per la fase di esercizio si ritiene che l'inserimento paesaggistico delle opere in progetto sia da considerarsi positivo, a motivo del recupero del fabbricato esistente e del carattere dei nuovi edifici commerciali, non interferenti con il paesaggio (ovvero non in conflitto con questo) e integrati secondo criteri di ricerca di omogeneizzazione per non interferenza e coerenza e non con ricerca di mimesi dequalificante ed anonima;

- La Regione Piemonte, nelle sue Osservazioni, sostiene che *"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, A178, A181, A242 del Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte – Prima parte del Ppr"*. Pertanto, sono elencati alcuni punti di criticità, rispetto ai quali il Proponente ha risposto con le relative controdeduzioni riportate per ciascun punto:

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 n. 42/2004 e le aree di progetto.

Controdeduzione del Proponente: *"la situazione 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 dei vincoli di tutela paesaggistica ivi operanti non può essere accolta, in quanto non veritiera, quale motivazione per l'avvio 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 nella relazione paesaggistica allegata e nelle schede del PPR ivi richiamate"*;

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 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;

Controdeduzione del Proponente: "L'osservazione pare non considerare in alcun modo che l'intervento in esame prevede la riqualificazione ed il limitato potenziamento di una 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 si prefigge altresì di implementare. Con il successivo riscontro alle note espresse dalla Soprintendenza competente per territorio verranno affrontate e puntualmente contro dedotte le specifiche considerazioni in merito agli aspetti di inserimento paesaggistico posti alla base della proposta progettuale in esame";

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 a 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 spondale con quello esistente della limitrofa caserma dei carabinieri e rispetto alla descrizione della zona del "porto a secco" con relativo capannone di rimessaggio;

Controdeduzione del Proponente: "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";

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. 233- 35836 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;

Controdeduzione del Proponente: *“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”*;

5. Si evidenzia la necessità di ulteriori fotoinserti, 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 inserti nel contesto paesaggistico di riferimento e l'adeguatezza delle soluzioni, basandosi su criteri di congruità paesaggistica (forme, rapporti volumetrici, colori, materiali);

Controdeduzione del Proponente: *“Si dubita che l'esame delle documentazioni suindicate sia stato operato con l'auspicata attenzione e, ci sia consentito, senza preconcetti. Sostenere che i fotoinserti prodotti non consentano una chiara rappresentazione ed una completa rappresentazione degli interventi in progetto è assolutamente inveritiera. I fotoinserti 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”*. È riportata una immagine generale che ben rappresenta la completezza della documentazione prodotta. *“Con l'allegato E si trasmettono inoltre integrativi render fotografici che compiutamente rappresentano le consistenti in progetto”*;

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;

Controdeduzione del Proponente: *“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 rivestimento 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 con il contesto”*;

7. La porzione di edificio nautico esistente inglobato nella nuova struttura adibita a lounge-bar, appare una scelta poco idonea sia nella forma della copertura prevista sia 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 lounge-bar, al fine di meglio cogliere il rapporto di intervisibilità esistente con l'ambito di riferimento;

Controdeduzione del Proponente: *“Si tratta di una mera considerazione paesaggistica, per altro marcatamente soggettiva e non ha rilevanza alcuna per gli aspetti di verifica di assoggettabilità alla VIA”*;

TENUTO CONTO che, a parte le sopra richiamate Osservazioni unitarie espresse dalla Regione Piemonte, che ha riunito i pareri inviati dai vari Enti preposti, sono state avanzate osservazioni, ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006 da parte del MIBACT, Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, con nota prot. n. 11690-P del 31/03/2020, acquisita CTVA prot. n. 883 del 31/03/2020.

Con tale nota la Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio, per quanto di stretta competenza del Ministero e per le motivazioni sopra esposte come riconducibili ai contenuti dell'Allegato V della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006 – ancor più in particolare per le caratteristiche del progetto proposto e del territorio interessato; considerato il parere endoprocedimentale espresso con nota prot. n. 2660 del 03/03/2020 dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio; acquisito il contributo istruttorio del Servizio II della Direzione generale ABAP; sentito il Servizio III della Direzione generale ABAP; *“ritiene di dover chiedere al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in esito alla verifica degli impatti significativi e negativi del progetto di cui trattasi sul patrimonio culturale ed il paesaggio di cui alla Parte III del D. Lgs. n. 42/2004, la pronuncia positiva in merito all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento.*

Si rimane in attesa delle determinazioni in merito di codesto Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, in qualità di Autorità competente in sede statale.”.

Nella nota è riportato il parere endoprocedimentale della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Biella, Novara, Verbania-Cusio-Ossola e Vercelli (espresso con nota prot. n. 2660 del 03/03/2020), che esplicita gli impatti verificati o potenziali sul contesto paesaggistico e le proprie valutazioni circa la qualità dell'intervento nel modo seguente, concludendo che il progetto proposto necessita di essere assoggettato alla procedura di VIA:

- *“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 spondali 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 della fila di parcheggi immediatamente adiacente;*
- *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 spondale 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/trasformazione” si riporta che “si rilevano altri fattori 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 spondale esistente”, si ritiene evidenziare quanto segue in merito alle modifiche del limite spondale 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;

- Riguardo gli interventi modificativi e di ampliamento proposti sull'edificato 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 / trasformazione: Il terreno comprende un edificio 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 III 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 SPA.
- 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 ritiene 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;
- 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 potenziali impatti sul fattore ambientale del patrimonio culturale paesaggistico e del paesaggio;
- 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";
- 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";

TENUTO CONTO altresì che su questo punto il Proponente ribadisce che il progetto non debba essere sottoposto a VIA, ritenendo che siano invece soddisfatte le previsioni e le prescrizioni indicate dal Piano Paesaggistico Regionale, anche in virtù delle controdeduzioni avanzate rispetto a ciascuna delle osservazioni segnalate nella nota del MIBACT sopra citata, di seguito riportate:

- *"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'attuale 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 ...[omissis] è 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. 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...[omissis]. 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. [omissis] 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. 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 avvenuto 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...[omissis]. In questa logica di dialettica tra presente e progetto, il terrapieno si fa parapetto della passeggiata a lago sovrastante, richiamando le protezioni presenti lungo il percorso panoramico verso la punta della Castagnola. 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.

- *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. [omissis]... 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. [omissis]... L'operazione progettuale ha le sue matrici nelle linee sinuose degli elementi naturali che caratterizzato il luogo, fa propri 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. [omissis]...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. 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. [omissis]... 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. L'intervento di riqualficazione 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 riqualficazione 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 [omissis]... 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. 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 [omissis]... 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. 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 interdotta 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 riqualficazione, 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 sé 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. [omissis]...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 riqualficazione 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. [omissis];

- *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 SS 34 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;*
- *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”;*

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare, quanto di seguito indicato:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

- Innanzitutto occorre rilevare il fatto che il progetto riguarda un'area sulla quale insisteva l'originario porto costruito nel 2003, di cui si prevede oggi il potenziamento delle connesse infrastrutture e la riqualificazione, a seguito dei forti danneggiamenti causati dall'evento catastrofico del 2013, ma ciò non può comportare automaticamente l'esclusione da valutazioni circa la compatibilità ambientale delle opere da costruire o la presenza di impatti ambientali significativi; anche perché l'originaria costruzione era avvenuta in quell'epoca in esito a procedimento concessorio svolto dalla sola Regione Piemonte, allora ente competente alla complessiva valutazione del progetto stesso;
- Risulta evidente l'importanza strategica dell'opera in progetto per il Comune di Verbania e il suo territorio, con positive ricadute sul turismo e l'economia di tutto il comprensorio, ma proprio per questo e anche a motivo della storia recente che ha segnato la perdita dell'infrastruttura precedente proprio per cause di avversità ambientali, occorrono studi e valutazioni sostanzialmente più approfonditi circa le diverse componenti ambientali e tematiche di riferimento, in quanto gli elaborati progettuali presentati non consentono al momento una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006

- I rilievi espressi nelle Osservazioni unitarie espresse dalla Regione Piemonte, sulla base dei vari pareri e osservazioni di Enti pubblici raccolte, appaiono fondati, in particolare per quanto riguarda il giudizio (supportato dal parere dell'ARPA Piemonte) di carenza documentale, sia in termini di dettaglio progettuale degli interventi, sia in termini di valutazione degli impatti sulle diverse componenti ambientali nelle fasi di cantierizzazione e di esercizio e dei profili di sostenibilità delle opere;
- Nello specifico, emerge una estrema genericità nei documenti e nelle argomentazioni proposte dal Proponente, anche nelle sue controdeduzioni, con riguardo al fatto che l'area oggetto di intervento ricade nella perimetrazione del SIN di Pieve Vergonte, comprendendo pertanto anche lo specchio d'acqua interessato dai lavori. La problematica della possibile presenza di sedimenti contaminati non è stata tenuta presente nella progettazione delle opere in acqua (sono assenti anche le necessarie prospezioni geologiche e geotecniche dei sedimenti), senza alcuna previsione di attività di messa in sicurezza e bonifica e senza alcuna valutazione dei 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;
- Per molte valutazioni e approfondimenti richiesti dalla Regione Piemonte e dagli Enti coinvolti, il Proponente afferma trattarsi di elementi o aspetti che potranno essere presi in considerazione nell'ambito della progettazione esecutiva. Tuttavia, è ben noto che già nella fase di verifica di assoggettabilità debbano essere prodotti dal Proponente tutti gli studi, le indagini e gli approfondimenti sulle criticità, necessari per capire se il progetto determini potenziali impatti significativi e negativi sull'ambiente, in ordine ai quali occorre che siano chiariti (o forniti elementi utili a chiarire): entità ed estensione; natura; intensità e complessità; probabilità che si manifestino; prevista insorgenza, durata, frequenza e reversibilità; possibilità di cumulo con gli impatti di altri progetti esistenti e/o approvati; possibilità di riduzione attraverso interventi mitigativi da prevedere. Tutte queste necessarie analisi non sono state adeguatamente fornite dal Proponente attraverso le Relazioni e la documentazione presentata;
- Le osservazioni del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per i profili di competenza suggeriscono la necessità del coinvolgimento dello stesso Ministero;

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

- Per quanto riguarda le caratteristiche fisiche e tecniche del progetto sarebbe necessario valutare ulteriormente gli aspetti progettuali con riferimento agli eventi ondososi estremi, gli interventi manutentivi richiesti per il corretto funzionamento delle opere e le necessarie attività di dimissione delle strutture previste al fine del ripristino ambientale dell'area, aspetti che possono essere

approfonditi soltanto nell'ambito di una procedura di VIA ai sensi dell'art.23 del D,Lgs,n,152/2006 e s.m.i.; ulteriore aspetto è legato con la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con riferimento alle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato;

- Per il progetto proposto non si può escludere la presenza di impatti significativi derivanti 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 (IT1140001), presenti nelle vicinanze dell'area oggetto di riqualificazione;
- Inoltre, non si può escludere la modificazione dell'assetto idrografico connesso alle interazioni tra porto e dinamica della linea di costa;

La Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla