

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il sottoscritto dott. Marco Zacchera, Commissario Italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca(CISPP)

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Progetto, sotto indicato

**PORTO DI PALLANZA SUL LAGO MAGGIORE**

**GETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- X Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 X Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 X Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 X Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 X Rumore, vibrazioni, radiazioni  
 X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)  
 Salute pubblica  
 Beni culturali e paesaggio  
 X Monitoraggio ambientale  
 Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### INQUADRAMENTO LEGISLATIVO DI COMPETENZA

Va preliminarmente sottolineato che la Repubblica Italiana ha approvato e ratificato con firma di atti bilaterali una Convenzione internazionale con la Confederazione Elvetica per la gestione comune delle acque del Lago Maggiore. Tale convenzione è stata ratificata dal Parlamento italiano e dal Consiglio degli Stati elvetico. Trattasi più precisamente della "Convenzione Italia - Svizzera per la Pesca", legge n. 530 del 22 Novembre 1988, modificata con Scambio di note del 10/24 aprile 2017 relativo alla "modifica della Convenzione del 19 marzo 1986 tra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Italiana per la pesca nelle acque italo-svizzere". Atti entrati in vigore il 28 gennaio 2022.

Nella Convenzione vengono indicate - ed hanno quindi forza di legge - alcune imprescindibili normative che prevedono tra l'altro

#### Titolo VI

#### **NORME A PROTEZIONE DELL'AMBIENTE**

##### Articolo 14 (Interventi vietati o da sottoporre ad autorizzazione)

1. E' vietato smuovere il substrato di fondo ed estirpare le idrofite con qualsiasi attrezzo, fatti salvi l'uso degli attrezzi di pesca consentiti all'articolo 4 e gli interventi unicamente intesi a mantenere la navigabilità.
2. Le operazioni di pulizia e di sistemazione dei litorali che prevedono estirpazione di piante acquatiche e palustri e movimenti di terra, oltre alle autorizzazioni prescritte dalle vigenti norme di legge, devono essere sottoposte al parere obbligatorio e vincolante del Commissario.
3. (omissis) (norme relative a preservare le zone e canneto e corsi d'acqua)

##### Articolo 15 - (Obblighi ittiogenici e di ripristino ambientale)

1. Le autorizzazioni previste dall'articolo 14 potranno essere integrate da prescrizioni di obblighi ittiogenici.
2. Nel caso di accertate infrazioni dei disposti dell'articolo 14 il Commissario, secondo le procedure del proprio Stato, potrà richiedere, a titolo di risarcimento, obblighi ittiogenici commisurati ai danni provocati nonché il ripristino della situazione originaria ove ciò sia possibile.

\*\*\*\*\*

Con nota dell' 8 novembre 2023 questo Commissariato aveva segnalato al Ministero – non appena era venuto a conoscenza del progetto– che nessuno aveva richiesto pareri sull'opera proposta e che quindi l'intero iter autorizzativo appariva irregolare.

In sede di Commissione per la pesca si è successivamente proceduto ad un attento esame del progetto proposto. Esaminata tutta la documentazione disponibile, le preoccupazioni della Commissione Italo svizzera per la pesca si sono ulteriormente aggravate stante – a nostro parere - la non sufficiente considerazione dell'impatto che la costruenda opera portuale potrebbe avere sull'ambiente lacuale, le acque e in generale la fauna ittica e la gestione della pesca.

Preliminarmente si osserva inoltre come l'area è ricompresa nel "Piano di gestione delle aree demaniali" approvato dal Comune di Verbania alcuni anni fa e che – a suo tempo sentito in audizione anche il Commissario italiano per la Convenzione italo svizzera per la pesca – NON prevede la costruzione di un porto come quello proposto sul lungolago di Pallanza. Non si hanno notizie di cambiamenti o rielaborazioni del piano e, quindi, non si capisce come il progetto possa essere stato avviato e se ne possa immaginare un esito positivo in assenza delle necessarie variazioni di piano. A questo proposito l'art. 13 del Piano richiamato in relazione indica i limiti per la posa di boe ed alaggi ma NON contempla la costruzione di porti, soprattutto dell'ipotetica dimensione di quello oggetto di progetto.

Di più, nella relazione dei proponenti NON SI FA CENNO AI PORTI GIA' ESISTENTI MA AFFONDATI. La questione è importante perché a Verbania già esisteva UN ALTRO PORTO SU AREA DEMANIALE ovvero quello realizzato vicino alla zona di Villa Taranto. Tale porto – salvo una piccola parte - è AFFONDATO circa 10 anni fa sia per il maltempo che per la cattiva manutenzione. Buona parte del manufatto GIACE ANCORA SUL FONDALE, INQUINA E COMPROMETTE UN VASTO TRATTO DI LAGO, IMPEDISCE LA PESCA PER LA PRESENZA SUL FONDO DI CAVI, CORPI MORTI, BLOCCHI DI CEMENTO ECC. Ed è pubblica, recente notizia che si vorrebbe ricostruirlo ed anzi sarebbe già in corso la relativa pratica istruttoria.

ESISTE QUNDI IL RISCHIO DI UNA DUPLICE AUTORIZZAZIONE PER REALIZZARE DUE OPERE "CONCORRENTI". Logica vorrebbe che ESSENDOSI GIA' COMPROMESSA UNA VASTA AREA DI LITORALE E DI FONDALE non si vada a costruire UN ALTRO PORTO ma eventualmente SI RIPRISTINI quello già esistente e che, oltretutto, godeva di ampi spazi e servizi a terra.

Passando alle relazioni in accompagnamento al progetto appare evidente una CRITICITA' COMPLESSIVA nell'ipotizzare nuove aree portuali perché il Lago Maggiore è un bacino limitato (212 Km<sup>2</sup>.) non può e non deve essere solcato da un numero infinito di natanti oltretutto di grandi dimensioni (si guardino quelle dei natanti che si vorrebbero ricoverare nel nuovo porto, di lunghezza fino ad oltre 20 metri) che sono al di fuori di ogni logica, tradizione nautica ecc. Occorre insomma una valutazione contenitiva e complessiva che è lo spirito delle normative esistenti e non il moltiplicarsi di strutture che fatalmente incidono sulla linea di costa, i valori ambientali e paesaggistici DI UN'AREA CHE SI VUOLE PROPORRE COME POSSIBILE SITO UNESCO COME IL GOLFO BORROMEO (!) e che, a parere dello scrivente, andrebbe mantenuta il più possibile nelle condizioni originarie.

Più in generale alcuni giudizi espressi nel progetto (es: "si opera una riqualificazione del lungolago" o " il porto va integrarsi con le caratteristiche paesaggistiche del lungolago") sono del tutto opinabili e prive di riscontro. Anzi, è ben sostenibile e documentabile, l'esatto contrario.

Per esempio, sottolineato come la stessa relazione ammetta che NON ci siano parcheggi in zona (verrebbero resi disponibili solo 3 (tre) stalli per i servizi di un porto che può ospitare fino a 150 natanti, stalli che peraltro sarebbero di difficile accesso e sono già oggi l'unico polmone di posteggio per l'attività cantieristica e di bar esistente), si sottolineano molte incongruenze nella relazione come il fatto – è un altro piccolo esempio – che là ove si sostiene che i corpi del porto verrebbero scaricati da camion posteggiati sulla strada e poi trasportati sulla riva si omette di dire che quella strada (Largo Tonolli) NON è più raggiungibile, ad oggi, con un camion stante a limiti ora imposti alla viabilità ordinaria rispetto alla data di predisposizione dei progetti , così come appare concettualmente poco sostenibile e pericoloso che tutte le opere portuali possano essere collegate a

terra solo con una sola piccola passerella. Si pensi alla necessità di una eventuale evacuazione rapida delle banchine di decine o centinaia di persone per esempio in presenza di un incendio o di un temporale o di vento forte o addirittura di una tromba d'aria come quella che ha colpito proprio la zona interessata al porto, causando gravi danni, il 25 agosto 2011.

Dopo queste fondamentali premesse e fermo restando la riserva normativa iniziale, limitandosi al campo di stretta competenza del Commissariato italiano si evidenziano molte lacune del progetto.

#### ACUSTICA

Si parla di impiantare una lunga serie pali sul fondo del lago, ma nessun cenno o misura contenitiva viene data tenendo conto del grande impatto acustico subacqueo causato da queste vibrazioni, anche in acqua, legate al lavoro di "battipali" necessari per agganciare l'opera al fondo e ai relativi danni causati alle specie ittiche. E' evidente che ciò causerà la fuga dall'area di tutte le specie ittiche presenti. Se si pensa che oggi vengono vietate sul lago manifestazioni motonautiche proprio per il rumore causato dai motori ed i danni arrecati alla fauna ittica saremmo ora davanti ad un danno elevato e per la durata di tutto il cantiere. A questo proposito - se da un lato si auto-ammette la necessità di sospendere comunque il cantiere per alcuni mesi l'anno per non danneggiare le "legnaie" per i pesci persico specificatamente presenti - ci si può ben immaginare (ma non sono previsti correttivi od indennizzi) quale rumore e danni alla fauna verrà causato dai previsti 150 NATANTI che teoricamente ogni giorno ed anche più volte al giorno potranno entrare ed uscire dal costruendo porto. Il rumore causato da tutti questi motori porterebbe ad un danno permanente e sconsiderato alla fauna ittica.

Non solo: i progettisti immaginano di precostruire parti mobili del porto a Sesto Calende e Laveno e da lì trasferirli via lago a Pallanza per il loro posizionamento. Si sottolinea che la distanza tra Sesto Calende e Pallanza è di 50 Km A/R e non si sa quanti viaggi dovranno essere effettuati da chiatte o natanti da trasporto. Si consideri al proposito quale e quanto inquinamento, consumo di carburante, potenziali sversamenti, rumori di motori ecc. si verificheranno solo per questo assemblaggio a distanza. A questo proposito – e stiamo sempre parlando solo dal punto di vista acustico – è immaginabile che, poichè nel progetto è indicato che il porto NON sarebbe dotato di attrezzature per riparazioni, cantieristica ecc. conseguentemente OGNI VOLTA che un natante ormeggiato avesse bisogno di riparazioni o manutenzione dovrebbe spostarsi fino a Sesto Calende o nella migliore delle ipotesi a Laveno Mombello. E' sicuramente chiaro al Ministero l'effetto impattante su un bacino limitato come il Lago Maggiore di tutta questa massa di natanti in navigazione solo per andare e venire da Pallanza e le relative conseguenze sull'ambiente.

#### MOVIMENTAZIONE DEI SEDIMENTI LACUSTRI

Fermo restando le precise disposizioni di cui in premessa indicate dalla Convenzione internazionale, nel progetto ci si limita ad assicurare che verranno prese precauzioni per limitare la movimentazione del fondo lacuale e che ciò non creerebbe problemi, al più verrà creata una "cintura" galleggiante che potrebbe raccogliere i rifiuti eventualmente dispersi.

E' ben nota al Ministero la situazione disastrosa causata al Lago Maggiore dalla presenza di numerose aziende chimiche che nei decenni hanno prodotto una grande quantità di scarti e veleni industriali che sono stati

trasportati a valle dalle acque superficiali e profonde e si sono poi depositati sul fondo del lago. Oltre all'inquinamento "storico" del Lago d'Orta (tributario del Verbano), l'impianto ENICHEM di Pieve Vergonte (SITO DI INTERESSE NAZIONALE individuato con Legge n. 426 del 9 dicembre 1998) ha causato direttamente ed indirettamente lo sversamento di DDT e di altri pericolosi componenti chimici che hanno portato, dal 1996, addirittura ALLA CHIUSURA GENERALIZZATA E PER MOLTI ANNI DELLA PESCA il cui divieto è tuttora perdurante per la specie agone (*Alosa agone*). Come è noto il DDT si deposita sul fondo ma, entrando nella catena alimentare per quanto ingerito dai pesci, continua la sua presenza nell'ambiente. L'unica pratica soluzione del problema è attendere che sedimenti successivi si depositino lentamente sul fondo del lago sullo strato sottostante, coprendolo, come negli anni sta lentamente avvenendo. L'idea di smuovere i fondali per impiantarvi le "basi" del porto è del TUTTO CONTRARIA ALLA PRASSI APPLICATA ED ADOTTATA NEGLI ULTIMI 25 ANNI e fatalmente porterà a torbide e alla "rimessa in circolo" di grandi quantità di materiali inquinati che non possono certo essere "risucchiati" durante i lavori. In parte ciò succederà poi quotidianamente anche per il movimento causato dalle eliche dei motori per gli stalli, soprattutto i più prossimi a riva.

E' sorprendente leggere poi nella relazione che i fondali "non sono inquinati", soprattutto perché l'area del Golfo Borromeo (e quindi anche Pallanza) era tra le più interessate a questo inquinamento. E' questa un'ottima e positiva notizia, ma se ne richiedono però tutte le comunicazioni formali e le relative analisi perché - a questo punto - sarebbe dovere del Ministero comunicare (se è vera) ufficialmente questa "buona notizia" a tutti gli interessati e, per quanto ci compete, adoperarsi per cancellare i divieti ittici esistenti. Temiamo – però – che un'analisi puntuale e precisa confermi la presenza di inquinanti nel limo di fondo che quindi va mosso il meno possibile.

Si ricorda che nell'area portuale è inserita anche quella dello sbocco della ex fognatura dell'ospedale di Pallanza che – ora inserita nel circuito di depurazione – funge però da scolmatore in caso di pioggia. Si possono immaginare le conseguenze visive e ambientali di tali periodici sversamenti con affioramento del liquame (e materiale conseguente) all' INTERNO del porto. Di ciò però, sorprendentemente, non ne è dato cenno nella relazione progettuale.

Possiamo mettere a disposizione del Ministero tutte le raccomandazioni, i divieti e gli obblighi che imponiamo ogniqualvolta ci viene richiesto il nostro parere (obbligatorio) ai sensi degli art. 14 e 15 della Convenzione per pratiche relative alla pulizia o dragaggio dei fondali anche di una semplice darsena per rendersi conto della estrema pericolosità ambientale di un'opera mastodontica come quella che viene ora proposta.

#### DANNI ALLA PESCA E ALLE SPECIE ITTICHE

Venendo più specificatamente alla parte di progetto relativo alle acque e alla fauna ittica si giunge a pensare che il progetto sia stato redatto senza avere una sufficiente conoscenza della realtà locale operando forse dei meri "copia e incolla" da altre relazioni giungendo così anche a risultati imbarazzanti.

Per esempio a pagina 80 della relazione si apprende (evidentemente copiando la descrizione delle operazioni di stordimento elettrico ittico che si opera nei fiumi nel momento in cui si deve ad es. impiantare il pilone di un ponte in una piccola pozza d'acqua) che - testualmente - si procederà "alla traslocazione degli esemplari ittici esistenti". Coloro che saranno chiamati ad esprimere un parere di impatto ambientale cerchino di immaginare come sarebbe mai possibile rinchiudere un pezzo di lago di oltre 22.000 metri quadrati e profondo fino a decine

di metri prelevando i pesci esistenti (per fortuna ad oggi ancora numerosi) “traslandoli” in altra sede: una operazione impossibile (22.000 metri quadrati per una profondità media di 15 metri significano oltre 300.000 metri cubi d’acqua!) eppure così viene indicata. Altra assurdità quella di proporre l’immersione di fascine ALL’INTERNO del porto per mantenere la “casa” dei pesci persico. La posa delle fascine (o “legnaie”) – attività che sul Lago Maggiore è antica di secoli – impone ben altri contesti ambientali che quelli di un porto e soprattutto necessitano di una tecnica che è impossibile effettuare al disotto delle banchine.

Marginalmente si sottolinea che nella stessa relazione (forse sempre per il sistema “copia e incolla”) si citano poi con estrema superficialità le specie ittiche del lago dimenticando per esempio la presenza del coregone che è quella economicamente più importante per la pesca professionale, mentre si sottolinea la tradizione “dei piatti di alborelle fritte” non essendo evidentemente a conoscenza degli estensori che tale specie ittica è vietata alla pesca da circa 15 anni in considerazione della drammatica riduzione numerica della specie che l’hanno sottoposta a tutela in tutti i laghi prealpini e segnatamente nel Lago Maggiore. Ironia della sorte il lungolago di Pallanza era uno di quelli dove maggiormente veniva praticata la pesca all’alborella e dove maggiormente si cerca oggi di tutelare la specie.

Questa superficialità introduce un altro ben più importante contesto ovvero i danni causati alle specie ittiche autoctone proprio nel luogo specifico dove avrebbe posizionamento il futuro porto. Come già si era sottolineato nella nota di novembre (ed alle cui problematiche nessuno ha per ora dato risposte ed alle quali comunque si rimanda) la zona interessata è infatti di particolare pregio ittico perché da secoli il litorale di Pallanza è una delle più note e ricercate del lago per la posa delle “legnaie” o “fascine” essendo relativamente poco profonda, pianeggiante ed accessibile.

Sono questi i manufatti subacquei dove il pesce persico riesce ad effettuare la riproduzione “appendendo” le proprie uova – come i festoni degli alberi di Natale – sui rami emergenti dal fondo affinché non tocchino il fondale e possano essere maggiormente ossigenate. Immaginarsi la posa di legnaie ALL’INTERNO di un porto è inverosimile, mentre il movimento ondoso (oltre che l’inquinamento) causato dai motori comunque impedirebbe uno sviluppo delle uova.

Oggetto da oltre quattrocento anni (1622) di un diritto privato di pesca acquistato a suo tempo dalla comunità di Pallanza dagli spagnoli signori del Ducato di Milano, la zona della costruenda infrastruttura è abituale luogo di pesca per pescatori dilettanti e professionisti sia da riva che dalla barca. Un’area che andrebbe irrimediabilmente compromessa se venisse destinata a porto. Oltretutto il vigente regolamento italo-svizzero sulla pesca FA DIVIETO di pescare nelle zone portuali ed adiacenti per non creare intralcio alla navigazione e, quindi, l’area interessata dai divieti non sarebbe solo quella del porto ma anche quelle circostanti. E’ evidente il danno conseguente per i proprietari del diritto di pesca.

Il concentrarsi di imbarcazioni a motore in navigazione da e verso il porto porterebbe altresì ad un diffuso disturbo alla pesca nelle zone vicine con difficoltà per la posa delle reti dei pescatori professionisti per il rischio di comprensibili impigli nelle eliche, soprattutto nelle ore serali e notturne.

#### OBBLIGHI ITTIOGENICI

Ferme le premesse legislative, le motivazioni sopra esposte portano lo scrivente Commissariato ad invitare chi di dovere a NON concedere la possibilità di costruzione del porto ma, nella denegata ipotesi che ciò invece

avvenisse, e con riserva di, comunque, ricorrere ad ogni livello possibile a tutela della fauna ittica e dei diritti connessi alla pesca, si sottolinea che è facoltà del Commissario italiano, di decidere in via unilaterale, ai sensi della Convenzione italo svizzera per la pesca, di richiedere l'assolvimento di obblighi ittigenici. Tenuto conto del danno procurato alla fauna ittica e alla pesca nonché agli habitat lacustri, e in proporzione alla superficie dell'area interessata e vista la sua vastità, gli oneri sarebbero comunque estremamente onerosi. Appare però evidente che questo aspetto, normativo e vincolante a norma di legge per l'esecuzione dell'opera, non si sia stato preso in considerazione dai proponenti.

Con richiesta quindi di essere eventualmente auditi e disponibili a fornire ogni forma di integrazione documentale richiesta, si resta a disposizione.

*il Commissario italiano  
per la pesca nelle acque italo-svizzere*

On. dott. Marco Zacchera



Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data 25 febbraio 2024

Il dichiarante

On. dott. Marco Zacchera



# Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca

SEGRETERIA E RECAPITO CORRISPONDENZA  
COMMISSARIATO ITALIANO PER LA PESCA

c/o CNR Istituto di Ricerca Sulle Acque  
via Tonolli 50 28922 Verbania Pallanza  
tel. 0323 518300

posta certificata [commissariatopesca@pec.it](mailto:commissariatopesca@pec.it)

e-mail segreteria [segreteria@commissariatopesca.it](mailto:segreteria@commissariatopesca.it)

Codice Fiscale 93007650034

A Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e FAS  
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Viale Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

**Prot. 16/24**

Verbania Pallanza, 08 Novembre 2023

*Oggetto:* Codice procedura (ID\_VIP/ID\_MATTM) 9982 - Nuovo Porto Turistico di Pallanza – Comune di Verbania: osservazioni.

Spett. Commissione,

con riferimento alla procedura in oggetto, si inoltrano le osservazioni di merito relative al progetto di costruzione del porto turistico in località Verbania Pallanza.

Distinti saluti

*Il Commissario italiano  
per la pesca nelle acque italo-svizzere*  
On. dott. Marco Zacchera

