

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.
- ☒ 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.

Il Sottoscritto VALLENZASCA PIERO in qualità di legale rappresentante della Associazione ITALIA NOSTRA APS, SEZIONE LOCALE DEL VERBANO/ CUSIO/OSSOLA Via Sempione Nord 91 28838 Stresa VB cell 349 1337533

PRESENTA

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

- ☐ Piano/Programma, sotto indicato
- ☒ XProgetto, sotto indicato

ID: COD. 9982 PROGETTO PORTO DI PALLANZA _

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO 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)
- ☐ 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
- ☐ Ambiente idrico
- ☐ Suolo e sottosuolo
- ☐ Rumore, vibrazioni, radiazioni
- ☐ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ☐ Salute pubblica
- ☒ **X Beni culturali e paesaggio**
- ☐ Monitoraggio ambientale
- ☐ Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il progetto di nuovo porto turistico in località Pallanza del Comune di Verbania, sottoposto a valutazione di impatto ambientale, si colloca nell'Ambito denominato dallo strumento di Pianificazione regionale sovraordinato e vigente (PPR): Costa nord del Lago Maggiore-ambito di paesaggio n. 12.

Si richiamano qui gli aspetti salienti di quest'ambito così come descritti nel medesimo Piano Paesaggistico, con riferimento esclusivo ai profili che possono avere rilievo rispetto all'inserimento progettuale del porto in località Pallanza e oggetto di valutazione presso Codesto Ministero e di integrazioni prodotte dal soggetto proponente.

Si prende in considerazione e si riporta anche l'apparato normativo che il Piano, specificatamente le sue NTA e non solo, contiene, ossia gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni che lo strumento di pianificazione paesaggistica individua e che possono avere rilievo sempre per i fini che ci proponiamo.

"L'area perilacuale è disseminata di ville di pregio, circondate da parchi con piante secolari sia spontanee sia esotiche, che arricchiscono la bellezza naturale delle sponde..... L'insieme dei comuni rivieraschi costituisce sistema per la forte emergenza di strutture storicizzate per il loisir e di ville e giardini storici. La presenza di questi ultimi definisce un paesaggio antropizzato con connotazione arborea tradizionale e di essenze importate in periodo otto-novecentesco....."

"....Il paesaggio insubrico ha un alto carattere di unicità e di rarità. Esso è la testimonianza dell'imponente azione dei ghiacciai alpini e rappresenta una realtà naturale che si avvantaggia di caratteristiche climatiche particolarmente favorevoli allo sviluppo della vegetazione. L'ecosistema lacustre è particolarmente sensibile alle modificazioni di origine antropica che possono produrre impatti notevoli e avere effetti molto dannosi; perciò è necessario un continuo monitoraggio per intervenire rapidamente, in caso di necessità, con misure che permettano al sistema di mantenere un'elevata resilienza.....Si tratta di un paesaggio oggetto di rappresentazioni artistiche e letterarie, meta privilegiata del "Grand Tour", che conserva un fascino unico, dato dalla complessità e dalla mutevolezza dei quadri panoramici, e una rara stratificazione di elementi botanici e architettonici di assoluto valore".

Quanto abbiamo riportato offre il quadro paesaggistico generale del complesso costiero entro il quale il progetto si colloca. E' un quadro profondamente connotato sotto il profilo storico e identitario, sicuramente singolare e dove, come rileva la stessa relazione descrittiva: "***le modifiche antropiche possono produrre impatti notevoli e avere effetti dannosi.***"

E' indubbio che il progetto del porto turistico di Pallanza deve essere valutato

tenendo ben presente questo quadro generale entro il quale lo si vorrebbe collocare, in quanto si inserisce in maniera artificiale, persino alieno, nel segmento costiero compreso tra due importanti nuclei abitativi storici: quello di Suna e quello di Pallanza le cui quinte edilizie principali si affacciano sul medesimo tratto costiero e lo informano, qualificandolo.

Sotto questo profilo non ci sembra che le integrazioni prodotte abbiano modificato in maniera sostanziale l'impatto che l'opera presentava nella sua prima versione e neppure ci sembra che abbiano risposto in maniera esaustiva alle richieste formulate dagli Enti partecipanti alla valutazione.

La riduzione dello specchio d'acqua occupato (mq. 22.000 pari a circa 4 campi di calcio), non è tale da modificare il quadro, tanto è vero che la riduzione dei posti barca a 150 non è rilevante e neppure è vero quanto sostenuto dai proponenti laddove affermano che l'opera si è conformata al profilo di costa sul quale insiste. La diga foranea non è affatto parallela a quella linea, come invece ora lo è la banchina di terra, ma segue un andamento diverso che, in direzione nord/sud si allarga rispetto al profilo costiero, incidendo così ancora fortemente sul cono visivo che si coglie dalla costa in direzione degli scorci alpini che si aprono in quella direzione e che costituiscono un elemento sedimentato e interiorizzato del paesaggio locale, non riproducibile.

Tutto ciò non è affatto irrilevante rispetto a quanto, sempre il Piano Paesaggistico afferma nella descrizione delle caratteristiche degli insediamenti della fascia costiera lungo la via che costeggia il perimetro lacustre, definendo che:

" L'insieme dei comuni rivieraschi costituisce sistema per la forte emergenza di strutture storizzate per il loisir e di ville e giardini storici. La presenza di questi ultimi definisce un paesaggio antropizzato con connotazione arborea tradizionale e di essenze importate in periodo otto-novecentesco ". Definisce questi ultimi " Fattori Strutturanti "...." da sottoporre a puntuale individuazione a scala edilizia, nel quadro di livelli di pianificazione comunale o intercomunale".

E ancora, fattori qualificanti vengono individuati nel:

*"Sistema delle piazze sul lungolago dei centri abitati storici (**Verbania**, Stresa, Cannobio, Cannero); – **litorali balneabili** – **sistema dei porti lacustri** – stazioni storiche dei traghetti navigazione laghi – area Colonia Motta a Verbania – **golfo Borromeo** e isole Borromee.*

Mentre elementi in contrasto vengono segnalati:

*" la commistione con strutture più recenti, **il riallestimento del lungolago ha abusato nell'uso di elementi contemporanei** in stile– la fascia costiera, soprattutto nel tratto tra Stresa e Verbania, è stata colpita dall'ammodernamento stradale e dai collegamenti con l'autostrada A26 (svincolo di*

*Baveno) – **mananza di regolamentazione delle strutture turistiche** e di arredo urbano sul lungolago (chioschi, dehors, bancarelle, ecc.); – abbandono, demolizione o conversione delle ville*

storiche.....

Non è dunque difficile immaginare come anche la progettata struttura portuale, proprio per le caratteristiche dimensionali e tecniche con le quali è stata presentata, molto poco ridimensionata e modificata rispetto alle integrazioni progettuali richieste, **ben possa essere inserita in questo elenco di elementi detrattivi da cui la tratta costiera è stata interessata nei decenni trascorsi, diventando un nuovo elemento di forte contrasto e di ulteriore detrazione paesaggistica.**

Tanto più rileva l'osservazione qui sopra illustrata, quanto più si deve tener conto che il segmento costiero entro il quale l'opera viene progettata (prendendo in considerazione la fascia che si estende dalla località di Suna sino alla punta della Castagnola in località Pallanza), è caratterizzata dalla presenza di una tutela generale di costa, risalente all'anno 1959, e da una serie di tutele paesaggistiche più puntuali che si sono venute stratificando nel corso dei decenni, proprio a motivo della rilevanza esclusiva della tratta costiera.

Le vogliamo ricordare ed elencare:

*(D.M. 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. 2 aprile 1925 **Dichiarazione di notevole interesse pubblico di alcuni terreni siti in territorio del Comune di Suna:***

Dichiarazione di notevole interesse pubblico dei terreni col fabbricato siti nel Comune di Pallanza, diproprietà Franzi Enrico e Fattalini Maddalena fu Carlo

D.M. 1/04/1924

Dichiarazione di notevole interesse pubblico del Villino esistente lungo il Lago nel tratto confine Suna

-D.M. 25 giugno 1959 Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona del Colle della Castagnola, conl'attigua porzione dell'abitato comunale e la zona costiera del lago Maggiore nellafrazione di Intra, sita nell'ambito del Comune di Verbania

Giova quindi riprodurre, per quanto rileva, quelli che sono gli indirizzi strategici che il PPR assegna nell'ambito oggetto di interesse e cioè:

"..... una prospettiva di tutela attiva, che salvaguardi i valori straordinari presenti (sia storico-culturali sia naturalistici) pur nella continuità degli utilizzi turistici

ormai consolidati.....il controllo delle trasformazioni d'uso turistico ricettive dei complessi villa-giardino, verificando la compatibilità in rapporto alla conservazione degli

*elementi caratterizzanti dei luoghi (parcheggi, impianti tecnologici, attrezzature di servizio) la **valorizzazione della peculiarità dei porti lacustri storici**, l'ulteriore valorizzazione dei luoghi del loisir storicamente consolidati e riconosciuti per fama, promuovendo in particolare le valenze storiche dei luoghi, la sistemazione della fascia lacustre curando la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali, il **contenimento degli interventi di potenziamento infrastrutturale non strettamente connessi a esigenze di sicurezza il regolamentare nei piani regolatori le caratteristiche dei porti, dei moli, degli approdi e dei centri velici.....**"*

Così come giova riprodurre, per quanto rileva, l'insieme prescrizionale che il PPR individua e rende cogente e obbligatorio :

*"Nei laghi di cui al comma 4 **la realizzazione di interventi relativi a nuovi porti, pontili o ad ampliamenti superiori al 20% della lunghezza dei moli o delle aree esterne esistenti di supporto alla funzionalità dei porti, 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.....**"*

Mentre obiettivi e linee di azione sono, tra l'altro, indicati nel:

*" Nel potenziamento dell'immagine articolata e plurale del paesaggio piemontese. Nella valorizzazione culturale, miglioramento di accessibilità e **salvaguardia attiva dei paesaggi di specifico valore o eccellenza**, nel quadro della valorizzazione del capitale territoriale. Nella valorizzazione e monitoraggio degli impatti dei luoghi del loisir. Nella **salvaguardia e valorizzazione degli aspetti di panoramicità regionali e locali, con particolare attenzione agli spazi aperti che consentono la percezione in profondità del territorio** e l'inquadramento dei beni di interesse storico culturale e all'aspetto consolidato degli skyline urbani, collinari e montani. Nella qualificazione dello spazio pubblico e dell'accessibilità pedonale al tessuto urbano e ai luoghi centrali con contenimento degli impatti del traffico veicolare privato.....*

Nella valorizzazione della peculiarità dei porti lacustri storici e dei collegamenti via lago. Nella salvaguardia delle caratteristiche ambientali e storico-culturali degli ambiti di bordo dei laghi, con particolare riferimento agli ecosistemi delle acque a bassa profondità dei laghi minori e agli insediamenti storici per la villeggiatura e il turismo. Nella promozione di azioni coordinate a livello territoriale per la tutela e la valorizzazione della fascia lacuale. Integrazione paesaggistico-ambientale delle infrastrutture territoriali, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali

(localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno). Contenimento degli impatti delle nuove infrastrutture attraverso il rispetto dei rapporti scalari e morfologici con le peculiarità del luogo....."

La riproduzione dell'apparato descrittivo e normativo della Pianificazione Paesaggistica vigente è, nel nostro intento, finalizzata a rendere evidente il contrasto tra il progetto in esame e quello che dovrebbe esserlo fosse coerente con questo quadro.

Anche i raffronti portati a giustificazione della bontà progettuale e della sostenibilità della stessa, non sempre sono convincenti.

Il confronto con altre soluzioni portuali presenti nei maggiori laghi prealpini, a volte mostra soluzioni diverse e meglio sviluppate.

Ad esempio, laddove possibile, le collocazioni portuali hanno cercato di inserirsi in maniera più armonica nel profilo costiero, utilizzando la presenza di anse o insenature naturali che, oltre ad essere meglio funzionali ad una miglior protezione rispetto agli eventi meteo avversi, ne hanno mitigato visibilità e impatto.

Non è il caso del progetto del porto di Pallanza che spezza l'armonia costiera e si presenta come un oggetto artificiale, un'isola aliena, fuori scala rispetto ad altri elementi presenti: vedi le darsene, gli approdi temporanei, le vecchie strutture a lago, lo stesso porto storico di Pallanza, sfregiando il tratto costiero, rompendone l'armonia e oscurando visuali sedimentate e interiorizzate...secolari.



Abbiamo dunque sin qui voluto rappresentare il quadro di riferimento sovraordinato entro il quale l'opera in esame dovrebbe conformarsi, mentre a livello di scala minore osserviamo che il Comune di Verbania il quale, attraverso la gestione associata intercomunale, esercita, su delega Regionale, le funzioni amministrative connesse all'utilizzo e al governo del demanio lacuale, con proprio atto regolamentare, a valenza pianificatoria, (la delibera Consiliare n° 85 approvata in data 03/10/2011) si è dotato di

uno strumento regolatorio che individua gli utilizzi in atto e possibili della fascia costiera di propria competenza.

In tale strumento, nel segmento di costa interessato dal progetto portuale in esame, non vi è previsione di insediamento portuale, ma vi sono previsioni diverse: E2 parcheggi/ aree verdi/ ciclabile -H sportive/nautiche/turistiche- I cantieristica.

La Legge Regionale 17.1.2008 n. 2 individua le funzioni amministrative attribuite agli enti locali in materia di demanio idrico della navigazione interna ed in esecuzione dell'art. 6 della Legge Regionale 17.1.2008 n. 2 e dell'art. 7 comma 3 del Regolamento Regionale 29.7.2009 n. 13, i Comuni, anche in forma associata, devono approvare i "Piani disciplinanti l'uso del demanio".

Il Piano disciplina l'uso del demanio della navigazione interna lacuale, inteso come l'ambito territoriale demaniale, in acqua ed a terra, funzionale all'esercizio della navigazione interna e ad un uso pubblico, turistico, ricreativo, sportivo e commerciale. Il Piano approvato è composto da una parte normativa e da elaborati tecnici e contiene: - le indicazioni generali, **con valore di indirizzo vincolante** suddiviso in zone; - le norme relative all'utilizzo dei beni del demanio che forniscono criteri e linee guida a cui uniformarsi, - secondo le norme e le procedure di cui al Regolamento Regionale 28 luglio 2009 n.13 -, per il rilascio delle concessioni ed autorizzazioni.

Considerata la valenza pianificatoria che allo strumento per la gestione del demanoidrico lacuale è assegnata, non è possibile prescindere da esso per una verifica della coerenza del progetto di porto con il quadro pianificatorio disegnato dalla delibera Consiliare 85/2011 e sue modifiche.

Tale coerenza al momento non esiste e quindi sotto il profilo amministrativo, a norme invariate, non è neppure possibile ipotizzare il rilascio di una concessione per l'utilizzo del demanio lacuale ad uso portuale senza che il Comune, attraverso il suo Consiglio, si pronunci per una eventuale revisione del Piano.

A giudizio della scrivente Associazione, tale verifica avrebbe dovuto essere effettuata in maniera preventiva rispetto alla valutazione in corso, ossia attraverso una valutazione strategica a cui un piano, nel caso revisionato, probabilmente, avrebbe dovuto essere sottoposto.

Si può aggiungere che la pianificazione dell'utilizzo del demanio lacuale non può essere disgiunta dalla pianificazione urbanistica più generale, laddove quando l'oggetto della pianificazione, o meglio della mancata pianificazione, è una infrastruttura niente affatto marginale e niente affatto priva di conseguenze sul tessuto urbano sul quale verrebbe ad incidere. Si pensi, ad esempio, soltanto l'effetto sul sistema della viabilità e su quello dei parcheggi.

Vi è dunque la mancanza di un'ordinata programmazione dove la pianificazione deve procedere la progettazione, la valutazione strategica quella di incidenza, mentre ora si assiste alla richiesta di un inserimento di un'opera al di fuori e addirittura in contrasto con la pianificazione vigente di settore e quella più generale di carattere urbanistico.

Allo stato della pianificazione vigente sarebbe, al più, ipotizzabile una previsione

per limitate attrezzature atte a consentire la pratica del diportismo nautico, quali attracchi temporanei idonei alla sosta oraria, giornaliera, al più notturna al fine di favorire la mobilità turistica e diportistica alternativa a quella veicolare e stradale, specie laddove le modalità di attracco possano favorire l'uso di imbarcazioni a emissioni zero, vuoi a propulsione a vela, vuoi a propulsione elettrica. In questo modo verrebbero superate molte delle criticità di una grande struttura portuale come quella proposta.

Il progetto prodotto è finalizzato invece a realizzare, di fatto, un rimessaggio permanente a cui saranno destinati gran parte dei posti disponibili e quindi, poco coerente con le finalità sopra richiamate.

Nel merito delle ulteriori risposte ai quesiti interlocutori che il Proponente ha dato, si rileva sommarietà e imprecisione.

Proprio in tema di capacità del sistema parcheggi a sostenere la nuova aggiuntiva pressione che la struttura portuale, pur in condizioni di picco, determinerà, non si può non rilevare come il calcolo del fabbisogno non può essere fatto equiparando l'esigenza di posti auto con il numero dei posti di ormeggio in quanto la capacità di imbarco da parte dei singoli natanti è generalmente superiore alla capacità di trasporto di una singola auto e quindi dovrebbe calcolarsi un fabbisogno aggiuntivo, il che non viene fatto, ignorando anche che la recente pedonalizzazione della vicina P.za Garibaldi ha prodotto l'esigenza di compensare la capacità di parcheggio venuta meno e che quindi, le nuove previsioni pubbliche, sono destinate, essenzialmente, a colmare il deficit che si è prodotto, non certo a soddisfare le esigenze di una nuova struttura portuale.

Il Proponente invece "scarica" completamente la pressione che la struttura portuale potrà generare in termini di fabbisogno parcheggi, sulle soluzioni pubbliche presenti o in previsione, ignorando qualsiasi proposta compensativa che invece dovrebbe essere a suo carico, vuoi con interventi diretti, vuoi con monetizzazioni destinate ad hoc.

Sotto questo profilo, il contenuto della proposta compensativa che viene fatta ci sembra, oltre che fuori contesto, insufficiente nella quantità di risorse previste e non rispondente alle esigenze a cui dovrebbe rispondere.

Assolutamente insufficienti sono stati, a giudizio della scrivente, gli approfondimenti riguardo le alternative possibili. L'impressione è che si siano indicate delle alternative impossibili così da valutarle improponibili.

Rimane incomprensibile la mancata indicazione, tra le alternative, della ricostruzione in località Intra, del porto pubblico galleggiante andato distrutto da evento meteo avverso.

Vero è che esisteva una proposta di progetto da parte di altro investitore, ma ad oggi non esiste alcuna procedura in corso presso il Ministero o presso altro Ente per la Valutazione di Impatto di tale progetto.

Il Proponente originario aveva prodotto gli atti per una Verifica Preventiva di VIA e tale procedura si era conclusa con la richiesta di assoggettamento del progetto a V.I.A.

Trascorsi ormai alcuni anni, nessuna iniziativa è stata presa dall'originario proponente e al momento non vi è aperta nessuna procedura.

Si crede che non esistevano impedimenti ad indicare quella all'alternativa tra quelle possibili, né che esistano impedimenti a che più progetti possano essere messi in competizione tra loro al fine di individuare quello migliore e più sostenibile.

La questione assume poi un rilievo tutto particolare sotto il profilo della corretta pianificazione, non avendo mai indicato il Comune come non perseguibile la ricostruzione del porto di Intra, anzi avendo più volte espresso l'indicazione di voler veder ricostruita la struttura.

Appare evidente che la prospettiva della presenza di due porti con una capienza complessiva di circa 400 posti barca, considerata l'incidenza che si verrebbe a determinare, non possa prescindere da una pianificazione generale e di settore e che in assenza non si possa procedere, anche per questo profilo, ad una conclusione positiva della valutazione del progetto del porto di Pallanza.

CONCLUSIONI

In sintesi, ci sembra che le criticità rilevate siano tali da poter affermare l'impossibilità che la struttura portuale in esame possa ottenere una valutazione positiva.

Il dimensionamento progettuale, assolutamente fuori scala, i tanti profili di contrasto che sotto il profilo paesaggistico, storico e culturale emergono nel raffronto con lo strumento di pianificazione sovraordinata quale è il Piano Paesaggistico Regionale, l'assenza e il contrasto con una pianificazione di settore quale il Piano di gestione del Demanio Lacuale, l'assoluta conseguente mancanza di raccordo con lo strumento urbanistico generale comunale, la mancata effettuata seria verifica delle alternative possibili e l'impatto irrisolto con le urbanizzazioni a terra che l'opera dovrebbe prevedere, tutto ciò ci pare, sotto il nostro punto di vista sufficiente per una conclusione negativa dell'esame in corso.

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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

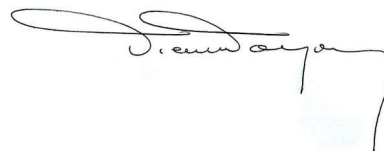
Allegato XX - *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF)*

Luogo e data Verbania 24/02/2024

(inserire luogo e data)

Il dichiarante

(Firma)

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'S. S. S. S. S.', written over a horizontal line.

DATI PERSONALI

Nel caso di persona fisica (in forma singola o associata)¹ (da compilare)

Nome e Cognome _____ Codice Fiscale _____
 Nato a _____ (Prov _____) il _____
 Residente a _____ (Prov _____)
 Via/Piazza _____ n° _____ CAP _____
 Tel _____ fax _____ e-mail _____
 PEC _____
 Documento di riconoscimento _____ rilasciato il _____
 da _____

Nel caso di persona giuridica (società, ente, associazione, altro) (da compilare)

Nome e Cognome PIERO VALLENZASCA Codice Fiscale VLLPRI50B28I976L_
 Nato a _STRESA_ (Prov VB_) il 28/02/1950____
 Residente a _STRESA_ (Prov_VB_)
 Via SEMPIONE NORD n° 91 CAP 28838
 Tel 349 1337533__ fax OOOOOOOOOOOOOO e-mail italianostra vco@gmail.com
 Documento di riconoscimento carta identità rilasciato il 14/01/2021
 da COMUNE STRESA_ in qualità di² Presidente Sezione Verbano/Cusio/Ossola di ITALIA NOSTRA APS
 con sede locale in Stresa (ProvVB)
 Via SEMPIONE NORD n° 91 CAP28838
 Tel 349 1337533 fax _____ e-mail italianostravco@gmail.com
 PEC italianostra_vcopec@.it

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

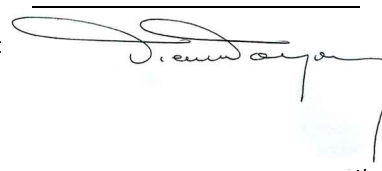
Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data verbania 24/02/2024_____

(inserire luogo e data)

Il dichiarante

- 1 Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato
- 2 A titolo indicativo: legale rappresentante, amministratore, altro.



(Firma)

L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non 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).