

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.

(Barrare la casella di interesse)

Il Sottoscritto Attalla Farah, consigliere comunale di Verbania _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

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

PRESENTA

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

☐ Piano/Programma, sotto indicato

☒ Progetto, sotto indicato

(

ID: **CODICE PROCEDURA 9982**

NUOVO PORTO TURISTICO DI PALLANZA - COMUNE DI VERBANIA

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- ☒ Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- ☐ 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)
- ☐ Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- ☐ Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- ☐ Atmosfera
- ☐ Ambiente idrico
- ☐ Suolo e sottosuolo
- ☐ Rumore, vibrazioni, radiazioni
- ☐ Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- ☐ Salute pubblica
- ☒ Beni culturali e paesaggio
- ☐ Monitoraggio ambientale
- ☒ **IMPATTO SULLE DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI DEL CONTESTO INTERESSATO**

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Oggetto :

Opera: Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania

Progetto: Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania

Proponente: MARINA DI VERBELLA SRL

Tipologia di opera: Opere portuali e vie navigabili

PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE - CODICE PROCEDURA N. 9982 -
DATA AVVIO 04/07/2023

Presa visione degli atti tecnico procedurali depositati presso il "Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Settore valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, lo scrivente ritiene opportuno sottoporre all'Attenzione della "COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS" le seguenti osservazioni, confidando che le stesse vengano assunte come propositivo contributo per una corretta valutazione dell'intervento.

La disamina degli atti tecnico-progettuali prodotti, delle formulate richieste integrazioni in sede di valutazione del progetto e solo in parte si ritiene compiutamente riscontrate, nonché le rilevate, a nostro parere, consistenti omissioni su certe e reali criticità che l'attuazione di tale intervento avrà sul contesto territoriale interessato, motivano l'espressione delle seguenti osservazioni.

La semplice osservazione delle rappresentazioni grafico progettuali e delle foto-simulazione delle proposte strutture in sito, porta, anche da parte di un osservatore privo di specifiche conoscenze tecniche, a rilevare come per tipologia dell'opera e le sue notevoli dimensioni, le strutture appaiano fortemente incongrue con il contesto edificato a terra e con l'armonioso equilibrio del tratto di costa che, moderatamente antropizzato con strutture di delimitazione e contenimento della riva, appare oggi esempio di pregevole contesto paesaggistico tipico dei nuclei storici prossimi al bacino lacustre.

Nella valutazione dell'inserimento di un'opera nel contesto paesaggistico è obbligatorio valutare con grande attenzione le caratteristiche culturali, storiche e sociali del contesto interessato, elementi quali architettura tradizionale, la storicità del sito, le tradizioni culturali e altri elementi che conferiscono identità al luogo nel suo insieme. Non di minore importanza, in quanto elemento di primo possibile valutazione "popolare", è l'impatto visivo dell'opera, che deve essere valutata quindi in relazione alla scala ed alle proporzioni, alla qualità ed alla tipologia dei materiali utilizzati verificando l'armonia con l'ambiente naturale e costruito esistente. Condizioni che, pur con le conoscenze di un profano, per l'opera in esame appaiono totalmente disattese.

L'opera pare porsi rispetto al contesto edificato interessato come in totale discrasia apparendo come

elemento alieno di sproporzionate dimensioni e di incongrue consistenze, condizioni che portano a ritenere l'intervento irrispettoso dell'ambiente circostante, incidendo negativamente sul valore del contesto e certamente non contribuendo, come altresì si dovrebbe ad ottenere una migliore qualità ed una maggiore sostenibilità dell'opera per le comunità interessate.

L'opera dovrebbe infatti rispettare e riflettere le caratteristiche distintive del paesaggio circostante. Ciò dovrebbe portare a definire il design, i materiali e la scala dell'opera in modo che si fonda in modo armonioso con l'ambiente naturale e costruito, condizione del tutto disattesa dal progetto in esame .

Le scelte progettuali presentate nella proposta del nuovo porto non riescono ad assolvere ai quei requisiti fondanti che consentono l'integrazione ed il dialogo tra le parti, tra gli elementi che declinano l'unicità di questo paesaggio lacustre fatto di emergenze architettoniche come le ville e i loro parchi o le strutture urbane più minute, e il valore unico del “vuoto” come spazio che garantisce la qualità urbana tra le cose. Vuoto congegnato per sovrapposizione di tracce orizzontali di diversa natura di cui fa parte la linea variabile tra terra e acqua, vuoto che definisce confini tra elementi, vuoto che costruisce la struttura dello spazio. La complessa valenza paesaggistica di questo ambito urbano è così determinato dal rapporto sinergico, dimensionale e morfologico tra entità differenti che rispondono a principi interni ed esterni generando relazioni uniche e irripetibili. Il legame tra le parti alle diverse scale, la valenza paesaggistica del quadro ambientale, le relazioni che la struttura urbana ha generato nel tempo, non sono assunte nell'intervento di progetto il quale si disinteressa delle più piccole relazioni con il contesto producendo un suo microcosmo interno, autoreferenziale. Non sono visibili le strategie che portano alla dovuta coerenza paesaggistica con il contesto tutelato a partire dalla disposizione e orientamenti dei pontili, dalle geometrie prodotte, dall'unico elemento di attacco al suolo che non ha relazioni con l'intorno e ancora meno le due house boat che non ambisco ad essere elementi visibili, di landmark, proponendo un'architettura anonima a-contestuale.

Eppure la variabilità della struttura urbana che fa da sfondo, il nastro della passeggiata a lago che consente molteplici visuali sia al pedone che all'automobilista, le attività ludiche puntuali che nel tempo hanno trovato la loro collocazione lungo la passeggiata, comunicano di un'articolazione di avvenimenti e fatti urbani di dimensione contenuta che spesso si celano tra gli elementi vegetali lasciando che sia quel limite indefinibile tra terra e acqua ad essere il protagonista di questo fragile paesaggio: il filo rosso della narrazione paesaggistica. La proposta del nuovo porto non rispetta neppure questa logica di frammenti discreti di cui fanno parte anche alcune attrezzature simili per vocazione come il porto di Pallanza, la darsena dell'Istituto del CNR e quella di Villa Bialelli, lo stesso spazio in acqua di rimessaggio della Società Canottieri Pallanza si presenta attento nel mantenere le misure dell'edificio retrostante. Interventi che hanno una loro riconoscibilità nel contesto paesaggistico di bordo, una fisicità ravvisabile tra le architetture a lago e una consistenza materica individuabile. Gli stessi rendering di progetto presentano una dimensione fuori scala dell'intervento, una disarticolazione di linee orizzontali che ritagliano lo specchio d'acqua in geometrie non riconoscibili, una mancata attenzione alle giaciture della

linea spezza di costa, una omessa riflessione sugli adeguati interventi e opere di integrazione con il paesaggio urbano e naturale risolta con la proposta di due tetti giardino verdi. Anche lo studio delle cromie dei materiali proposti non presenta riferimenti calzanti con il contesto paesaggistico circostante.

La stessa salvaguardia della visibilità da terra verso il lago ma anche dall'acqua verso la sponda, viene messa in crisi dall'entità del progetto e dal numero di natanti che possono essere ormeggiati. Sicuramente il numero di alberi, vele, sartie e attrezzature che dal filo dell'acqua emergeranno dagli scafi creeranno un paesaggio nuovo, non presente nel tratto di lago da Pallanza a Fondotoce e interferiranno con le attuali visuali della SS34, percorso panoramico riconosciuto nella sua valenza paesaggistica, precludendo alcuni cannocchiali ottici consolidati nell'immaginario collettivo. Alcune vedute saranno precluse, alcuni scenari visivi passeranno in secondo piano, alcuni panorami non saranno più percepiti nella loro completezza

Non si può che restare quanto meno stupiti di come gli Enti competenti chiamati alla valutazione per la tutela di tale prezioso paesaggio non abbiano formulato le auspiccate negative controdeduzioni, pareri che altresì, anche per interventi minori gli stessi, tali Enti hanno sempre espresso con particolare attenzione e severità mentre nel caso in esame parrebbero aver quanto meno sottovalutato la negativa incidenza del progetto.

I dubbi e le osservazioni dello scrivente, che certamente non vuole assurgersi ad esperto in materia di valutazione di progetti di tale incidenza, in merito all'opportunità di prevedere tale opera in tale contesto, trovano comunque importante conferma in atti che la Pubblica Amministrazione aveva a suo tempo promosso, assunto ed approvato.

Successivamente infatti alla violenta tempesta di vento da NE, verificatasi il 10 ottobre 2013 che aveva portato alla distruzione del porto Comunale in località "Palatucci" Il Comune di Verbania, con determinazione dirigenziale n. 1398 del 13 ottobre 2014, affidava al Dott. prof. Ing. Alberto Lamberti studio di fattibilità per la ricostruzione di tale infrastruttura ovvero di analizzare eventuali soluzioni alternative.

Lo studio analizzava quindi compiutamente il contesto e operava precise valutazioni su possibili alternative diverse localizzazione di una analoga struttura portuale . IL dott.Ing Lamberti nella sua relazione nell'analizzare le possibili alternative indicava i siti di Pallanza e Suna. Egli indicava: "A Pallanza la rada presente fra l'isola di S. Giovanni ed il porticciolo storico potrebbe essere una collocazione adatta per il nuovo porto sotto l'aspetto della naturale protezione dalle onde maggiori, ma verrebbe fortemente alterata una immagine caratteristica del lungolago: il porticciolo con la statua di S. Dazio e l'isola di S. Giovanni sullo sfondo. Inoltre, mancano infrastrutture e spazi a terra per costruirle. Le stesse considerazioni valgono per Suna". Più difficile è certamente l'inserimento di parcheggi e delle infrastrutture a terra, che comunque dovrebbero essere costruite.

Per la valutazione sulla sostenibilità Ambientale e Paesaggistica di una nuova infrastruttura portuale a

Pallanza e Suna il Dott. Lamperti determinava: *“Se il porto, fosse localizzato a Pallanza o Suna, occorrerebbe riprogettare la sistemazione urbanistica della banchina, dei parcheggi e degli accessi, effettuare una valutazione di impatto ambientale dall'esito incerto e dare qualche giustificazione per il cambiamento di linea. In relazione: alla carenza di spazi a terra per le infrastrutture portuali (parcheggi e immobili per servizi vari al porto), - al fatto che il porto collocato nel pieno centro di Pallanza comporterebbe un aggravio significativo del traffico nel centro dell'abitato, al forte impatto visivo che il porto avrebbe sulla rada di Pallanza, Si ritiene quindi difficilmente sostenibile la localizzazione alternativa di Pallanza. La localizzazione a Suna comporta un minor impatto paesaggistico ma anche ad essa si applicano le prime due argomentazioni sopra esposte ed il giudizio finale”.*

Sarebbe sufficiente assumere tale studio ufficiale per escludere a priori la soluzione progettuale in esame almeno da parte della Pubblica Amministrazione che sulla base di tale studio a ritenuto successivamente supportare l'iniziativa privata che proponeva la ricostruzione con riqualificazione dell'originario porto “Palatucci” iniziativa che, salvo diversa informazione, parrebbe ancora attiva .

La relazione dello studio di fattibilità oltre ad evidenziare le criticità dell'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura in esame nel contesto di Pallanza /Suna portava all'attenzione una delle maggiori più gravi carenze del progetto qui oggetto di valutazione . Si evidenziava infatti come per la zona interessata dall'intervento la viabilità esistente sia del tutto insufficiente per ricevere il flusso veicolare generato dall'utenza del porto.. Ma oltre alla insufficienza della rete viaria, che dovrebbe essere pesantemente riprogettata e riorganizzata, l'infrastruttura risulta totalmente priva di adeguati parcheggi alla stessa asserviti.

Agli atti depositati per il progetto in esame si rileva come venga si descritta un'analisi delle aree di sosta esistenti nel contesto, analisi che oltre all'irragionevole estensione del contesto sino a 2,5km dall'infrastruttura esclude totalmente dalla verifica l'attuale asservimento delle aree di sosta esistenti che risultano di fatto allo stato attuale già insufficienti per le reali attuali esigenze.

Nell'elaborato di progetto n. 24 “analisi dei parcheggi” vengo si raffigurati con precisione le aree di sosta esistenti, la loro pozione, la loro dimensione e la capacità di parcamente, omettendo però di indicare le attività e le infrastrutture per le quali le aree di sosta, (quelle ragionevolmente incluse entro un raggio di non oltre 700 ml.) sono di fatto tutte totalmente saure ed insufficienti. La presenza entro i 500 ml dall'infrastruttura dell'Ospedale “Castelli” principale struttura ospedaliera del capoluogo di fatto porta, per la sua fruizione, a saturare la disponibilità di parcheggi della zona . Tutte le aree di sosta indicate nella tavola 24 sono di fatto sature e quindi non possono essere pensate quali infrastrutture asservibili anche parzialmente alla nova area portuale .

Utile qui richiamare la pubblicazione delle “Raccomandazioni tecniche che costituiscono gli aggiornamenti “standard di settore,prodotti dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione” (ora “Associazione internazionale di navigazione”), come riportato all'allegato 1 – punto

1 – 3° capoverso e all'allegato 2 – punto 1 – 3° capoverso del Decreto Interministeriale del 14.04.1998 *“Approvazione di requisiti per la redazione di progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”*, documento redatto con il contributo dal Gruppo di lavoro della Sezione Italiana AIPCN-PIANC redattore della versione originaria delle *“Raccomandazioni”* del Luglio 2000 (promosso dall'Input – Istituto Nazionale della Portualità Turistica) nonché con il contributo della Commissione relatrice presso la III^a Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, raccomandazioni approvate in data 27.02.2002 dalla terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (*documento certamente noto al progettista dell'infrastruttura in esame Dott. Ing Francesco Prizivalli che risulta componente del Gruppo di lavoro della Sezione Italiana AIPCN-PIANC*) .

Nelle indicazioni si legge: “ I parcheggi devono essere localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorsi” quantità raccomandate:

- ✓ dimensione massima dei lotti di parcheggio: 200 posti.
- ✓ parcheggi assegnati “in esclusiva”: 0,5 parcheggi per ogni posto barca
- ✓ parcheggi non assegnati, “a rotazione”: < 0,5 parcheggi per ogni posto barca (sono parcheggi che possono essere utilizzati anche per attività diverse, ad esempio commerciali e/o turistiche)
- ✓ parcheggi per attività commerciali: secondo gli standard urbanistici usuali o locali
- ✓ parcheggi per servizi: secondo gli standard urbanistici usuali o locali
- ✓ parcheggi per carrelli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto
- ✓ parcheggi per cicli e motocicli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto

Il progettista pare quindi aver totalmente dimenticato le indicazioni dallo stesso formulate.

Prevedere un porto “turistico” con capienza di 150 posti barca senza che sia previsto un solo nuovo posto auto asservito a tale struttura non può, se realizzato, causare un grave sovraccarico delle strutture esistenti che oltre a penalizzare la struttura stessa priva di una importante infrastruttura accessoria, porterebbe un notevole negativo aggravio alle attività presenti, pubbliche e private, che già ora soffrono dell'insufficienza delle aree di sosta.

Oltre alla necessità di comprendere quindi come la viabilità venga risolta senza congestionare le vie a lago, si aggiunge la necessità di comprendere come il progetto pensi la necessità di dover aumentare l'offerta di posti auto che già oggi si presenta sufficiente. Infatti l'amministrazione ha attuato il senso unico di marcia per la viabilità a lago da Pallanza centro verso Suna proprio per implementare i posti auto e rendere pedonabile piazza Giuseppe Garibaldi. Non da ultimo ci si chiede come l'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dall'aumento esponenziale in alcuni periodo dell'anno dell'attività antropica possa essere mitigato visto la presenza di attività sportive già in essere. Non sono di certo i filari di alberi e gli arbusti già presenti o tetti verde che l'intervento propone che possano soddisfare la

mitigazione richiesta per un intervento così impattante sulla riva. Tetti verdi che sicuramente avranno vita breve visto la penuria di acqua che da diversi anni viviamo e che in futuro avremo

Basterebbero tali condizioni, con ragionevole buon senso, a motivare il diniego all'attuazione di tale sproporzionata proposta struttura portuale .. ma si ritiene inoltre utile evidenziare le seguenti ulteriori situazioni,

Sempre con riferimento alle "Raccomandazioni Tecniche sopra richiamate, si evidenzia come le stesse in premessa prescrivano come" ***la previsione di un "Porto Turistico" deve essere operata tenendo a mente la necessità di pervenire ad un accettabile punto di equilibrio tra esigenze tecniche, economiche e di tutela paesaggistica e ambientale. Ciò con particolare riferimento ai potenziali impatti del porto sul regime dei litorali latitanti."*** Indicazioni totalmente disattese da progetto in esame.

La comune definizione di porto "turistico" indicata come tale struttura sia di norma è un porto attrezzato al ricovero di natanti. Per la sua specifica funzione si trova in genere in località caratterizzate da attività di turismo. Questi porti devono offrire strutture e servizi, oltre ad ormeggi per imbarcazioni da diporto stazioni di rifornimento, servizi di manutenzione, oltre a servizi come ristoranti, negozi e talvolta alloggi. Sono importanti punti di riferimento per il turismo e le attività nautiche da diporto nelle aree costiere e nelle destinazioni turistiche più popolari.

Da tale descrizione si evince come un "Porto turistico di norma è una infrastruttura che si costituisce non certo limitando l'opera alla sola formazione di ormeggi ma alla contestuale realizzazione di nuove strutture di servizio a tale attività, opere che di fatto risultano possibili in aree, che, anche se prossime a nuclei residenziali di valenza turistica, di fatto oggetto di nuove urbanizzazioni.

Il progetto in esame, limitato alla sola formazione di ormeggi, e di insufficienti servizi accessori, di fatto **prevede operare con grave parassitismo** sul contesto di intervento. **Non genera positività prevedendo una simbiosi mutualistica con il contesto socio economico coinvolto ma bensì, l'intervento trae un proprio vantaggio solo con oneri a carico del contesto "ospite".**

Il contesto storico paesaggistico ed economico in oggetto potrebbe avere certamente un positivo e importante supporto da un'opera che preveda ormeggi per la nautica ma, di fatto, solo nel caso di ormeggi temporanei giornalieri o di breve pernottamento, strutture di cui il bacino del lago maggiore è totalmente privo. Tale strutture si genererebbero una forte ricaduta "turistica" per il territorio consentendo a tutti proprietari di natanti di accedere e fruire delle territorio e delle attività ivi presenti.

Incentivare e sostenere la vocazione turistica di Pallanza di cui il nuovo progetto potrebbe essere uno dei principali promotori, deve sicuramente confrontarsi con la messa in atto di tutte quelle attività a sostegno del suo buon funzionamento tenendo conto non solo delle necessità dei futuri visitatori, ma anche della popolazione residente che gode quotidianamente e in tutte le stagioni della passeggiata tra

il Maggiore e Suna proseguendo fino a Fondotoce. Una buona fruizione parte dalla adeguata offerta di strutture infrastrutturali: accessibilità, parcheggi e servizi alla ricettività adeguati alle diverse età dei fruitori.

L'opera in esame senza ombra di dubbio risulta essere, proprio per la sua totale assenza di servizi ed infrastrutture accessorie, mero parcheggio di natanti, natanti utilizzati da residenti locali o da residenti esterni che di fatto non sono certo attori di un positivo incremento dell'attività turistica locale che altresì viene penalizzata dal carico sui servizi e le infrastrutture esistenti generato dalla nuova struttura.

Il limite di tale nuova infrastruttura è che la sua limitata funzione di fatto sarà capace certamente di generare utili e ricadute positive ma unicamente sui privati che ne deterranno la gestione, utili generanti a discapito di strutture ed infrastrutture pubbliche che da tale opera non riceveranno nessun sufficiente riscontro positivo .

Il canone demaniale ottenuto con la concessione ad un privato di una superficie demaniale in tale contesto sarà comunque insufficiente rispetto al costo indiretto che tale concessione potrebbe generare.

Si ritiene inoltre porre attenzione alle non conformità del progetto con le vigenti normative urbanistico edilizie e in dettaglio con le previsioni dello strumento urbanistico ed in particolare con le prescrizioni del Il Piano disciplinante l'Uso del Demanio idrico lacuale della Città di Verbania vigente .

Con riferimento alla zonizzazione dello strumento urbanistico la zona di intervento Nell'elaborato PR3, Carta degli usi del suolo, l'area d'intervento, per quanto riguarda la parte di opera a terra, ricade in: "Aree per servizi ed attrezzature pubbliche":

C - Aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport;

D - Aree per parcheggi pubblici.

Per quanto riguarda la disciplina nelle aree per attrezzature pubblico, all'art.16 (Aree per servizi e attrezzature pubbliche) e di uso pubblico delle Norme di Attuazione viene citato:

3. Le destinazioni specifiche previste sono:

..... c) per gli insediamenti direzionali e commerciali:

il soddisfacimento degli standard è regolato attraverso le presenti norme e specifiche leggi di settore prevalenti; il reperimento delle aree è posto direttamente a carico degli operatori.

la dotazione di aree per attrezzature al servizio degli insediamenti direzionali e commerciali è stabilita nella misura minima del 100% della superficie lorda del pavimento dei nuovi edifici previsti e nel cambio

di destinazione d'uso; ciò in ogni tipo di area ove tali insediamenti sono propri o compatibili;

Non si riportano qui in dettaglio tutte le prescrizioni urbanistiche dettate per tali zona ma occorre porre attenzione come per la zona di intervento CHE NON PUO' ESSERE SEMPLICISTICAMENTE RIFERITA ALLE SOLE AREE A TERRA RAFFIGURATE NELLO STRUMENTO URBANISTICO, come di fatto l'intervento non può eludere le precise prescrizioni sulla dotazione degli standard per le attività commerciali.

Pur essendo localizzata solo nella superficie dello specchio acque la struttura in esame di fatto deve essere considerata a tutti gli effetti ATTIVITA' COMMERCIALE insistente nel contesto urbanizzato in cui si colloca.

Anche per tale opera quindi deve essere soddisfatto il reperimento degli standard con oneri a carico del proponente e con le percentuali previste per tali zone. La superficie per gli standard che oggi lo strumento prevede per tali attività è pari al 100% della superficie commerciale che per l'attività in esame deve essere pari alla superficie degli stalli di sosta delle imbarcazioni ciò considerando che l'attività di fatto prevede la locazione di posti barca

Deve comunque evidenziarsi come il Piano regolatore Vigente non prevede l'attuazione dell'intervento in tale zona e quindi, salvo eventuale variante del PRG allo stato attuale l'opera non risulta assentibile.

Il progetto risulta inoltre in totale difformità con il vigente Piano disciplinante l'Uso del Demanio idrico lacuale della Città di Verbania .

L'art 13 di detto regolamento in dettaglio prescrive :

- *E' sempre ammessa da parte dei proprietari di aree fronti stanti lo specchio d'acqua la possibilità di posa di pontili galleggianti per uso privato in alternativa alle boe; tenuto conto dell'utilizzo privato del medesimo, il pontile dovrà essere dimensionato per ospitare un numero massimo di 4 natanti, fatta comunque salva la verifica del potenziale impatto paesaggistico.*

“Disciplina per la posa di pontili galleggianti”

La normativa prevede quanto segue

1. *La realizzazione di pontili galleggianti per ormeggio temporaneo, anche assoggettabili a tariffa, è ammessa esclusivamente in capo al Comune.*
2. *E' sempre ammessa la realizzazione di pontili galleggianti **se richiesti da operatori turistici (alberghi, campeggi, ecc.) per l'utilizzo strumentale alla loro attività ed in aree ad essa limitrofe**, e comunque in alternativa all'esistenza o posa di boe, con una capienza massima di 6*

*posti. **Quantità superiori potranno essere autorizzate in base alla dimensione dell'attività ed in rapporto all'impatto locale provocato dalla struttura***

3. *E' ammessa la realizzazione di opere funzionali all'attività nautica, ivi compresa la realizzazione di pontili galleggianti, nelle aree di pertinenza di cantieri nautici.*

Ora pur rilevando come i proponete dichiarare nella Relazione di Valutazione di impatto Ambientale che *"gli interventi di progetto non interferiscono in alcun modo con la normativa vigente"* e di tutta evidenza come il Piano disciplinante il demanio idrico **non consenta allo stato attuale l'attuazione dell'intervento.**

La normativa infatti, oltre a vincolare la dimensione di strutture di ormeggio galleggianti, ne consente la realizzazione solo da parte di attività esistenti in sito (alberghi, ristoranti, ecc...) oppure cantieri nautici. Nessuna di tali attività è ivi presente ed utile a legittimare l'intervento che altresì si configura come attività commerciale autonoma e di nuova attuazione.

Il Sottoscritto 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, 1 marzo 2024

(inserire luogo e data)

Il dichiarante

____Atalla Farah_____

(Firma)