Codice A1811B

D.D. 11 marzo 2020, n. 593

Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., inerente il progetto denominato "Porto di Verbania. -Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci", presentato da "Nautica Bego s.r.l.", nel Comune di Verbania. Cod. 2020-01/VRN7,/ Espressione unitaria delle osservazioni ai sensi della d.g.r. n. 53-13549 de

REGIONE PIEMONTE

ATTO N. DD-A18 593 **DEL 11/03/2020**

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

A1800A - OPERE PUBBLICHE, DIFESA DEL SUOLO, PROTEZIONE CIVILE, TRASPORTI E LOGISTICA
A1811B - Investimenti trasporti e infrastrutture

OGGETTO: Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., inerente il progetto denominato "Porto di Verbania. -Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci", presentato da "Nautica Bego s.r.l.", nel Comune di Verbania. Cod. 2020-01/VRN7,/ Espressione unitaria delle osservazioni ai sensi della d.g.r. n. 53-13549 del 16 marzo 2010.

Con nota del 18/12/2019, perfezionata con nota del 18/01/2020, la società "Nautica Bego s.r.l." ha presentato ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. istanza di avvio del procedimento di verifica di assoggettamento a VIA di competenza statale per il progetto "Porto di Verbania. - Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci", nel Comune di Verbania; - cod. 2020-01/VRN7.

In data 30 gennaio 2020, con nota prot. n. 101541 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del

territorio del mare (MATTM) ha comunicato alla Regione Piemonte l'avvenuta presentazione da parte della società Nautica Bego dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA in argomento con il conseguente avvio del procedimento nel cui ambito la Regione Piemonte è chiamata ad esprimere le proprie osservazioni 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.

Secondo quanto stabilito dall'accordo di cui alla d.g.r. n. 53-13549 del 16 marzo 2010, la Regione esprime le proprie osservazioni a conclusione di apposita istruttoria, 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, entro i termini di cui all'art. 19, comma 4 del d.lgs.152/2006, ovvero entro 45 giorni dalla sopra richiamata nota del MATTM.

A tal fine, il Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale, individuato con d.g.r. n. 21-27037 del 12.04.1999, sulla base delle previsioni di cui all'art. 7 della l.r. 40/1998, verificate la natura e le caratteristiche dell'opera, ha individuato nella Direzione Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni: Ambiente, Energia e Territorio; Cultura turismo e commercio; Competitività del sistema regionale e Coordinamento politiche e fondi europei.

La Direzione Opere pubbliche, difesa suolo, protezione civile, trasporti e logistica con D.D.-A18.137 del 6/02/2010 ha nominato il responsabile del procedimento relativo all'espressione unitaria delle osservazioni nella figura del dirigente del Settore Investimenti trasporti e infrastrutture.

L'intervento oggetto di valutazione, proposto dalla società "Nautica Bego s.r.l." è relativo alla riqualificazione e al potenziamento delle strutture portuali del "porto regionale" collassato a seguito degli eventi atmosferici nell'anno 2013, sito a Verbania presso "largo Palatucci". All'epoca il porto era dotato di 160 posti barca per unità da diporto di lunghezza fuori tutto compresa tra 6m e 14m, 130 posti auto ed un fabbricato di servizio; il tutto disposto totalmente su aree di terra e di acqua di proprietà demaniale.

L'area di intervento, nel complesso si colloca tra la stazione di imbarco del servizio pubblico di linea su acqua di "Villa Taranto" e la caserma della Compagnia dei Carabinieri di Verbania. Il progetto insiste su un'area vincolata nonché in prossimità di plessi pubblici a valenza storica e paesaggistica quali Villa Taranto e Villa San Remigio. Nella proposta progettuale viene incrementato il porto e la relativa zona portuale; l'area di intervento interessa sia superfici di proprietà pubblica che privata; quella demaniale richiesta in concessione misura 44.142,40 mq di cui 14.570,40 mq di aree a terra e 29.572 mq di specchio d'acqua.
a) Le opere in acqua oggetto di valutazione prevedono:
- l'incremento delle dimensioni del porto, definendo un nuovo disegno delle banchine di ancoraggio e delle dighe frangionde; con 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;
- il numero di posti barca disponibili diverrà di 258 unità, di cui 244 destinati a locazione annuale, 10 per il transito temporaneo e 4 per le attività di pubblica sicurezza e per la protezione civile;
- la diga di sopraflutto sarà radicata nell'estremità NE dell'area portuale e quella di sottoflutto nell'estremità SO; complessivamente misureranno 375 m; i moduli della diga saranno anche ormeggiabili sul lato interno;
- per l'ormeggio all'interno del bacino saranno posizionati n. 5 pontili galleggianti composti da

moduli che vanno dagli 8 ai 13 m, per uno sviluppo totale di 440 m
- l'ancoraggio dei pontili galleggianti avverrà: a) per la diga sopraflutto e sottoflutto, mediante l'utilizzo di un sistema di ancoraggio con cavi e bielle, b) per due dei cinque pontili posti all'interno della diga mediante un sistema realizzato con pali; i restanti tre verranno invece ancorati con cavi e bielle;
- la profondità di ancoraggio delle dighe, dei moduli frangiflutti va da un minimo di -12 m ad un massimo di -37,5 m;
- la realizzazione di un muro spondale in sostituzione dello scivolo lago esistente.
b) Le opere a terra oggetto di valutazione prevedono:
- sulla proprietà della Nautica Bego s.r.l., viene collocata l'attività di controllo delle strutture portuali e della rete dei servizi; viene previsto un incremento dei volumi, la riorganizzazione delle attività di cantiere navale, nuove superfici commerciali, compresa l'individuazione di alcuni posti letto;
- sulle proprietà demaniali, un "lounge bar" collegato al fabbricato di proprietà della Bego, la demolizione del precedente fabbricato e la realizzazione di un nuovo ristorante vicino l'area di parcheggio di Villa Taranto (comprensivo di alcuni locali destinati al servizio del porto), un piccolo fabbricato con funzione di ufficio informazioni turistiche e un "porto a secco" a confine con la Caserma dei Carabinieri.
- l'ampliamento delle aree di parcheggio relazionato ai posti barca, si prevedono complessivamente 178 posti auto.
Vengono inoltre auspicate ipotesi di modifica dell'accesso al porto dalla vicina strada statale S.S.34 (Via Vittorio Veneto) mediante la realizzazione di una rotonda nonchè esigenze connesse al reperimento di aree a parcheggio all'esterno dell'area di intervento.

Ai fini dell'istruttoria tecnica, è stato attivato lo specifico Organo tecnico regionale di cui all'art.7 della l.r. 14 dicembre 1998, n. 40, con il compito di condurre gli approfondimenti tecnici necessari all'espressione unitaria e coordinata delle osservazioni regionali e di quelle pervenute dai soggetti istituzionali territorialmente interessati e dal pubblico.

Nell'ambito dei lavori istruttori dell'Organo tecnico regionale è stata indetta la Conferenza di Servizi ai sensi del citato Accordo procedimentale, al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura in oggetto alla cui seduta sono stati convocati i seguenti soggetti istituzionali interessati di cui all'art 9 della l.r. 40/1998: Comune di Verbania; Gestione Associata Bacino demaniale lago Maggiore della Provincia Verbano Cusio Ossola; Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Gestione Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como; Commissariato Italiano per la Convenzione Italo-Svizzera sulla pesca; AIPO, Soprintendenza Archeologica e Paesaggistica per le Province di Biella, Novara, Verbano Cusio Ossola e Vercelli; Provincia del Verbano Cusio Ossola; ASL di Verbania e unitamente all'ARPA Piemonte in qualità di supporto tecnico scientifico dell'Organo tecnico regionale, i funzionari nominati dalle singole Direzioni regionali coinvolte nell'istruttoria tecnica, nonché quelli del Settore Tecnico regionale - Novara e Verbania e del Settore Attività giuridica e amministrativa.

La Conferenza si è riunita in un'unica seduta il 13 febbraio 2020 (di cui si allega il verbale).
In occasione dell'incontro il proponente ha illustrato il progetto avvalendosi della tav.G05, planimetria di sovrapposizione del progetto proposto con quello realizzato nell'anno 2003 (elaborato chiesto dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo con nota prot. 4982 del 7/02/2020) e di alcuni rendering di dettaglio non compresi fra gli elaborati pubblicati nella piattaforma del Ministero dichiarandone l'avvenuta trasmissione a corredo dell'istanza (vedi verbale allegato).

Durante la sopraccitata riunione della Conferenza di Servizi, in base a quanto previsto

dall'Accordo procedimentale e dalla d.g.r. n. 53-13549 del 16 marzo 2010:
a) è stato letto e reso disponibile il contributo del Settore Tecnico - Novara e Verbania di cui alla nota riportata in seguito, prot. 6167 del 12/02/2020;
b) è stata letta e resa disponibile la nota del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggistica prot. 4982 del 7/02/2020;
c) è stato acquisito il contributo del Settore Copianificazione area nord est della Regione Piemonte che evidenzia al rappresentante dell'Amministrazione comunale di Verbania: 1) che, per quanto attiene gli aspetti di carattere urbanistico, sarà necessario che il Responsabile del Servizio tecnico comunale produca il certificato di destinazione urbanistica relativo alle aree oggetto di intervento; 2) inoltre, che produca una dichiarazione nella quale si attesti che gli interventi previsti sono conformi alle destinazioni urbanistiche e alle norme di attuazione dello strumento urbanistico vigente;
d) è stato evidenziato che i porti e le strutture portuali devono essere collocati in luoghi "sicuri " posti lungo le rotte di navigazione e che gli ormeggi delle imbarcazioni realizzate mediante l'utilizzo di strutture galleggianti (costruite, dove le profondità dei fondali non permettono idonee strutture in muratura) in caso di avversità atmosferiche spesso producono il collasso dei manufatti esistenti generando fonti di inquinamento e di impatto ambientale. Come avvenuto nel porto in questione ed in altri porti del lago Maggiore.
e) è stato fatto presente che "l'incidente" in una struttura portuale, con la conseguente alterazione dell'ambiente, può avvenire in diverse situazioni: fase costruttiva, fase gestionale, fase manutentiva, avversità atmosferica, abbandono dei manufatti; (situazioni non definite in passato, in quanto la realizzazione del precedente porto all'epoca non aveva implicato l'espressione di un giudizio ambientale)
f) è stato evidenziato lo stato di degrado in cui si colloca l'area argomento di intervento e le implicazioni dovute alla trasformazione proposta, in quanto collocata in corrispondenza di una zona di particolare importanza e pregio sotto il profilo paesaggistico, storico, culturale. Situazione e localizzazione dove ogni impatto è meritevole di considerazione per trovare la giusta soluzione progettuale.

Precedentemente e successivamente alla riunione della Conferenza di Servizi del 13 febbraio 2020 sono pervenute le seguenti osservazioni degli Enti locali e dei soggetti istituzionali interessati:

- la nota prot. 6167 in data 12/02/2020 del Settore Tecnico - Novara e Verbania, dove si ritiene l'opera impattante, vista la tipologia di intervento, le maggiori dimensioni in gioco rispetto al precedente approdo e le situazioni al contorno, nonché le caratteristiche dell'intervento a terra ed in acqua, con modifiche significative alla configurazione attuale dell'area portuale;

- la nota prot. 1736 in data 13/02/2020 della Direzione Competitività del sistema regionale – Settore Polizia mineraria, cave e miniere, dove considerata la tipologia di opere previste, si ritiene opportuno che il proponente specifichi le tipologie dei materiali previsti in progetto e dimensioni il fabbisogno dei materiali litoidi per la realizzazione dell'intervento;

- 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 dei centro abitato nel caso particolare metri 30 misurati a partire dal confine di proprietà della strada, cosi 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 rlchiesta;

- la nota prot. 16643 in data 26/02/2020 dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale, ARPA Piemonte dove in qualità di supporto tecnico scientifico della Regione evidenzia le carenze documentali 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 ritiene che allo stato attuale il progetto necessiti di approfondimenti e non sia compatibile con un parere di non assoggettabilità a VIA;

- la nota prot. 22484 in data 28/02/2020 della Direzione Ambiente, Energia e Territorio, dove si evidenziano ampliando le carenze progettuali e degli impatti sulle diverse componenti ambientali espresse da ARPA ritenendo che la proposta necessiti di sostanziali approfondimenti. Vengono a seguito riportati le principali tematiche di riferimento.

a) In relazione al tema rifiuti, è stato fatto presente che per quanto riguarda la componente "rifiuti" non è stato fatto alcun cenno delle possibili problematiche legate al progetto, sia per quanto riguarda la fase a "regime" sia per quella di cantiere:
a.1- *Nella fase di cantiere* è opportuno mettere in evidenza una stima dei quantitativi dei rifiuti ottenuti dalla demolizioni 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 materiale naturali.
a.2- *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 questo 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.).

b) In relazione al tema risorse idriche, si evidenzia la mancanza di un'adeguata analisi degli impatti ambientali derivanti dalla riqualificazione e potenziamento del porto; 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.

c) In relazione al tema bonifiche, l'area interessata dal progetto ricade all'interno della perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Pieve Vergonte individuato dal DM del 10/01/2000 pubblicato con G.U. n. 46 del 25/02/2000 e, come tale, è da considerarsi

potenzialmente contaminata in particolare per i sedimenti. L'attuale grado di dettaglio della progettazione deve essere pertanto 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.

d) In relazione ai Beni ambientali e paesaggistici, 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, come di seguito evidenziato.
d.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 42/2004 e le aree di progetto.
d.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 al 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.
d.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 ad 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;
d.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.
d.5- Si evidenzia la necessità di ulteriori fotoinserimenti, 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 inserimenti nel contesto paesaggistico di riferimento e l'adeguatezza delle soluzioni, basandosi su criteri di congruità paesaggistica (forme, rapporti volumetrici, colori, materiali).
d.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;
d.7- La porzione di edificio nautico esistente inglobato nella nuova struttura adibita a longe-bar, appare una scelta poco idonea sia nella forma della copertura prevista che 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 longe-bar, al fine di meglio cogliere il rapporto di intervisìbilità esistente con l'ambito di riferimento.

e) la nota inoltre evidenzia che la documentazione progettuale risulta carente in termini di descrizione della *fase di cantierizzazione* .
Si ritiene infatti che manchi una descrizione dettagliata delle modalità di lavorazione in fase di cantiere ed una quantificazione delle superfici effettivamente interferite durante i lavori. Non sono sufficientemente descritte le modalità di gestione del cantiere; in particolare le misure adottate, oltre che per la gestione dei rifiuti di cui al punto precedente, per il contenimento del rumore e la

riduzione degli impatti sulle acque e sulla fauna ittica, soprattutto in riferimento alle operazioni di bonifica bellica e di posizionamento dei sistemi di ancoraggio dei pontili.

f) Si ritiene, infine, la documentazione presentata manchi della *valutazione degli impatti in fase di esercizio sia dell'area portuale che di quella ricettiva.*
In riferimento alla manutenzione dei sistemi di ancoraggio dei pontili non viene fornita una descrizione delle attività necessarie e la loro frequenza. Inoltre, nella documentazione non è presente una valutazione del ciclo di vita dei pontili e non sono descritte le modalità di smaltimento di tali strutture. Tenuta in considerazione la durata della concessione (40 anni), non vengono fornite indicazioni in merito all'onere di smaltimento dei pontili a fine vita.
Il progetto risulta inoltre carente di un disciplinare che indichi e definisca la manutenzione dell'area portuale e dei servizi annessi, la modalità di gestione dei rifiuti dell'area portuale e che, allo stesso tempo, garantisca una gestione ambientalmente compatibile dell'infrastruttura.
Le opere in progetto porteranno ad un aumento delle utenze non solo via terra ma anche via lago. Sono previsti infatti un aumento del numero di posti barca, che passerebbero dagli attuali 160 a 258, oltre che la realizzazione di strutture e servizi turistico ricettive. Il livello di dettaglio progettuale non permette una valutazione degli impatti cumulativi per le singole matrici ambientali in riferimento all'incremento del carico inquinante potenziale derivante dall'aumento delle utenze.
La documentazione progettuale non fornisce indicazioni di dettaglio sulla tipologia di impianto di illuminazione che si intende adottare sia per l'area ricettiva che per quella portuale, di conseguenza non è valutabile il potenziale impatto dello stesso sulle componenti biotiche;

- 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;

- la nota prot. 1468 in data 2/03/2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Gestione Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como, dove si evidenzia che la realizzazione del nuovo porto, ampliato rispetto al precedente, va ad interferire, data la vicinanza dello scalo N.L.M. di Villa Taranto, con le manovre di avvicinamento delle navi al pontile.
Nello specifico, le manovre di approccio e allontanamento al pontile, dato l'ingombro del nuovo porto, non possono essere eseguite in totale sicurezza, in special modo in condizioni meteo sfavorevoli quali forti temporali, vento forte e raffiche. Ovvero la manovra di avvicinamento necessaria per un corretto approdo porterebbe la nave ad una distanza dalle strutture estremamente ridotta, rischiando l'impatto con il manufatto.
Si precisa inoltre che il servizio pubblico di linea, dovendo mantenere rotte ben precise, velocità commerciali prescritte e dovendo rispettare i tempi di percorrenza tabellari tra ogni scalo, non permette la riduzione della velocità di approccio al pontile in special modo in condizioni meteo avverse, se non in fase terminale di approdo. Quindi il moto ondoso generato dalle navi in arrivo e partenza inevitabilmente andrà ad impattare con la struttura in progetto;

- la nota prot. 2570 in data 5/03/2020 della Direzione Cultura turismo e commercio, dove si condivide la volontà di risistemare l'area in oggetto e di potenziare l'attività turistica,

contestualmente auspica, per un buon esito dell'intervento, di considerare il progetto di riqualificazione quale elemento di congiunzione tra il centro di Intra e i Giardini Botanici di Villa Taranto e al fine di garantire una maggiore fruibilità dell'opera ritiene opportuno che sia valutato - non solo un agevole accesso ai mezzi motorizzati - ma anche forme di mobilità sostenibile quali, ad esempio, quella connessa alla continuità dei percorsi pedonali e ciclabili;

- la nota prot.11225 in data 5/03/2020 del Comune di Verbania, dove si esprimono le considerazioni di competenza, evidenziando che in linea generale la proposta progettuale rientra nella programmazione dell'Amministrazione, la quale con D.G.C. n.10 del 12/01/2016 si era espressa con specifico atto di indirizzo per l'esame preliminare dell'istanza di "concessione demaniale migliorativa".
L'intervento è compatibile con il "Piano disciplinante l'uso del demanio" del Comune di Verbania; sotto il profilo della compatibilità urbanistica l'attuazione del progetto implica alcune variazioni del Piano regolatore vigente, prima di effettuarle si ritiene necessario che siano svolti approfondimenti sull'impatto ambientale e sull'effettiva fattibilità dell'intervento.
Evidenzia inoltre che la proposta: 1) non specifica il rapporto tra l'esistenza degli scolmatori di piena della rete fognaria pubblica e le opere in progetto; 2) non prevede le azioni ed i presidi in caso di aventi accidentali con ricadute sulle matrici ambientali, quali sversamento idrocarburi in acqua e simili; 3) non riporta le modalità di raccolta e smaltimento dei rifiuti con particolare riferimento a quelli prodotti dagli utenti dei natanti ormeggiati; 4) 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; 5) la valutazione è stata condotta considerando unicamente l'approdo quale sorgente sonora n 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.); 6) non vi è una chiara correlazione tra i recettori individuati nell'ortofoto e le informazioni riportate nelle tabelle con i valori numerici previsti dalla modellizzazione; la sigla "identificativo recettori" non è riconducibile all'ubicazione dei recettori e non consente di identificarli in modo univoco.

A seguito del deposito del progetto da parte del MATTM, oltre all'osservazione sopra riportata presentata da ANAS (invitata a partecipare alla C.d.S. del 13/02/2020 mediante e-mail), non sono pervenute alla Regione Piemonte osservazioni da parte del pubblico.

Considerato lo stato attuale dei luoghi e la finalità dell'intervento, viste le ricadute ambientali rilevanti si ritiene necessario che nel progetto presentato vengano maggiormente specificate le caratteristiche delle aree oggetto di localizzazione dell'intervento, le tipologie degli impatti ambientali potenziali e i profili di sostenibilità delle opere.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della d g r. n. 1- 4046 del 17 ottobre 2016;

tutto ciò premesso,

IL DIRIGENTE

Richiamati i seguenti riferimenti normativi:

- l'art. 19 del Decreto legislativo n. 152/2006 e s,m.i ;
- l'art 10 della Legge regionale n. 40/1998 e s.m.i.;
- la d.g.r n. 53-13549 del 16 marzo 2010 "Assenso ai sensi dell'art. 8 bis della .r. 34/199 all'accordo approvato in sede di Conferenza Permanente Regione- Autonomie locali, concernente la partecipazione al procedimento nazionale di verifica di assoggettabilità alla valutazione d impatto ambientale";
- i resoconti verbali delle riunione di Organo Tecnico Regionale e di Conferenza di Servizi svoltesi entrambi in data 13 febbraio 2020;
- la nota prot. 6167 in data 12/02/2020 del Settore Tecnico - Novara e Verbania;
- la nota prot. 1736 in data 13/02/2020 della Direzione Competitività del sistema regionale - Settore Polizia mineraria, cave e miniere;
- la nota prot. 87701 in data 13/02/2020 del 13/02/2020 della società ANAS Spa, Gruppo FS Italiane, Area Gestione rete;
- la nota prot. 16643 in data 26/02/2020 dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale, ARPA Piemonte;
- la nota prot. 22484 in data 28/02/2020 della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;
- la nota prot. 32 del 28/02/2020 del Commissariato Italiano per la Convenzione Italo-Svizzera sulla pesca;
- la nota prot. 1468 in data 2/03/2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - Gestione Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como;
- la nota prot. 2570 in data 5/03/2020 della Direzione Cultura turismo e commercio;
- la nota prot.11225 in data 5/03/2020 del Comune di Verbania.

DETERMINA

di esprimere secondo le modalità previste dall'Accordo procedimentale di cui alla d.g.r. n 53-13549 dei 16 marzo 2010, l'osservazione unitaria regionale cosi come rappresentata in premessa, con riferimento del progetto di "*Porto di Verbania. -Riqualificazione e potenziamento dell'approdo presso Largo Palatucci"*, presentato da "Nautica Bego s.r.l.", nel Comune di Verbania (VB);

di corredare la succitata osservazione unitaria dl alcuni suggerimenti in ordine all[t] opportunità di richiedere specifici approfondimenti inerenti ai temi analizzati nell'istruttoria tecnica condotta e sopra rappresentati;
di trasmettere la presente determinazione dirigenziale al Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorto e del Mare unitamente e al proponente, la società "Nautica Bego s.r.l.".

La presente determinazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della l.r. 22/2010 e sul sito istituzionale dell'Ente, alla sezione "Amministrazione trasparente", ai sensi dell'art. 40 del d.lgs. n. 33/2013,

http://trasparenza.regione.piemonte.it/amministrazione-trasparente.

IL DIRIGENTE (A1811B - Investimenti trasporti e infrastrutture)
Firmato digitalmente da Eriberto Naddeo