

Deliberazione della Giunta Regionale 9 ottobre 2023, n. 22-7518

**Decreto legislativo 152/2006, articolo 24, comma 3. Legge regionale 13/2023, articolo 13, comma 2. Parere regionale in merito al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto: "Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania", presentato dalla Società Marina di Verbella S.r.l.**

A relazione:



Seduta N° 399

Adunanza 09 OTTOBRE 2023

Il giorno 09 del mese di ottobre duemilaventitre alle ore 09:45 in via ordinaria, presso la sede della Regione Piemonte, Piazza Piemonte 1 - Torino si è riunita la Giunta Regionale con l'intervento di Fabio Carosso Presidente e degli Assessori Chiara Caucino, Elena Chiorino, Marco Gabusi, Matteo Marnati, Maurizio Raffaello Marrone, Vittoria Poggio, Marco Protopapa, Andrea Tronzano con l'assistenza di Guido Odicino nelle funzioni di Segretario Verbalizzante.

Assenti, per giustificati motivi: il Presidente Alberto CIRIO, gli Assessori Luigi Genesisio ICARDI - Fabrizio RICCA

**DGR 22-7518/2023/XI**

**OGGETTO:**

Decreto legislativo 152/2006, articolo 24, comma 3. Legge regionale 13/2023, articolo 13, comma 2. Parere regionale in merito al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto: "Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania", presentato dalla Società Marina di Verbella S.r.l.

A relazione di: Gabusi, Marnati

Premesso che:

il D.Lgs. 152/2006 nella Parte seconda recepisce la direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;  
gli articoli 23 e seguenti del D.lgs 152/2006 definiscono le differenti fasi delle procedure di VIA.

Premesso, inoltre, che

la legge regionale 19 luglio 2023, n. 13 "Nuove disposizioni in materia di valutazione ambientale strategica, valutazione di impatto ambientale e autorizzazione ambientale integrata. Abrogazione della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 (Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione)" sancisce, in particolare, che:

- l'organo tecnico regionale (OTR), istituito presso la Regione, è costituito da un nucleo centrale che si integra, per tutte le funzioni previste, con le strutture regionali individuate in relazione alle diverse tipologie di opere, nonché alle componenti ambientali interessate. Il nucleo centrale riceve le istanze di avvio dei procedimenti ed è responsabile del coordinamento delle funzioni. Il nucleo centrale individua la struttura regionale competente e responsabile per le procedure di VIA e di VAS

da espletarsi in raccordo con il nucleo centrale stesso e con le altre strutture regionali interessate (articolo 5, comma 2);

- l'Agenzia regionale per la protezione ambientale del Piemonte (ARPA) coadiuva le autorità competenti, assicurando, nello svolgimento delle istruttorie e nelle attività previste dalla suddetta legge, il supporto tecnico-scientifico (art. 6 comma 1);

- fino alla definizione del provvedimento di nuova definizione dell'OTR, di definizione delle modalità operative per l'espletamento delle procedure di competenza regionale, nonché di partecipazione della Regione ai procedimenti nazionali (di cui all'articolo 5, commi 4 e 5) e comunque non oltre nove mesi dall'entrata in vigore della suddetta legge, i provvedimenti di competenza regionale e i pareri sulle procedure nazionali per la VIA, relativamente alla procedura di valutazione, sono rilasciati con provvedimento deliberativo della Giunta regionale (articolo 13, comma 2).

Richiamato, in particolare, che, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della suddetta legge regionale 13/2023, fino alla definizione dei provvedimenti di cui al sopra citato articolo 5, comma 4 e all'articolo 8 (informazione al pubblico) si applicano i provvedimenti vigenti all'entrata in vigore della presente legge, in quanto compatibili.

Dato atto, pertanto, che, in virtù della sopra richiamata disposizione, trova applicazione la D.G.R. 21-27037 del 12 aprile 1999, con cui, ai sensi degli articoli 7 e 18 della legge regionale 40/1998, sono stati individuati il Nucleo Centrale dell'Organo tecnico regionale e le Strutture regionali chiamate ad integrarlo a seconda della competenza, definendo i rispettivi procedimenti.

Preso atto che:

con nota del 28.06.2023, acquisita al prot. 108732/MASE in data 04/07/2023, successivamente perfezionata con PEC del 31/07/2023, acquisita al prot. 125579/MASE del 31/07/2023, la Società proponente Marina di Verbella S.r.l. ha presentato, ai sensi dell'articolo 23 del Decreto legislativo 152/2006, istanza di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del progetto "Nuovo porto turistico di Pallanza – comune di Verbania", nell'ambito della quale la Regione è chiamata ad esprimere il proprio parere ai sensi dell'articolo 24, comma 3, del citato D.lgs. 152/2006 e s.m.i., secondo le modalità disciplinate dalla legge regionale 13/2023;

il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota prot. n. 129936 del 07.08.2023, ha comunicato alla Regione Piemonte, alla Provincia del Verbano-Cusio-Ossola, al Comune di Verbania (VB), all'Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore e all'ARPA Piemonte, l'avvenuta pubblicazione e la contestuale procedibilità dell'istanza;

il progetto propone la realizzazione di un porto turistico per un numero complessivo di n. 150 imbarcazioni di diverse dimensioni, attraverso l'installazione di pontili galleggianti; l'opera di protezione del porto risulta costituita da una diga di tipo modulare galleggiante della larghezza di 4 metri con un allargamento a 8 metri nella parte maggiormente esposta alla traversia principale. L'intera struttura portuale occupa circa 22.844 mq dello specchio lacuale, e prevede anche la realizzazione di minime opere a terra, relative agli interventi connessi per consentire l'accesso pedonale e carrabile all'infrastruttura, alcuni posti auto per soste brevi e i relativi spazi di manovra, il pontile parallelo alla linea di costa e la passerella di accesso agli ormeggi. Per quanto riguarda l'ambito costiero, il progetto comporta un riassetto delle aree prospicienti l'accesso al nuovo porto, localizzato all'interno di un ambito particolarmente sensibile soprattutto dal punto di vista paesaggistico e ambientale.

Dato atto che: con nota prot. n. 35301 del 17.08.2023 il Settore Valutazioni ambientali e procedure

integrate della Direzione regionale Ambiente, Energia e Territorio ha proceduto all'attivazione dell'Organo Tecnico regionale (OTR), di cui alla sopra citata D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999, per gli adempimenti istruttori, individuando nella Direzione regionale Opere pubbliche, difesa del suolo, protezione civile, trasporti e logistica, la struttura regionale competente, nonché quali strutture regionali interessate all'istruttoria le Direzioni: Ambiente, Energia e territorio, Cultura e Commercio, Turismo e Competitività del Sistema Regionale; nel rispetto dell'articolo 24, comma 3, del Decreto legislativo 152/2006, la Regione Piemonte deve esprimersi sull'intervento trasmettendo il proprio provvedimento al Ministero competente entro 60 giorni dalla pubblicazione, avvenuta in data 7 agosto 2023, dell'avviso pubblico sul sito web, del progetto e della relativa documentazione; considerate le competenze, in conformità a quanto previsto dalla determinazione n. 1718 del 16.06.2022 "Disposizioni operative in ambito di procedure di VIA di competenza della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica", è stata individuata quale struttura delegata a procedere il Settore Interventi regionali per la logistica e i trasporti.

Preso atto che la Società Marina di Verbella S.r.l. ha dichiarato nell'istanza che, ai sensi dell'articolo 25, comma 2-quinquies, del D.Lgs.152/2006, la procedura comprende l'autorizzazione di cui all'articolo 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e che gli elaborati progettuali sono sviluppati ad un livello che consente la compiuta redazione della relazione paesaggistica e pertanto la documentazione è corredata dalla relazione paesaggistica ex D.P.C.M. 12 dicembre 2005, al fine di consentire con il concerto del Ministero della cultura, il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall'art. 25, comma 2-quinquies, del D.Lgs. 152/2006.

Dato atto, inoltre, che:

rispetto alle aree naturali protette, come definite dalla L. 394/1991, e ai siti della Rete Natura 2000, si precisa che il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di tali aree, ma gli impatti derivanti dalla sua attuazione potrebbero interferire con la ZSC-ZPS - Fondo Toce, che si sovrappone all'area naturale protetta EUAP 0346 Fondo Toce; pertanto, ai sensi dell'art.10, comma 3 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i., il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e, per ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, art. 5, comma 7, è richiesta l'espressione dell'Ente di gestione delle Aree protette del Ticino e del Lago Maggiore, in qualità di Ente Gestore dei suddetti siti;

con nota prot. 36670 del 29.08.2023 il Settore Interventi regionali per la logistica e i trasporti ha convocato una riunione dell'OTR, allegando il link per lo scarico della documentazione progettuale, e invitando gli enti convocati a trasmettere i propri pareri in tempo utile prima del termine per la conclusione del procedimento.come da documentazione agli atti della Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, Settore "Inteventi regionali per la logistica e i trasporti", sono stati acquisiti i pareri delle Direzioni e Settori regionali coinvolti, di seguito elencati:

- la nota prot. 37781 del 06.09.2023 della Direzione Competitività del Sistema Regionale - Settore Polizia mineraria, Cave e Miniere;
- la nota prot. 38168 del 08.09.2023 della Direzione Coordinamento politiche e fondi europei – Turismo e Sport – Settore Offerta turistica;
- la nota prot. n. 39726 del 19.09.2023 della Direzione Ambiente, Energia e Territorio;
- il parere della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Tecnico Regionale – Novara e Verbania, reso in sede di riunione dell'OTR

in data 14.09.2023;

- il parere della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica – Settore Pianificazione e programmazione trasporti e infrastrutture, reso in sede di riunione dell’OTR in data 14.09.2023.

Preso atto, inoltre, del parere:

- dell’Ente di gestione delle Aree Protette del Ticino e del Lago Maggiore, acquisito al prot. 3889 del 12.09.2023;
- di ARPA Piemonte - Dipartimento Valutazioni Ambientali – S.S. Valutazioni Ambientali e Grandi Opere, acquisito al prot. 40028 del 21.09.2023.

Dato atto che, con riferimento al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania”, presentato dalla Società Marina di Verbella S.r.l., l’Organo Tecnico regionale, riunitosi in data 14.09.2023, ha espresso, ai sensi dell’articolo 24, comma 3, del Decreto legislativo 152/2006 e dell’articolo 13 comma 2 della legge regionale 13/2023, la necessità di integrazioni ed approfondimenti, dopo aver esaminato i pareri pervenuti dai Settori regionali competenti e dagli Enti chiamati ad esprimersi in base alla nota prot. n. 129936 del 07.08.2023 del MASE, e richiamati dalla nota suddetta di convocazione dell’OTR stesso.

Visti gli art. 23 e seguenti del Titolo III del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152;

visto l’art. 16 della L.R. 28 luglio 2008, n. 23; visto l’art. 13 della L.R. 19 luglio 2023, n. 13; vista la D.G.R. n. 21-27037 del 12 aprile 1999 e s.m.i. ;

Dato atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio regionale.

Attestata la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi della D.G.R. n. 1- 4046 del 17/10/2016, come modificata dalla D.G.R. 1-3361 del 14 giugno 2021.

Tutto ciò premesso,

la Giunta Regionale, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

*delibera*

- di prendere atto, con riferimento al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale inerente al progetto “Nuovo porto turistico di Pallanza - comune di Verbania”, presentato dalla Società Marina di Verbella S.r.l., dell’esito istruttorio dell’Organo Tecnico regionale, riunitosi in data 14 settembre 2023, come in premessa riportato, e, conseguentemente, di esprimere, ai sensi dell’articolo 24, comma 3, del Decreto legislativo 152/2006 e dell’articolo 13 comma 2 della legge regionale 13/2023, la necessità di integrazioni ed approfondimenti, come illustrato nell’Allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

- di demandare alla Direzione regionale Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, di inviare la presente deliberazione al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica entro il termine di conclusione del procedimento di VIA, per i successivi adempimenti di competenza statale;

- di dare atto che il presente provvedimento non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio regionale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte, ai sensi dell'articolo 61 dello Statuto e dell'articolo 5 della legge regionale 22/2010, nonché ai sensi dell'articolo 40 del Decreto legislativo 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione "Amministrazione trasparente".

Avverso la presente determinazione è possibile ricorrere al Tribunale Amministrativo regionale entro 30 giorni dalla conoscenza dell'atto, secondo quanto previsto all'art. 120 del Decreto legislativo n.104 del 2 luglio 2010 (Codice del Processo Amministrativo).

## ALLEGATO A

L'Organo tecnico regionale (OTR), riunitosi in data 14 settembre 2023 in merito al procedimento di valutazione di impatto ambientale di competenza statale, inerente il progetto "Nuovo porto turistico di Pallanza – comune di Verbania" presentato dalla Società Marina di Verbella srl, ha evidenziato la necessità di esprimere al Ministero per l'Ambiente e la Sicurezza Energetica (MASE) la necessità di alcune integrazioni ed approfondimenti da parte del Proponente, riguardanti gli aspetti di seguito descritti:

### Acque

In relazione alla documentazione presentata, sotto il profilo strettamente ambientale il progetto evidenzia alcuni errori formali ed elementi da chiarire e degni di ulteriore approfondimento, nonché alcune carenze documentali, come di seguito indicato:

#### Studio di Impatto Ambientale

Per quanto di stretta competenza, si fa presente che il paragrafo inerente il Riferimento normativo regionale di settore (Par. 4.4.4 Piano di Tutela delle Acque (PTA) approvato con D.C.R. 117-10731 del 13 marzo 2007) non risulta più adeguato, essendo divenuto obsoleto a seguito dell'aggiornamento del PTA Regione Piemonte del 2021 (rif. D.C.R. n. 179 – 18293 del 2 novembre 2021). Analoga osservazione vale per la Tabella 2.1 - *Valutazione della conformità del progetto rispetto agli strumenti di pianificazione, tutele e vincoli di cui all'elaborato Sintesi non Tecnica PALLANZA\_SA\_0102\_0*.

In relazione agli impatti potenzialmente generati dall'opera in esame sulla componente idrica, analizzati nell'elaborato *PALLANZA\_PI\_0116\_0\_RelazioneSulleFasiRealizzative*, nonché nel capitolo 6.5 *Ambiente idrico* del SIA, si ravvisa quanto segue:

#### - Fase di cantiere (*Corso Operam*)

Nel corso della realizzazione, risulteranno minimali le opere a terra, peraltro in area già antropizzata, mentre, per quanto riguarda le strutture in acqua, prevedendosi complessivamente l'infissione presso la riva di almeno 10 pali telescopici di 60 cm di diametro x 12 m di lunghezza, nonché la posa sul fondo del lago di oltre 150 corpi morti di ancoraggio di 10 e 7 tonnellate di peso, da agganciarsi mediante catene ai finger ed ai pontili galleggianti, l'impatto potenziale risulta determinato sia dalle modalità di intervento, sia dalla eventuale presenza sul fondale interessato da colonizzazioni vegetali (idrofite sommerse radicate) ed animali (molluschi, crostacei, eventuali aree di frega di specie ittiche) coinvolte dai lavori: mentre è possibile sin d'ora richiedere che i lavori siano effettuati con le opportune accortezze atte ad evitare lo sversamento di prodotti e sostanze inquinanti in acqua e a limitare quanto più possibile movimentazioni del fondale e risospensioni dei sedimenti, non è dato sapere se *in loco* siano presenti significative biocenosi vegetali ed animali da salvaguardare, informazione utile a valutare l'eventuale impatto del cantiere in acqua, e a predisporre eventuali mitigazioni.

#### - Fase di esercizio (*Post Operam*)

In fase di esercizio del porto turistico, si prevede di potervi ospitare, a regime, fino a 160 natanti di varie dimensioni. Non risulta dalla documentazione agli atti, al di là delle dimensioni, la tipologia dei natanti da accogliere (ad es. a vela, a motore, off-shore, da wakeboard/sci nautico...), né se vi sia la previsione di una regolamentazione al riguardo. In considerazione della estrema variabilità dell'impatto potenziale indotto dal porto in esercizio, in base alla tipologia dei natanti accolti (inquinamento delle acque derivante dai motori, disturbo acustico sulle biocenosi riparie, incremento di impatto su idrofite ed elofite lacuali - canneti - per effetto del moto ondoso aggiuntivo indotto), dalla documentazione agli atti non è possibile prefigurare l'impatto complessivo a regime del porto sull'ecosistema lacustre locale, specificatamente nella Baia di Pallanza.

In vari punti del SIA e della Relazione Generale si indica come nell'area dei pontili sia prevista l'installazione di cestini per la raccolta dei rifiuti, mentre saranno realizzati in strutture galleggianti prefabbricate (*house - boat*) poste all'ingresso del porto i servizi igienici ad uso dei diportisti, allacciati a pubblica fognatura.

Non è tuttavia chiaro se e quale servizio o struttura sia predisposta per la raccolta dei rifiuti liquidi dei natanti (reflui oleosi e liquami di sentina, acque nere dei servizi igienici di bordo), né quali regole siano previste al riguardo per i diportisti ospiti del porto, considerato che nel lago Maggiore non esistono punti con una equidistanza di 3 miglia nautiche dalla linea di costa ove scaricare i reflui trattati.

#### Piano di Monitoraggio Ambientale

In relazione alla componente Acque Superficiali (Cap. 3) si evidenzia che i Riferimenti normativi comunitari e nazionali sono datati e in alcuni casi errati in quanto riferiti a norme abrogate. A titolo esemplificativo e non esaustivo, in relazione alle sostanze pericolose e prioritarie occorre fare riferimento alla Dir. 2008/105/CE come integrata dalla Dir. 2013/39/UE: conseguentemente il riferimento nazionale corretto è il D.Lgs. n. 172/15 di recepimento. Per quanto attiene le acque potabili la Direttiva di riferimento è la Dir. 2020/2184/UE, recentemente recepita in Italia dal D.Lgs. 23 febbraio 2023, n. 18. Per quanto attiene le Acque di balneazione il riferimento utilizzato nella documentazione (D.P.R. n. 470/82) è norma abrogata. I riferimenti corretti sono quelli della Dir. 2006/7/CE e dal D.Lgs. n. 116/2008. Il D.lgs. n.152/99 è parimenti stato abrogato dal D.Lgs. n.152/06 e non costituisce più norma settoriale di riferimento per le Acque.

Per quanto attiene i parametri chimici e chimico-fisici da sottoporre a monitoraggio (AO, CO, PO), fatta salva la liceità di selezionare i parametri ritenuti più rappresentativi e potenzialmente soggetti ad alterazione da parte dell'opera, si osserva che la selezione effettuata non risulta coerente con quanto previsto dalla stessa normativa citata (Tab. 1/A *Parametri di base da controllare nelle acque superficiali*, di cui all'All. I alla Parte III del D.Lgs. 152/06, peraltro superata dalla tabella 1/A del già citato D.Lgs. 172/15), in quanto annovera parametri generici (ammoniaca, nitriti, nitrati, cloruri, solfati, bicarbonati, BOD5, etc.) e metalli (Na, K, Fe, Mg, Ca...) non ivi annoverati, né costituenti sostanze prioritarie, oppure annoverati in tab. 1/B (Cu) e persino parametri microbiologici previsti da normative, sia abrogate sia vigenti, inerenti la balneazione, ma non contempla parametri o gruppi di parametri (ad es. Idrocarburi Policiclici Aromatici -IPA, Ni, benzene, Idrocarburi alifatici clorurati, Diclorodifenilcloretano -DDT, Esaclorobenzene -HCB, Esaclorocolesano -HCH) che invece rientrano nel novero degli inquinanti prioritari sia del D.Lgs. 152/06, sia delle norme successive di aggiornamento (D.Lgs.172/15): quanto sopra appare singolare e ne sfugge la logica tanto più se si considera che alcuni degli inquinanti non previsti (Es. Esaclorobenzene, IPA, DDT e congeneri quali DDD, DDE, Esaclorocicloesano) costituiscono effettivamente, assieme al Mercurio (Hg) contaminanti delle acque e, soprattutto, dei sedimenti lacustri della baia di Pallanza che, comprendendo l'area di progetto, fa parte del Sito di Interesse

Nazionale di Bonifica Ex Enichem di Pieve Vergonte (ex L. 426/98). A tal riguardo, ci si aspetterebbe, anche in condizioni di scarsa contaminazione locale, la previsione quanto meno, in corso d'opera e nel post operam, di test eco-tossicologici atti a comprovare la neutralità delle opere in progetto rispetto allo stato di contaminazione dei luoghi. Si osserva, invece, che la presenza di contaminazioni nel lago e nello specifico nella baia di Pallanza (pur documentata da decenni e da tutti i Rapporti annuali e triennali della Commissione per la Protezione delle acque Italo -Svizzere – CIP AIS - documenti scaricabili al sito <https://www.cipais.org/web/>) non risulta presa in considerazione nella componente Ambiente idrico, Cap. 6.5 dello Studio di Impatto Ambientale, ma bensì al Par. 6.4.1.3 nello *Stato qualitativo della matrice suolo*, ove si scrive che *“La presenza dell'intervento all'interno del SIN...omissis...ha determinato una prima campagna di indagine sul sito dalle quali non risultano superamenti dei limiti di legge sia in ordine alla qualità delle acque, sia sui sedimenti”* e comunque che *“...Per quanto riguarda le lavorazioni in acqua ...il progetto non prevede attività di dragaggio o movimentazione di sedimenti del fondale. L'unica attività che interesserà il fondale è rappresentata dall'infissione dei pali di ancoraggio e dal deposito dei corpi morti....”*.

Relativamente a detta campagna di indagine, svolta nel novembre 2022 ed interamente relativa ad acque e sedimenti nell'area di progetto e realizzata ai sensi dell'Art. 242-ter del D.Lgs.152/06 (Interventi e opere nei siti oggetto di bonifica) sulla base del protocollo ARPA - ISPRA “Protocollo operativo per le indagini finalizzate a definire l'impatto dei progetti ricadenti nell'area del SIN di Pieve Vergonte in ambito fluviale e lacustre”, si riportano i risultati nell'elaborato PALLANZA\_SA\_0301\_0 Report delle Indagini, con i relativi rapporti di prova. Al riguardo, premettendo che per alcuni rilevanti parametri (ad esempio p,p'-DDT e congeneri, benzo(α)pirene e IPA, Hg, Pb) il Limite strumentale adottato per la Determinazione / Quantificazione (LOD / LOQ) risulta non aggiornato e non adeguato agli Standard di Qualità per la definizione dello Stato Chimico delle acque (D.Lgs.172/15) e che pertanto non è, a rigore, corretta l'affermazione “non risultano superamenti dei limiti di legge”, ci si chiede quale sia la funzione della campagna d'indagine suddetta, non risultando prevista come Monitoraggio ante operam (AO), ovvero come “bianco”, ed anzi essendo programmata nel PMA l'analisi di set parametrici in gran parte differenti e peraltro non del tutto coerenti e motivati per le indagini AO, CO e PO, come sopra argomentato.

### Paesaggio

Esaminata la documentazione progettuale consultabile nel sito internet del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, all'indirizzo: “<https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/9968/14686>”, considerato che l'intervento previsto consiste nella realizzazione del nuovo porto galleggiante sul fronte del lago Maggiore per una lunghezza pari a circa 200 m ed una profondità di 140 m, finalizzata all'approdo di n. 150 posti barca distribuiti principalmente su 4 pontili posti perpendicolarmente alla costa ed un pontile invece posto parallelamente alla medesima, situato nel Comune di Verbania (VB), considerato altresì che l'ambito territoriale interessato dall'intervento in oggetto ricade in un contesto di elevato pregio paesaggistico tutelato ai sensi dell'art. 142 lett. b) – fascia di rispetto del lago Maggiore del D.lgs. 42/2004 e smi (Codice dei beni culturali e del paesaggio), normato all'art. 15 delle NdA del Piano Paesaggistico Regionale (Ppr), approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, nonché ai sensi dell'art. 136 del D.lgs. 42/2004 e smi, di cui al DM 28/2/1953 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico delle sponde del lago Maggiore site nell'ambito dei comuni di Arona, Meina, Verbania, Ghiffa, Oggebbio, Cannero e Cannobio”, per il quale vigono le prescrizioni specifiche riportate nella scheda A(066) del “Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte”, Prima parte, del Ppr, tenuto conto che ai sensi della legge regionale n. 32 del 1 dicembre 2008 art. 3, l'intervento in oggetto non risulta essere ricompreso nei casi per cui la competenza a rilasciare l'autorizzazione paesaggistica è in capo alla Regione, si evidenzia che il Comune di Verbania (VB) rispetta le condizioni richieste dal Codice e dalla L.r. 32/2008, per



esercitare la funzione autorizzatoria in materia di paesaggio, in quanto idoneo all'esercizio della delega.

Ad ogni buon fine, si osserva che riguardo alla verifica di conformità degli interventi rispetto alle prescrizioni contenute nelle NdA e alle prescrizioni specifiche riportate nella Scheda del Catalogo dei beni paesaggistici del Ppr, esaminati i contenuti della Relazione paesaggistica, nel prendere atto dell'analisi effettuata circa la coerenza dell'intervento con i contenuti di cui all'art. 15 delle NdA del Ppr, sarebbe opportuno un approfondimento che meglio evidenzi le motivazioni circa la conformità dell'intervento con le prescrizioni in esso contenute; 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". Si richiamano altresì le prescrizioni specifiche definite per i beni paesaggistici nelle Schede del Catalogo dei beni paesaggistici sopra citate (cfr. Scheda A066) ed in particolare dovrà essere meglio esplicitata la motivazione circa 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, nè interferire in termini di volumi, forma, materiali e cromie con i beni stessi", tenuto conto della presenza nel contesto in esame della rilevanza della SS 34 individuata quale belvedere nelle disposizioni di tutela paesaggistica e riconosciuta ai sensi dell'art. 30 delle NdA del Ppr come percorso panoramico.

Si precisa inoltre che l'autorizzazione paesaggistica, oltre a recepire preventivamente il parere della Commissione locale del Paesaggio, potrà essere rilasciata a seguito dell'acquisizione del parere del Soprintendente o, nel caso in cui tale parere non sia reso secondo quanto previsto dall'art. 146 Dlgs 42/2004 e s.m.i., nei termini stabiliti dalla Legge 241/90 e s.m.i.

Si rammenta che con deliberazione n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 il Consiglio regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Regionale (Ppr); le prescrizioni degli articoli 3, 13, 14, 15, 16, 18, 23, 26, 33, 39 e 46 delle norme di attuazione in esso contenute, nonché le specifiche prescrizioni d'uso dei beni paesaggistici di cui all'articolo 143, comma 1, lettera b., del Codice stesso, riportate nel "Catalogo dei beni paesaggistici del Piemonte", Prima parte, sono vincolanti e presuppongono immediata applicazione e osservanza da parte di tutti i soggetti pubblici e privati.

### Rifiuti

Nel SIA si legge che è stata prevista la "sistemazione di idonei cestini che verranno svuotati con la stessa procedura dello smaltimento dei rifiuti urbani". Sarebbe tuttavia opportuno, come anche indicato nelle planimetrie di altri porti della stessa tipologia indicati nello stesso SIA, individuare un'area predisposta alla raccolta differenziata dei rifiuti, in modo da permettere il conferimento anche di quei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni che non troverebbero posto nei cestini posizionati sui pontili a causa della loro tipologia o dimensione.

## Bonifiche

Tenuto conto che l'area di intervento è ricompresa nel perimetro del SIN di Pieve Vergonte, si evidenzia che la realizzazione di interventi ed opere all'interno di siti di interesse nazionale, anche se non prevedono scavi ma comportano occupazione permanente di suolo, è assoggettata alla disciplina di cui all'art. 242-ter del D.Lgs.n. 152/2006 e all'art. 25 del decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 2017, n. 120.

Tale disciplina non trova applicazione nel caso di conclusione del procedimento di accertamento dello stato di potenziale contaminazione del sito interessato dall'intervento e dall'opera (C<CSC, C<CSR) per tutte le matrici (suolo, sottosuolo e acque sotterranee), ovvero decorsi 90 giorni dalla data di acquisizione dell'autocertificazione di cui all'art. 252, comma 4-bis, del d.lgso n. 152 /2006. La disciplina si applica, invece, qualora il sito risulti potenzialmente contaminato o contaminato, anche per una sola matrice.

Si rimanda al decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica del 26 gennaio 2023, n. 45, attuativo dell'art. 242-ter, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006, che ha distinto le diverse tipologie di interventi e di opere in funzione dell'impatto, anche potenziale, che possono esercitare sulle matrici ambientali ed in funzione di specifiche caratteristiche dell'area interessata, con conseguente diversificazione della procedura di valutazione delle interferenze.

## Compensazioni

Il SIA cita l'intenzione del proponente a realizzare le seguenti opere compensative:

- "tetti verdi" sulle strutture esistenti presenti nell'area di intervento;
- Installazione di fascine di legno sul fondo del lago, a circa 10-15 m di profondità in modo da incrementare i rifugi subacquei (che si formano già naturalmente nelle zone di porto) per l'ittiofauna, in particolare, per preservare gli avannotti. Queste strutture necessiteranno di una manutenzione ordinaria circa ogni 2-3 anni;
- Sistemazione del Rio San Bernardino: si osserva che, a parte la breve descrizione di cui sopra, il proponente non ha allegato alcuna documentazione progettuale delle compensazioni, che restano quindi solo una proposta, di cui però mancano i dettagli.

Con riferimento al tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici e ad azioni che vadano nella direzione di un efficientamento energetico delle infrastrutture, si suggerisce di valutare l'opportunità di rendere il nuovo porto efficiente da un punto di vista energetico incrementando il ricorso a fonti rinnovabili, prevedendo ad esempio l'installazione di pannelli fotovoltaici.

## Rumore

Nella "Valutazione previsionale di impatto acustico" sono stati considerati tre ricettori posti nelle vicinanze del nuovo porto turistico: R1, R2 e R3. Per stabilire il livello residuo presso questi ultimi sono state eseguite delle misure di 15 minuti, che risultano in generale troppo brevi per definire il clima acustico caratteristico dell'area indagata. Quest'ultima, infatti, risulta interferita dal traffico veicolare sulla viabilità limitrofa (Via Paolo Troubetzkoy, Via Giuseppe Castelli e Viale Vittorio Tonolli). Le tre indagini fonometriche sono state utilizzate per calibrare il modello di simulazione SoundPlane, impiegato per determinare i livelli acustici ai ricettori, partendo dai dati di traffico rilevati in occasione delle misure sulle tre direttrici indagate (100, 30 e 70 veicoli/ora rispettivamente). Il modello è stato considerato validabile, in quanto il massimo scarto ottenuto è risultato pari a +2,5 dB.

Il documento considera il rumore prodotto durante la fase di esercizio e di cantiere. Non essendo

stato emanato un regolamento che disciplini l'inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo, da natanti o da imbarcazioni di qualsiasi natura (comma 1, art.11, L.447/95), a livello cautelativo, sia per il trasporto a lago in fase di cantiere che per la navigazione in fase d'esercizio, è stata considerata una *linea di emissione continua* senza una ponderazione nel tempo del passaggio del natante.

È stata prodotta la simulazione dell'attività in esercizio, ovvero per lo scenario successivo all'apertura del porto. Si è considerato un incremento del traffico veicolare a partire dal numero di posti barca (150) considerando un numero di viaggi di andata e ritorno (300) nella stessa giornata di 16 ore sulla viabilità di accesso, ripartendoli secondo quanto osservato in sede di rilievo: 30% e 70% rispettivamente su Via Castelli e Viale Tonolli; 100% su Via Troubetzkoy. Relativamente a tale simulazione si segnala che i dati di traffico, a cui viene sommato il contributo determinato dall'apertura del nuovo porto, sono stati forniti dal Comando di Polizia Locale di Verbania. Si osserva, inoltre, che i dati di traffico orari sono stati *ricavati facendo la media giornaliera, applicando il 90% per considerare solo i traffici diurni e dividendo per le 16 ore del periodo diurno*. Questi valori sono stati poi introdotti come dati di input del modello, ottenendo i livelli di emissione e di immissione assoluta, questi ultimi determinati sommando i primi al livello statistico L95 delle misure eseguite per considerare il rumore di fondo non interferito dal traffico. I livelli ottenuti rispettano i limiti della classe in cui i ricettori sono inseriti dal Piano di zonizzazione acustica di Verbania.

È stata prodotta la simulazione per la fase di cantiere considerando le sorgenti sonore più impattanti: pontone modulare non propulso, pontone propulso, spintore 280 HP con livelli di potenza sonora caratteristici pari a 85 dB(A); vibratore idraulico ad alta frequenza + gru da puntone con livello di potenza sonora caratteristico pari a 100 dB(A). Questi valori sono stati introdotti nel modello ottenendo dei livelli di emissione e di immissione assoluta, questi ultimi determinati sommando i primi al Leq misurato presso ciascun ricettore per tener conto questa volta del traffico presente. In questo caso si è eseguito anche il calcolo del differenziale ed in generale si è ottenuto il rispetto dei limiti acustici vigenti.

Relativamente alla valutazione presentata si osserva che le indagini fonometriche effettuate per definire il clima acustico presso i ricettori presentano un tempo di misura molto breve (15') e sono state eseguite a 1,5 m da terra, mentre la mappatura dei livelli è stata restituita per i due scenari a 4 m di altezza. A prescindere da ciò si ritiene sufficiente la trattazione presentata purché si adottino le seguenti precauzioni:

1. Rispetto, per la fase di cantiere, delle indicazioni contenute nel Regolamento acustico del Comune di Verbania.
2. Adozione di tutti gli accorgimenti utili al contenimento delle emissioni sonore sia impiegando macchinari in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale, che attraverso un'adeguata e oculata organizzazione delle attività di cantiere.
3. Effettuazione di autocontrolli tramite misure fonometriche tese a verificare il rispetto dei limiti normativi presso i ricettori maggiormente interferiti così come previsto dal punto 13 del cap. 4 della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616.

### Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

L'area interessata dal progetto, per quanto riguarda le opere a terra, si inserisce in un contesto urbanizzato privo di carattere di naturalità.

Per quanto riguarda le opere in area lacuale, si osserva l'assenza di una descrizione dell'ambiente lacustre, in particolare nella zona del fondo lago, interessata dall'appoggio dei grandi blocchi di cemento, i cosiddetti "corpi morti" con funzione di ancoraggio delle strutture portuali. La descrizione delle biocenosi presenti in tale area è funzionale alla valutazione dei possibili impatti sulle componenti biotiche ed ecosistemiche.

### Atmosfera e clima

In riferimento alla matrice atmosfera si concorda nel ritenere i possibili impatti dell'opera, sia nella fase di realizzazione che di esercizio, trascurabili.

Il proponente nel SIA non tratta il tema del cambiamento climatico, come indicato dalle Linee Guida SNPA n. 28/2020 "Valutazione di impatto ambientale.

Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" con particolare riferimento alla vulnerabilità dell'opera agli eventi estremi.

La documentazione non presenta una descrizione della caratterizzazione meteo-climatica dell'area oggetto di studio, con l'identificazione dei possibili hazard climatici per l'area (precipitazioni intense, tempeste, ondate di freddo o di calore, etc...) e dei loro possibili impatti (alluvioni, diminuzione risorse idriche, etc.). Manca inoltre un'analisi degli scenari futuri (scenari IPCC).

E' necessario inoltre identificare le interazioni tra l'opera ed i cambiamenti climatici, valutando la vulnerabilità dell'opera ed il contributo che la stessa potrebbe avere sugli impatti dei cambiamenti climatici.

Per quanto concerne gli elaborati progettuali, infine, si richiede che il Proponente provveda alla presentazione di una planimetria generale del porto, in cui vengano indicati i punti di attracco della N.L.M. (Navigazione Lago Maggiore), e che essa sia trasmessa alla Direzione di esercizio Lago Maggiore. E' infatti vincolante il parere di quest'ultima per la realizzazione del porto ai fini della disciplina della navigazione, poiché si tratta di interventi interferenti con la navigazione e attinenti occupazioni demaniali con opere in acqua di superficie superiore ai 100 mq, ai sensi della L.R. 2/2008, art. 4, comma 1, lettera g) ed art. 12.