

Spett.le
MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DELLA SALUTE
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
ID_VIP5453
Mailpec: cress@pec.minambiente.it

Ing. Chessa Pasqualino
Direttore Lavori
C/O Industrie Cala Saccaia srl
ninnichessa@gmail.com
ninni.chessa@pec.it

OGGETTO: ID VIP5453 - OLBIA (SS) – progetto di Modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina per rimessaggio imbarcazioni in Loc. Cala Saccaia – Zona Industriale Olbia.
Procedura riferita al D.lgs 152/2006 – Verifica di assoggettabilità a VIA (art. 19)
Osservazioni alla Nota MIBACT [MIBACT_DG_ABAP_SERV V [21/09/2020|0027338-P|]
[34.43.01/14.8/3/2019]
Riferimento nota

E' pervenuta alla scrivente Società la nota della Direzione generale CRESS – Divisione V - prot. 0082285 del 15.10.2020 con richiesta di osservazioni in merito alla nota del MIBACT prot 27338 del 21.09.2020, indicata in oggetto e relativa alla verifica di assoggettabilità a VIA del progetto di Modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina per rimessaggio imbarcazioni in Loc. Cala Saccaia – Zona Industriale Olbia, ai sensi dell'articolo 19 del D.lgs. n. 152/2006.

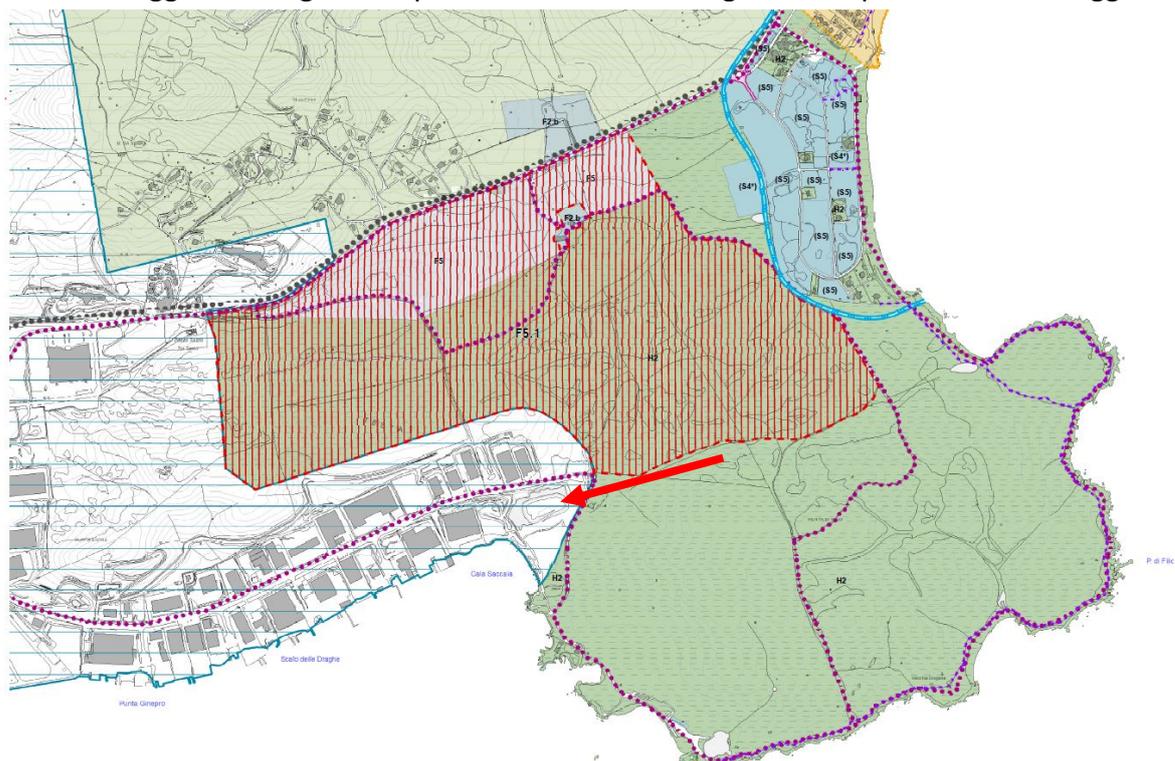
A tale riguardo, si forniscono nel seguito della presente relazione ogni elemento ed approfondimento al fine di consentire all'Autorità competente di valutare opportunamente il progetto e, nello specifico, utile ad un corretto inquadramento e considerazione delle osservazioni prodotte dal MIBAC.

1. Giova preliminarmente evidenziare come il progetto originariamente Concessionato, comprendeva la realizzazione di Capannone e Piazzale delle medesime dimensioni oggi confermate, e la costruzione di una Banchina ivi comprese le operazioni di escavo all'interno del medesimo perimetro demaniale concesso dalla Autorità portuale oggi Autorità di sistema Portuale del Mare di Sardegna. Che le dimensioni dell'escavo, già oggetto di autorizzazione nel predetto progetto, prevedevano all'interno ed all'esterno della vasca Travel il raggiungimento del limite di profondità pari a – 4.00, e comunque secondo uno schema batimetrico allegato alla progettazione esecutiva. Si forniscono ed evidenziano tali al fine ed allo scopo di porre debitamente in evidenza ed attestare che già allora gli effetti cumulativi degli interventi previsti erano ben presenti e sicuramente sono stati tenuti in debita considerazione nel precedente parere di non assoggettabilità a VIA e

VAS rilasciato da Codesto Ministero in data 15.04.2011 parere n° 694. Ancor più occorre evidenziare che il suddetto parere è intervenuto in tempi ben successivi alla approvazione del Piano Paesistico Regionale(entrato in vigore il 09.09.2006). Ed appare incontrovertibile che non può essere certamente la variante proposta, di modifica delle dimensioni della vasca TRAVEL e della lunghezza dei denti di attracco ad esaltarne in modo diverso e/o ad alterare la lettura e la natura dell'intervento legato alla attività cantieristica.

Attività Cantieristica che, giova rilevare, risulta essere ben consolidata in tutti lotti adiacenti a quello oggetto di intervento, oltre che definita in ogni sua articolazione e dettaglio nella sua pianificazione. Infatti la suddetta area ricade integralmente all'interno del piano consortile del Consorzio Industriale Provinciale del Nord Est Sardegna, zona per la quale la medesima Regione Sardegna, con atto di indirizzo interpretativo ed applicativo delle disposizioni contenute nel piano paesistico, ne ha determinato la non vigenza del Piano Paesistico medesimo, come giustamente anche evidenziato nella Nota MIBACT. A quanto illustrato, occorre in aggiunta specificare che, contrariamente a quanto sostenuto nella citata nota MIBACT, in data 28 Luglio 2020, il Comune di Olbia ha adottato il nuovo PUC, adeguando il medesimo al PPR ed al Piano di assetto idrogeologico regionale, dopo un lungo processo, durato anni, di co-pianificazione di Intesa con la Regione Sardegna, stabilendo peraltro in modo sperimentale ed efficace una nuova formula di costruzione degli strumenti di Pianificazione del Territorio. Appare utile sottolineare che il predetto PUC contiene lo studio di valutazione ambientale strategica del territorio, ivi compreso l'ambito oggetto di intervento e che nell'ambito dello stesso viene riadeguata la situazione vincolistica e la cartografia di piano attraverso il riordino preliminare delle conoscenze. Confermando, dunque, per il lotto in oggetto la sua destinazione Urbanistica strategica per il territorio e la città di Olbia.

Per un maggior dettaglio si riproduce stralcio Immagine PUC per la zona in oggetto:\



La freccia evidenzia il lotto oggetto di intervento in cui il PUC si adegua al PPR.

2. Occorre altresì evidenziare che il processo Autorizzativo per la realizzazione del Cantiere Nautico in oggetto, si è necessariamente dovuto procedere a parcellizzare per una serie di motivazioni che verranno appresso evidenziate e non certo allo scopo di non effettuare una lettura complessiva della portata dell'intervento, con l'obiettivo di mitigare l'effetto cumulativo delle opere in progetto. Giova evidenziare, in merito a tale specifico riguardo, che il corposo e frammentato complesso di autorizzazioni incorse nel processo nel suo complesso, ha rappresentato un limite alla tempistica di esecuzione programmata dall'investitore e certamente non ad esso imputabile, oltre che aver comportato un notevole aggravio dei costi.

Le motivazioni ed il dettaglio della citata parcellizzazione degli interventi è, comunque, così dettagliata:

- a) Il Capannone ed il Piazzale ricadevano in area soggetta regole di pianificazione ed attuazione stabilite dal Piano regolatore Consortile, con destinazione Cantieristica Nautica;
 - b) La realizzazione della Banchina ed escavo, ricadenti in aree demaniali, per poter essere rese in disponibilità dell'imprenditore dovevano essere soggette a concessione demaniale, la quale per poter essere ottenuta presupponeva studi di dettaglio ed enti interessati per il processo Autorizzatorio completamente diverso da quello che si doveva seguire per l'autorizzazione alla Costruzione del Capannone ed al Piazzale Antistante la banchina. Inoltre, le autorizzazioni ad edificare del capannone e del piazzale di banchina erano richieste necessariamente come prodromiche e propedeutiche all'ottenimento della Concessione demaniale per la costruzione della banchina;
 - c) Fattore Tempo – Si evidenzia come il fattore tempo costituisca per un imprenditore una variabile tutt'altro che trascurabile, e che quasi sempre costituisce un danno economico difficilmente recuperabile. Tuttavia occorre evidenziare ancora, rispetto a quanto sottolineato nella nota MIBACT, come la necessità di procedere prima al rinnovo dei provvedimenti e poi alla ripresa dei lavori, avendoli iniziati nel lontano 2010, non erano dettati dall'esigenza di una parcellizzazione degli interventi finalizzato a mitigare la portata dell'intervento, bensì, con ogni evidenza, dalla circostanza che come noto dal 2010-2011 il settore Nautico è stato travolto da una delle crisi peggiori degli ultimi 50 anni e che solo a seguito di grande impegno e volontà di riprendere a contribuire ad una ripresa del Paese si è deciso di riavviare la costruzione dell'attività cantieristica sospesa a seguito della prima realizzazione degli scavi dell'aerea di insediamento.
3. Si ritiene utile, inoltre, rappresentare che i lavori sono attualmente in corso, e che le attività esecuzione dell'intervento nel suo complesso sono state avviate nel lontano 2010, dove fu eseguito a suo tempo integralmente lo scavo delle aree che sono oggi occupate dal piazzale realizzato, oggi ancora in Tout-Venant, e dal capannone retrostante alla banchina oggetto di variante su cui è già stato eseguito un muro previsto in progetto di CLS armato alto 8 metri a protezione del versante su cui a monte corre parallela la strada di Piano

Consortile oggi Via Madagascar. Inoltre si è già dato avvio, da quasi un anno, alla realizzazione della Banchina secondo le indicazioni di progetto autorizzate, a seguito peraltro di tutte le attività autorizzatorie necessarie, ivi compresa la autorizzazione all'escavo ex art. 109 del D.Lgs 152/2006. Si evidenzia ancora che le operazioni di escavo sono state peraltro avviate avendo dato comunicazione preventiva agli enti competenti ivi compreso la Soprintendenza Archeologica, che ha partecipato e presenziato all'avvio dei lavori, con l'allora dirigente Dott. Rubens D'Oriano ed alcuni suoi collaboratori, che hanno regolarmente e costantemente presenziato alla esecuzione delle lavorazioni di escavo e scavo lungo la linea di costa.

In ragione di quanto dettagliatamente riepilogato, appare difficile comprendere le motivazioni per le quali la nota MIBACT in oggetto evidenzia ancora la necessità che la soprintendenza venga avvisata prima delle operazioni di Escavo e di scavo lungo la banchina, avendolo già fatto e, con ogni evidenza, essendo pronti a rinnovare la procedura al momento della ripresa degli scavi, qualora si ottenesse la autorizzazione alla variante.

Si evidenzia, inoltre come la richiamata nota MIBACT faccia erroneamente riferimento nell'ultimo capoverso a Pagina 10 ad un profilo di costa, di tipo curvilineo su cui insistono pontili precari in legno ad oggi non più esistente, ciò in quanto già il precedente progetto autorizzato consentiva la rimozione di quei pontili e l'inizio di riprofilatura della linea di costa e costruzione della banchina. Pertanto, è dalla vigente ed effettiva situazione dello stato dei luoghi che occorre basarsi per argomentare e valutare se consentire o no la variante alla banchina nei denti di attracco e nelle variazioni della dimensione della Vasca travel. Non è infatti ipotizzabile che la richiesta di autorizzazione ad una parziale modifica dell'intervento, nell'ambito peraltro limitato del complesso intervento cantieristico, debba costituire e riaprire la necessità di una valutazione complessiva dell'insediamento come se il confronto fosse ancora tra un insediamento ancora da realizzare in area vergini e naturali e considerando, dunque, la procedura di assoggettabilità a VIA come se fosse riferito ad un intervento ancora da realizzare e non come intervento di adeguamento di una struttura già in essere.

4. Si ritiene opportuno, infine, evidenziare la particolare peculiarità e rilevanza del progetto delle Industrie Cala Saccaia, che rappresenta la valorizzazione di un intero territorio. Il distretto della nautica, immaginato in quella porzione di costa, ha già contribuito negli anni ad aumentare considerevolmente l'occupazione diretta e indiretta. Cogliendo ancor più nel profondo il valore del cantiere - un bacino all'interno del Mediterraneo per il rimessaggio di imbarcazioni - non si possono non sottolineare elementi quali la formazione dedicata alle nuove maestranze, e l'enorme valore ambientale che il progetto porta con sé. Sin dal 2004 il sito del cantiere ospita l'idea di sviluppo nautico. Il nostro ingresso ha come punto di partenza la data del 2014, anno nel quale il Gruppo della famiglia Vanelo acquista la proprietà della Società e del sito industriale citato. Da quella data, con entusiasmo e dedizione, si è lavorato per mettere a sistema tutte le realtà che concorrono allo sviluppo di Olbia e più in generale della Sardegna, un'isola affascinante che merita di essere ulteriormente valorizzata nel rispetto del delicato equilibrio ambientale che la caratterizza.

Questi, sin dall'inizio, sono i convincimenti che hanno mosso la Società, coerentemente con la storia che ha caratterizzato il cammino delle aziende del Gruppo, infatti il primo porticciolo verde d'Italia è la Marina del Fezzano situata all'interno del Comune di Portovenere e di proprietà della famiglia Vanelo. Industrie Cala Saccaia viene pertanto immaginato come il prolungamento di una visione d'impresa che guarda alla tutela dell'ambiente come ad un valore e non ad un ostacolo. Alla data odierna, considerati gli investimenti fatti e il piano occupazionale redatto, considerati i finanziamenti ricevuti dalla Regione Sardegna e dagli istituti di credito privati, si sottolinea con ancora più la volontà di poter completare l'iter in tempi brevi, anche grazie al contributo dei professionisti e dei lavoratori impegnati all'interno del cantiere. Si rivendica, inoltre, con orgoglio e senso delle istituzioni, il puntuale rispetto delle norme e delle prescrizioni delle autorizzazioni ricevute, e da sempre il costante impegno alla tutela ambientale e paesaggistica della porzione di costa che interessa il progetto Industrie Cala Saccaia.

Il Tecnico, Direttore dei Lavori, in Rappresentanza della Industrie Cala Saccaia Srl
Ing. Pasqualino Chessa

Documento informatico firmato digitalmente