



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 59 del 15 febbraio 2021

Progetto:	<p><i>Parere tecnico</i></p> <p>Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia - Richiesta controdeduzioni alla nota MIBACT (Rif. prot. 34041 del 20/11/2020)</p> <p>ID_VIP: 5004</p>
Richiedente:	<p>CRESS - DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE</p>

La Commissione

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.(d’ora in poi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- con il parere n.54 del 12/10/2020 la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) ha espresso il seguente parere: “il progetto denominato “*Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia*” non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 a condizione che si ottemperi ad una serie condizioni ambientali;
- la Divisione in data 16/11/2020 ha emanato la relativa Determina Direttoriale n. 413 con la quale, sulla base del parere CTVA n.54 del 12/10/2020, è stata determinata l’esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del “Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia” presentato dalla società S.N.O. Service s.r.l.;
- con la nota prot. n. 34041 del 20/11/2020, acquisita la prot. n. 98107/MATTM del 26/11/2020, la Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, ha rappresentato che:
 - “*si deve evidenziare che tra le risultanze istruttorie assunte quali decisive per il giudizio di merito della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA VAS risulti non corretta l’affermazione che il medesimo progetto sia localizzato in area “non soggetta a vincolo paesaggistico” (cfr. parere CTVA n. 54/2020, p. 14, ultima linea)*”, nonostante la Direzione generale ABAP, nelle proprie osservazioni del 20/02/2020, avesse esplicitamente determinato il contrario (cfr. p. 6: “*considerato che l’area oggetto di intervento è soggetta a*

tutela paesaggistica per legge ai sensi dell'articolo 142, co. 1, lett. a), del D.Lgs. 42/2004"), d'altronde, in accordo con quanto affermato dalla competente Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio con il parere prot. n. 1334 dell'11/02/2020 ("...1.2. b. L'area oggetto di intervento è interessata dai seguenti vincoli ope legis ai sensi dell'articolo 142 del Codice: territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare (art. 142 comma 1 lettera a) "; parere endoprocedimentale valutato dalla CTVA - cfr. p. 12 del parere di quest'ultima), ma anche conformemente a quanto dichiarato dal Proponente con la documentazione presentata con l'istanza (cfr. Relazione paesaggistica, p. 6). Appare pertanto che il fraintendimento operato tra diversi profili di vincolo paesaggistico (uno disposto dal Piano paesaggistico regionale con il bene paesaggistico tipizzato e individuato della "Fascia costiera" - non vigente nell'area interessata) e, l'altro invece vigente, della tutela ex lege dell'area di cui all'art. 142, co. 1, lett. a, del D. Lgs. 42/2004), sia risultato, in verità, tra gli elementi decisivi assunti da codesta Commissione VIA per escludere il progetto di cui trattasi dalla fase VIA più propria".

- Inoltre, con la medesima nota il Mibact rappresenta:
 - o *"che la mancata individuazione da parte del Proponente di alternative alla soluzione progettuale proposta (in quanto quest'ultima ritenuta l'unica corrispondente alle proprie esigenze economiche e, quindi, imprenditoriali - cfr. SPA, pp. 24-25, ma in particolare p. 24), non poteva considerarsi una adeguata ragione per non valutare (in una fase di VIA più propria) una diversa soluzione progettuale, stante il fatto che "... altri progetti di analoga tipologia sono stati verificati in ambito di assoggettabilità a VIA o nella più propria fase VIA nello stesso ambito paesaggistico qui interessato, evidenziando la possibilità di adottare una soluzione progettuale che consente di salvaguardare i tratti di costa ancora superstiti e tutelati paesaggisticamente per legge, attraverso l'impegno per tali nuovi progetti delle aree a mare direttamente prospicienti i banchinamenti esistenti" (cfr. p. 6 delle osservazioni del 20/02/2020)".*
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/8045 del 27/01/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale con prot. n. CTVA/355 del 27/01/2021, ha trasmesso la suddetta nota chiedendo alla Commissione Tecnica VIA/VAS di valutare quanto rappresentato dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo al fine di confermare o meno il parere già emesso;

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l'esame della nota sopracitata al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Divisione;

VALUTATO che:

- Le motivazioni adottate dalla Commissione per supportare il parere in questione sono elencate alle pagine 14 e 15 del parere stesso e si riassumono in breve con i seguenti punti:
 - o La documentazione presentata dal Proponente è parsa al gruppo istruttorio adeguata ed esaustiva;
 - o Non risultano impatti significativi per quasi tutte le componenti ambientali esaminate. Moderate criticità si sono riscontrate per le attività di escavazione subacquea (dragaggio) nello specchio antistante il banchinamento, rispetto alle quali il Proponente comunque ha previsto una serie di misure per minimizzare gli impatti sull'ambiente marino;
 - o Non risultano interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nelle zone limitrofe, comunque distanti non meno di tre chilometri;
 - o Sono state previste dal Proponente diverse misure di mitigazione dei potenziali impatti (a queste si è ritenuto di dover aggiungere i contenuti delle condizioni ambientali sopra citate);
 - o Circa la componente Paesaggio, si è giudicato come poco significativo l'impatto prodotto dalla realizzazione dell'intervento sul fianco del banchinamento esistente, pur se in leggero

avanzamento rispetto allo stesso, contrariamente a quanto reputato dal MIBACT che ha invece ritenuto tale impatto come motivo per richiedere l'assoggettamento a VIA;

- Nel merito delle argomentazioni proposte dal MIBACT nella sua nota, la Commissione, con riferimento a quanto asserito circa il *“il fraintendimento operato tra diversi profili di vincolo paesaggistico (uno disposto dal Piano paesaggistico regionale con il bene paesaggistico tipizzato e individuato della ‘fascia costiera’ – non vigente nell’area interessata) e, l’altro invece vigente, della tutela ex lege dell’area di cui all’art. 142, co. 1, lett. a, del D. Lgs. 42/2004), sia risultato, in verità, tra gli elementi decisivi assunti da codesta Commissione VIA per escludere il progetto di cui trattasi dalla fase di VIA più propria”*, precisa quanto segue:
 - Il fraintendimento di cui parla il MIBACT è in realtà legato a una formulazione forse troppo sintetica della frase di cui al punto 1) di pagina 8 del parere, e ripresa poi alla fine di pag. 14: *“Per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 82 del 7 settembre 2006, l’area in questione è definita come “insediamenti produttivi a carattere industriale, artigianale e commerciale”, all’interno degli “Insediamenti Produttivi”, nell’ambito costiero n. 18 “Golfo di Olbia”. Sempre nel PPR l’area rientra all’interno della perimetrazione del bene paesaggistico “Fascia Costiera” per l’assetto ambientale, non soggetta a vincolo paesaggistico come previsto dalla delibera n. 16/24 del 28/03/2017 della Giunta Regionale in base all’art. 19, comma 3, lettera c delle NTA del PPR”*. In sostanza si fa riferimento solo a quanto previsto nel PPR, dando per scontato quanto ope legis previsto, con diverso profilo di vincolo paesaggistico, dal suddetto art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004, che come noto fissa il vincolo paesaggistico per i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
 - Tra le risultanze istruttorie che hanno portato al parere, la componente Paesaggio è stata ampiamente analizzata, al pari di tutte le altre componenti ambientali, guardando tutti gli aspetti di potenziale impatto e considerando in modo adeguato le argomentazioni del Proponente su questo punto, come le dimensioni assai contenute dell’opera, la localizzazione dell’intervento, adiacente a numerose altre banchine già realizzate e il contenimento delle opere previste ampiamente all’interno delle emergenze planimetriche e altimetriche, sia del contesto portuale sia di quello urbano adiacente, tale da limitarne l’impatto visivo;
- Circa l’altra obiezione sollevata dal MIBACT, ovvero la mancata individuazione da parte del Proponente di alternative alla soluzione progettuale proposta, in virtù solo di una valutazione di convenienza economica imprenditoriale, da non potersi considerare comunque come adeguata ragione per non valutare una diversa soluzione progettuale *“che consenta anche di salvaguardare i tratti di costa ancora superstiti e tutelati paesaggisticamente per legge, attraverso l’impegno per tali nuovi progetti delle aree a mare direttamente prospicienti i banchinamenti esistenti”*, la Commissione ritiene che, stante i benefici socio-economici legati all’intero territorio di Olbia dal punto di vista dell’indotto e dei servizi turistici, il Proponente non abbia preso in considerazione soluzioni progettuali diverse a motivo della sua stessa presenza imprenditoriale in loco, della finalità dell’opera e dell’assenza di impatti ambientali significativi. La finalità stessa dell’opera, infatti, è quella di ottimizzare i servizi e la gestione cantieristica del retrostante cantiere navale di proprietà della società Proponente in un’area nella quale ha già ottenuto la concessione demaniale nel 2017 proprio per la gestione del banchinamento e del cantiere stesso, al quale il bacino acqueo in progetto sarà collegato (con ulteriore necessaria concessione in ampliamento per la realizzazione delle opere in progetto). Appare ragionevole quindi che gli interventi siano previsti nell’area a mare non direttamente prospiciente il banchinamento esistente, quanto invece a fianco del banchinamento attuale stesso.

CONSIDERATO e VALUTATO quanto sopra si ritiene senza dubbio di confermare il parere già emesso sulla procedura in oggetto.

La Commissione

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

Si conferma il parere n. 54 del 16/10/2020 relativo al “*Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia*”

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli