

# Giudizio positivo di compatibilità ambientale relativamente ad un impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL

T.A.R. Lazio - Roma, Sez. VI 6 marzo 2023, n. 3649 - Graziano, pres. f.f.; Cavallari, es. - Zenit s.a.s. ed a. (avv.ti B., F. e S. Ballero) c. Ministero della transizione ecologica ed a. (Avv. gen. Stato) ed a.

## **Ambiente - Impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL - Giudizio positivo di compatibilità ambientale - Caratteristiche della VIA.**

*La VIA è configurata come procedura amministrativa di supporto per l'autorità competente finalizzata ad individuare, descrivere e valutare gli impatti ambientali di un'opera, il cui progetto è sottoposto ad approvazione o autorizzazione. In altri termini, trattasi di un procedimento di valutazione ex ante degli effetti prodotti sull'ambiente da determinati interventi progettuali, il cui obiettivo è proteggere la salute umana, migliorare la qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie, conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema, promuovere uno sviluppo economico sostenibile (cfr. art. 3, direttiva n. 85/337/CEE e successive modifiche apportate dalla direttiva n. 97/11/CE). Essa mira a stabilire, e conseguentemente governare in termini di soluzioni più idonee al perseguimento di ridetti obiettivi di salvaguardia, gli effetti sull'ambiente di determinate progettualità. Tali effetti, comunemente sussumibili nel concetto di «impatto ambientale», si identificano nella alterazione «qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa» che viene a prodursi sull'ambiente, laddove quest'ultimo a sua volta è identificato in un ampio contenitore, costituito dal «sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti» [art. 5, comma 1, lett. b) e c), del d.lgs. n. 152 del 2006]. L'istituto è finalizzato alla tutela preventiva dell'ambiente inteso in senso ampio le scelte effettuate hanno natura ampiamente discrezionale considerati i valori primari ed assoluti coinvolti. Conseguentemente, nel rendere il giudizio di valutazione di impatto ambientale, l'amministrazione esercita una amplissima discrezionalità che non si esaurisce in un mero giudizio tecnico, in quanto tale suscettibile di verifica tout court sulla base di oggettivi criteri di misurazione, ma presenta al contempo profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa e istituzionale in relazione all'apprezzamento degli interessi pubblici e privati coinvolti.*

*(Omissis)*

## FATTO

1. Con il proposto gravame i ricorrenti hanno impugnato il decreto in epigrafe individuato del Ministero della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero della Cultura, recante il giudizio positivo di compatibilità ambientale reso ai sensi dell'art. 25, comma 2, d.lgs. n. 152/2006, per il progetto di un "Terminal GNL (Gas Naturale Liquefatto) nel Porto Canale di Cagliari – Impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL", unitamente ai connessi pareri tecnici espressi in senso favorevole (rispettivamente, della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, dell'Istituto Superiore di Sanità e dell'allora Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, con l'apposizione di specifiche condizioni ambientali).

1.1. Nell'ambito della preliminare ricostruzione in fatto, parte ricorrente richiama l'articolato procedimento conducente all'adozione degli atti gravati; riporta altresì gli elementi connotanti la posizione vantata rispetto ai medesimi atti, riferendo in proposito che i soggetti ricorrenti svolgono un'attività produttiva nel settore turistico ricettivo nella zona limitrofa all'area prescelta per l'ubicazione territoriale dell'impianto GNL di cui trattasi, come emergente dalla descrizione del progetto nell'ambito della Relazione generale "Elaborati Tecnici e Specialistici" allegata all'istanza avanzata dal proponente (odierno controinteressato) ex art. 23 d.lgs. n. 152/2006.

2. Il proposto ricorso è affidato a due motivi di doglianza, inerenti alla dedotta violazione di legge nonché al prospettato eccesso di potere sotto plurimi profili.

2.1. Con il primo motivo di gravame, parte ricorrente lamenta la violazione dell'articolo 22 d.lgs. n. 152/2006 (come modificato per effetto dell'art. 11, comma 1, d.lgs. n. 104/2017) ed in particolare della disposizione contemplata al comma terzo, lettere c) e d), laddove è previsto che lo studio di impatto ambientale redatto dal proponente l'istanza di VIA ex art. 23 d.lgs. n. 152/2006 debba contenere "una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali".

In proposito, deduce come l'analisi delle possibili alternative al progetto, riportata nell'ambito della "Sintesi non tecnica – Studio di impatto ambientale" depositato dal proponente controinteressato, non possa in alcun modo soddisfare i



requisiti richiesti ex lege per la valutazione di dette alternative.

Nello specifico, lamenta che l'istruttoria sul punto espletata non sarebbe stata condotta in linea con l'invocata previsione normativa; denuncia altresì il carattere illogico e contraddittorio della motivazione sul punto resa, contestando l'operata scelta di collocare l'impianto in un'area vicina ai preesistenti centri di interesse (includenti le attività turistiche e ricettive esercitate dai ricorrenti stessi), prospettandone la non conformità alle esigenze di sicurezza attesa l'eventualità, nell'ipotesi di perdita di gas in fase di carico/scarico del GNL, di una nube incendiaria come rilevato nell'ambito del documento denominato "Studio di manovrabilità e navigabilità portuale" (punto 3.7.1).

2.2. Con il secondo motivo di gravame, denuncia ulteriori profili di eccesso di potere, in particolare sul piano del prospettato difetto di istruttoria, censurando la ricostruzione operata nell'ambito della Relazione generale "Rapporto preliminare di sicurezza" predisposta dal proponente circa la frequenza degli incidenti su impianti simili in quanto circoscritta ad un intervallo temporale asseritamente insufficiente e non aggiornato.

2.3. In conclusione parte ricorrente chiede l'annullamento dei provvedimenti impugnati, formulando altresì istanza per la concessione di una misura cautelare in chiave propulsiva.

3. Le amministrazioni intime e la società controinteressata si sono costituite in giudizio per resistere al ricorso.

4. Alla camera di consiglio del 9 giugno 2021 fissata per la trattazione della domanda cautelare, in accoglimento dell'istanza avanzata da parte ricorrente è stato disposto il rinvio alla successiva camera di consiglio del 23 giugno 2021 ai fini della trattazione congiunta con altre cause pendenti (specificamente individuate), come riportato a verbale.

5. In vista della suddetta camera di consiglio, la società controinteressata ha depositato documentazione.

6. Alla camera di consiglio del 23 giugno 2021, si è preso atto della rinuncia all'istanza cautelare depositata in atti da parte ricorrente, come riportato a verbale.

7. In vista dell'udienza fissata per la trattazione nel merito del ricorso, le Amministrazioni intime e la controinteressata hanno depositato rispettiva memoria ex art. 73, comma 1, c.p.a.

7.1. L'Amministrazione resistente, in particolare, ha dedotto profili di inammissibilità del ricorso.

8. All'udienza pubblica del 22 febbraio 2023, fissata per effetto della riassegnazione disposta con decreto del Presidente f.f. della Terza Sezione n. 11/2023, la causa è stata trattenuta in decisione.

## DIRITTO

1. Il ricorso non è meritevole di accoglimento.

1.1. In proposito, stante l'infondatezza nel merito del ricorso, si ritiene di poter soprassedere per ragioni di economia processuale alla disamina dei profili in rito sollevati nelle memorie difensive prodotte dalle parti resistenti.

2. Ciò posto, i due motivi di doglianza proposti in ricorso possono essere esaminati congiuntamente, in quanto involgenti censure essenzialmente coincidenti ovvero strettamente connesse sul piano logico-giuridico.

2.1. Al riguardo, il Collegio ritiene di poter rinviare al pertinente contenuto del recente pronunciamento reso dalla Sezione in sede di merito con riguardo a censure di analogo tenore proposte avverso i medesimi atti gravati nella presente sede (cfr., in particolare, TAR Lazio, Roma, sez. III, sent. 6 dicembre 2022, n. 16268), intendendo a tal fine riprendere e riportare i principali passaggi del percorso motivazionale articolato nel richiamato precedente della Sezione.

2.2. La questione posta all'esame del Collegio, nello specifico, investe la valutazione di impatto ambientale (VIA) condotta ex art. 25 d.l.gs. n. 152/2006 con riguardo alla prescelta localizzazione dell'impianto (riferito alla realizzazione di un Terminale per lo stoccaggio e la rigassificazione di gas naturale liquefatto – GNL) all'interno del Porto Canale di Cagliari in zona demaniale, sotto un duplice profilo: *i*) da un lato, rispetto all'esame delle "alternative ragionevoli" inclusa la c.d. "opzione zero" – relativa all'ipotesi di mancata realizzazione dell'intervento – quale elemento necessario dello "studio di impatto ambientale" elaborato dal proponente a corredo dell'avanzata istanza di VIA; *ii*) dall'altro, rispetto alla considerazione degli effetti del progetto su molteplici fattori involgenti i diversi interessi coinvolti (pubblici e privati), riconducibili in particolare ai possibili rischi per la sicurezza pubblica e alle ricadute in termini pregiudizievoli sugli interessi privati connessi all'esercizio delle attività economiche già presenti nell'area portuale tra cui, in particolare, quelli inerenti alle attività imprenditoriali svolte dai ricorrenti medesimi.

3. Alla disamina nel merito delle censure articolate giova premettere un breve richiamo, per i profili di interesse ai fini della presente controversia, agli approdi ermeneutici della prevalente giurisprudenza amministrativa circa l'individuazione della funzione precipua del procedimento di VIA e della natura giuridica del potere esercitato dall'Amministrazione, ai fini della conseguente delimitazione del sindacato giudiziale ammesso sui relativi atti.

3.1. In proposito è stato evidenziato, alla luce del vigente quadro normativo in materia (a livello europeo e nazionale), che *"La V.I.A. è configurata come procedura amministrativa di supporto per l'autorità competente finalizzata ad individuare, descrivere e valutare gli impatti ambientali di un'opera, il cui progetto è sottoposto ad approvazione o autorizzazione. In altri termini, trattasi di un procedimento di valutazione ex ante degli effetti prodotti sull'ambiente da determinati interventi progettuali, il cui obiettivo è proteggere la salute umana, migliorare la qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie, conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema, promuovere uno sviluppo economico sostenibile (cfr. art. 3, direttiva n. 85/337/CEE e successive modifiche apportate dalla direttiva n.*



97/11/CE). Essa mira a stabilire, e conseguentemente governare in termini di soluzioni più idonee al perseguimento di ridotti obiettivi di salvaguardia, gli effetti sull'ambiente di determinate progettualità. Tali effetti, comunemente sussumibili nel concetto di "impatto ambientale", si identificano nella alterazione "qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa" che viene a prodursi sull'ambiente, laddove quest'ultimo a sua volta è identificato in un ampio contenitore, costituito dal "sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti" (art. 5, comma 1, lett. b) e c), del D.Lgs. n. 152 del 2006)" (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. 7 settembre 2020, n. 5379).

Nell'evidenziare la portata dell'istituto – "... finalizzato alla tutela preventiva dell'ambiente inteso in senso ampio" – e "... la natura ampiamente discrezionale delle scelte effettuate, giustificate alla luce dei valori primari ed assoluti coinvolti ...", è stato chiarito che "... nel rendere il giudizio di valutazione di impatto ambientale, l'amministrazione esercita una amplissima discrezionalità che non si esaurisce in un mero giudizio tecnico, in quanto tale suscettibile di verifica *tout court* sulla base di oggettivi criteri di misurazione, ma presenta al contempo profili particolarmente intensi di discrezionalità amministrativa e istituzionale in relazione all'apprezzamento degli interessi pubblici e privati coinvolti" (in tal senso, cfr. da ultimo Cons. St., sez. IV, sent. 14 marzo 2022, n. 1761).

3.2. Dalla ricostruzione dell'esatta natura del potere esercitato dall'Amministrazione in sede di VIA discende che "il controllo del giudice amministrativo sulle valutazioni discrezionali deve essere svolto *extrinsecus*, nei limiti della rilevabilità *ictu oculi* dei vizi di legittimità dedotti, essendo diretto ad accertare il ricorrere di seri indici di invalidità e non alla sostituzione dell'amministrazione", in base al principio di separazione dei poteri.

Ne consegue, sul piano della perimetrazione del controllo giudiziale sugli atti amministrativi recanti la valutazione di impatto ambientale in quanto espressivi di ampia discrezionalità amministrativa, che "... il sindacato sulla motivazione delle valutazioni discrezionali: I) deve essere rigorosamente mantenuto sul piano della verifica della non pretestuosità della valutazione degli elementi di fatto acquisiti; II) non può avvalersi di criteri che portano ad evidenziare la mera non condivisibilità della valutazione stessa; III) deve tenere distinti i profili meramente accertativi da quelli valutativi (a più alto tasso di opinabilità) rimessi all'organo amministrativo, potendo esercitare più penetranti controlli, anche mediante *c.t.u.* o *verificazione*, solo avuto riguardo ai primi..." (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. n. 1761/2022, cit., e i precedenti giurisprudenziali ivi richiamati).

Si perviene, dunque, alla conclusione che "... il sindacato del giudice amministrativo in materia è necessariamente limitato alla manifesta illogicità ed incongruità, al travisamento dei fatti o a macroscopici difetti di istruttoria (come nei casi in cui l'istruttoria sia mancata o sia stata svolta in modo inadeguato ...) o quando l'atto sia privo di idonea motivazione" (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. n. 5379/2020; in termini analoghi, cfr. ex multis Cons. St., sez. IV, sent. n. 1761/2022, cit.).

3.3. Per quanto concerne, in particolare, il profilo motivazionale ed istruttorio nel caso di provvedimenti di VIA – ai fini del relativo controllo giudiziale – è stato altresì precisato in sede interpretativa che "il modello procedimentale vigente nel nostro ordinamento impone all'autorità procedente di esplicitare le ragioni sulla base delle quali è stata effettuata la comparazione tra i benefici dell'opera da un lato e, dall'altro, i potenziali impatti pregiudizievoli per l'ambiente, con riferimento ai contributi istruttori acquisiti nel corso del procedimento" (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. II, sent. n. 5379/2020, cit.).

4. Facendo applicazione alla fattispecie per cui è causa degli esposti principi declinati in ambito giurisprudenziale, va rilevato – alla luce del contenuto degli atti procedimentali depositati in giudizio e delle risultanze documentali in atti – che gli elementi dedotti in ricorso a fondamento dei vizi denunciati non configurano macroscopici difetti di istruttoria ovvero carenza di idonea motivazione, né tantomeno integrano ipotesi di manifesta illogicità e incongruità ovvero di travisamento fattuale in ordine alla compiuta valutazione di impatto ambientale, nei limiti del sindacato ammesso in sede giudiziale a fronte di atti – come quelli oggetto di gravame nella presente sede – connotati da ampia discrezionalità amministrativa.

5. In proposito, seguendo nella disamina delle censure l'ordine delle questioni articolato in ricorso, va anzitutto evidenziato che non sussistono i denunciati vizi incentrati sulla dedotta violazione dell'articolo 22, comma 3, lett. c) e d), d.lgs. n. 152/2006.

5.1. In via preliminare, giova ricostruire il quadro normativo di riferimento per i profili di specifico interesse.

L'articolo 23 del d.lgs. n. 152/2006, nel disciplinare la presentazione dell'istanza e l'avvio del procedimento di VIA, annovera tra la prevista documentazione a corredo dell'istanza medesima il c.d. "studio di impatto ambientale" elaborato dal proponente (cfr. comma 1, lettera "b").

L'invocato articolo 22 dello stesso decreto legislativo, nel delineare il contenuto dello studio di impatto ambientale predisposto dal soggetto proponente, include tra le informazioni minime da riportare "una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali" (cfr. comma 3, lettera "d").

Infine, il successivo articolo 25 del suddetto decreto specifica al comma 1 che “L'autorità competente valuta la documentazione acquisita tenendo debitamente conto dello studio di impatto ambientale” – includente l'indicazione dei profili sopra menzionati – oltre che “delle eventuali informazioni supplementari fornite dal proponente, nonché dai risultati delle consultazioni svolte, delle informazioni raccolte e delle osservazioni e dei pareri ricevuti a norma degli articoli 24 e 32”.

5.2. In sede interpretativa, sul punto è stato evidenziato che “Tali previsioni ... stabiliscono di identificare e valutare le alternative al progetto, compresa la sua non realizzazione, e di indicare espressamente le ragioni della scelta effettuata e ciò al chiaro fine di rendere la scelta trasparente e di evitare attività che causino sacrifici ambientali superiori a quelli necessari a soddisfare l'interesse sotteso all'iniziativa. In altri termini, l'Autorità procedente è tenuta a valutare le possibili alternative alla soluzione proposta, ivi compresa l'alternativa di non realizzazione dell'intervento in quanto inutile o poco utile o comunque utile in maniera insufficiente a renderlo prevalente sugli interessi contrapposti, e deve compiere un attento e puntuale bilanciamento dei delicati e rilevanti interessi in gioco al fine di privilegiare la soluzione maggiormente funzionale al perseguimento del pubblico interesse e maggiormente idonea a non ledere inutilmente, o in maniera sproporzionata, gli altri interessi, pubblici e privati, coinvolti” (in tal senso, cfr. Cons. St., sez. IV, sent. 29 novembre 2018, n. 6777).

6. Ciò posto, alla luce della documentazione in atti va anzitutto rilevato che lo studio di impatto ambientale predisposto dal soggetto proponente (odierno controinteressato) reca l'espressa indicazione delle alternative prese in esame – quali, in particolare, l'opzione “zero” e due soluzioni progettuali alternative parimenti insistenti sulla zona del Porto Canale (rispettivamente, al lato Nord e a quello opposto sul fronte Ovest) – unitamente alla relativa analisi, includente da un lato il confronto dei vantaggi e svantaggi correlati all'ipotesi di mancata realizzazione dell'intervento, dall'altro le criticità connesse alla diversa localizzazione dell'impianto (nei due siti alternativi considerati) rispetto alla realizzazione e alla conseguente gestione dell'opera nonché dell'ambiente in cui l'opera stessa si inserisce rispetto all'ubicazione prescelta in considerazione degli aspetti ivi evidenziati (cfr. documento n. 11 depositato dalla società controinteressata il 21 giugno 2021, pagine 121 ss. e pagina 19).

Giova a tal fine precisare le caratteristiche principali dell'opera, espressamente indicate negli atti procedurali: il progetto, in particolare, prevede la realizzazione di un impianto di stoccaggio e rigassificazione caratterizzato da una struttura in banchina per la connessione e lo scarico del GNL dalle navi metaniere, un complesso di tubazioni criogeniche per il trasporto del fluido nell'impianto, un sistema di stoccaggio, pompaggio e rigassificazione di parte del GNL stoccato, oltre ad una stazione per il filtraggio, la misura e l'odorizzazione del gas naturale, propedeutica e necessaria per l'immissione del gas nelle reti di trasporto (in tal senso, cfr. tra l'altro il decreto n. 103/2021, recante il giudizio di compatibilità ambientale, in specie pag. 2).

6.1. Muovendo per comodità espositiva dall'esame delle censure incentrate sull'analisi delle soluzioni alternative richiesta in base al richiamato articolo 22, comma 3, lettera d), va altresì rilevato – sulla scorta delle risultanze documentali in atti inerenti all'articolazione della fase procedimentale – che dall'espletato procedimento di VIA emergono ulteriori riferimenti, all'esito delle integrazioni documentali fornite dal proponente medesimo, come evidenziato dalla stessa Regione interessata, alle ragioni esposte a giustificazione della scelta di escludere le indicate soluzioni alternative in termini di localizzazione, rappresentate in particolare dal carattere “strategico” dell'ubicazione prescelta “... in virtù della presenza del Porto canale che, senza ulteriori infrastrutturazioni, andrebbe a costituire un polo nel Mediterraneo per il rifornimento di GNL per il trasporto marittimo (Bunkering Point)” (cfr. parere della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS, n. 3057 del 5 luglio 2019, di cui al doc. n. 4 depositato dalla controinteressata, pag. 15).

Dagli atti di causa emerge, inoltre, l'esplicita presa d'atto dell'Amministrazione competente circa i criteri di scelta per l'ubicazione dell'impianto (rispetto alle soluzioni alternative prospettate) esternati dal proponente nello studio di impatto ambientale. Si tratta in particolare delle “condizioni di sicurezza in caso di evento accidentale o di uno stato di emergenza che richiede l'immediato allontanamento della nave dall'area portuale”, “le destinazioni d'uso già previste per aree alternative”, “le caratteristiche di manovrabilità”. Segue poi la valutazione, ad opera della stessa P.A., in ordine all'avvenuto esame e confronto dell'ubicazione prescelta con le soluzioni alternative indicate e alle esposte motivazioni a sostegno della scelta definitiva, con condivisione dei relativi esiti (cfr. parere n. 3057/2019, cit., pagine 20 e 46).

Non risulta dunque fondata, alla luce delle risultanze degli atti del procedimento di VIA depositati in giudizio (incluso il gravato parere di VIA, sui punti richiamati non oggetto di contestazione), la prospettazione in ricorso circa l'asserito carattere “superficiale” dell'analisi condotta sulle indicate soluzioni alternative.

Non può, inoltre, condividersi l'argomentazione addotta a supporto della sostenuta “illogicità e contraddittorietà” della soluzione prescelta (per l'ubicazione dell'impianto di cui trattasi) rispetto alle proposte soluzioni alternative.

Risultano infatti, esplicitate dal proponente (controinteressato) nello studio di impatto ambientale sottoposto all'Amministrazione competente (cfr. doc. n. 11, cit., in specie pagine 5 e 6), le ragioni alla base dell'individuazione del Porto Canale di Cagliari, nel cui ambito sono state identificate le soluzioni progettuali, ossia quella prescelta e le due soluzioni alternative.

Dal contenuto del suddetto documento emerge, in particolare, che: il Porto Canale costituisce l'unico porto della Sardegna



incluso tra i 14 porti italiani “core” delle reti transeuropee di trasporto (Reti TEN-T) del Regolamento UE 1315/2013 individuati per garantire la “disponibilità di combustibili puliti alternativi”; inoltre, il Porto medesimo è posto in un’area complessivamente limitrofa al tracciato delle reti di trasporto del gas GPL (Gas Petrolio Liquefatto) esistenti a servizio dell’area vasta di Cagliari – con conseguente agevolazione del collegamento del progetto di terminal GNL alla rete già esistente a servizio dell’area vasta di Cagliari – oltre che collocato in prossimità al luogo di ubicazione del progetto di metanodotto (vicino alla dorsale Sarroch/Oristano/Porto Torres).

Gli elementi indicati – non oggetto di specifica contestazione da parte dei ricorrenti – valgono dunque ad escludere l’asserita irragionevolezza delle soluzioni alternative proposte, non potendo dunque configurare sotto tale profilo la dedotta violazione dell’art. 22, comma 3, lettere c) e d), d.lgs. n. 152/2006.

6.2. Proseguendo la disamina del motivo di doglianza con riguardo alle proposte censure focalizzate sulla “opzione zero”, va altresì rilevato – sulla scorta delle risultanze documentali in atti inerenti all’articolazione della fase procedimentale – che pure sotto tale profilo emerge, dall’espletato procedimento di VIA, la valutazione in concreto condotta dall’Amministrazione tramite l’esplicita presa d’atto dell’operato confronto tra benefici ed effetti negativi (per quanto concerne l’impatto sulle varie componenti ambientali) correlati all’ipotesi di mancata realizzazione del progetto.

Risulta altresì la condivisione finale dei relativi esiti sul piano valutativo (cfr. parere n. 3057/2019, cit., pagine 20, 21 e 46), riconducibili all’esposta considerazione che *“la mancata realizzazione dell’opera non consentirebbe l’impiego di GNL, con i benefici che ne derivano in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più larga scala”*.

In tale contesto emerge al riguardo la puntuale indicazione che *“il progetto riveste un valore strategico per ... la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi come delineato dalla programmazione comunitaria, nazionale e regionale”*, considerato che la *“Regione Sardegna ... risulta ancorata caratterizzata dalla assenza di una rete di trasporto del gas naturale”*, contribuendo dunque alla *“metanizzazione dell’isola”* tramite l’impiego e lo sviluppo di *“una rete di distribuzione in ambito regionale di una fonte energetica a basso impatto ambientale, quale il GNL, a scapito delle fonti fossili tradizionali e maggiormente inquinanti”*, con relativo *“contributo al miglioramento della qualità dell’aria”* (cfr. parere n. 3057/2019, pagine 20 e 21, cit.).

Tramite le esposte considerazioni, dunque, il provvedimento di VIA, nel recepire integralmente il contenuto del parere reso dalla Commissione tecnica di verifica (cfr. decreto n. 103/2021, pagine 3 e 4), dà conto sul piano motivazionale della valutazione comparativa sul punto condotta in concreto nonché della correlata istruttoria svolta nel contesto dell’articolato procedimento posto in essere ex artt. 23 e 24 d.lgs. n. 152/2006 – implicante il coinvolgimento di una pluralità di amministrazioni per gli aspetti di relativa pertinenza – le cui distinte fasi trovano puntuale ricostruzione nelle premesse al decreto recante il giudizio di compatibilità ambientale, nonché in alcuni passaggi riportati nel testo del parere reso dalla Commissione tecnica di VIA-VAS.

7. Risultano altresì infondate le ulteriori censure proposte, con le quali vengono ribadite le formulate doglianze in termini di difetto di istruttoria e illogicità della motivazione, assumendo l’omessa considerazione dei precipui effetti negativi dell’opera sull’ambiente circostante, sotto il profilo dei possibili rischi per l’ambiente e per la sicurezza pubblica anche in ragione dell’eventuale verifica di incidenti e/o scoppio di incendi.

7.1. Gli elementi dedotti a sostegno di tali censure, infatti, non trovano alcuna corrispondenza nel complesso degli atti procedurali, tra cui i medesimi pareri gravati (di verifica dell’impatto ambientale e di valutazione dello studio dell’impatto sanitario), per la parte non avversata. Né tantomeno valgono ad integrare vizi suscettibili di controllo in sede giudiziale, alla luce del consolidato orientamento giurisprudenziale maturato in ordine al sindacato ammesso su atti espressivi di ampia discrezionalità amministrativa, nel cui novero indubbiamente rientrano gli atti oggetto di contestazione.

8. In proposito, occorre osservare che dal testo complessivo del parere reso dalla Commissione tecnica di VIA-VAS (n. 3057/2019), emerge l’avvenuto esame ad opera del proponente delle ricadute del progetto sulle componenti ambientali nell’ambito del confronto con la c.d. “opzione zero” (cfr., in specie, pag. 21) nonché l’esplicitazione dell’analisi svolta dal proponente medesimo relativamente agli impatti ambientali della soluzione progettuale prescelta sia con riguardo alla fase di realizzazione dell’opera (pagine 46-55) sia per quanto concerne la fase successiva di esercizio dell’impianto (pagine 56-73), articolata con specifico riguardo alle singole componenti ambientali; risulta, poi, la puntuale valutazione dei suddetti elementi ad opera dell’Amministrazione competente (rispettivamente, pag. 20 e pagine 73 ss.).

8.1. Quanto alle censure di parzialità dell’analisi condotta ed erroneità della valutazione compiuta con riguardo ai rischi per la salute e la sicurezza pubblica connessi all’eventuale perdita di gas in fase di carico/scarico del GNL e al conseguente pericolo di innesco di un incendio, va evidenziato – alla luce della documentazione versata in atti – che l’aspetto indicato è stato preso in specifica considerazione sia nell’ambito degli elaborati predisposti dal proponente a corredo dell’istanza di VIA, sia ad opera della competente autorità pubblica nel contesto del procedimento espletato.

Risulta, infatti, che il proponente ha curato l’analisi dei rischi di incidenti e della relativa frequenza, anche con riguardo all’ipotesi di rilascio di GNL e dell’eventuale innesco incendiario correlato, nell’ambito del “Rapporto preliminare di sicurezza” redatto ai sensi degli artt. 15 e 16 d.lgs. n. 105/2015 (cfr. documento n. 12 depositato dal controinteressato, in specie pagine 42 e ss., unitamente al documento n. 10 denominato “mappe delle conseguenze degli scenari accidentali credibili”, al medesimo Rapporto allegato con il numero 3.5).



Sui profili in considerazione, poi, si è espressa la competente autorità pubblica tramite il nulla osta di fattibilità (cfr. nota prot. U.0001047.24-01-2018 di cui al doc. n. 3 depositato dalla parte controinteressata), rilasciato ai sensi degli articoli 17 e 10 del medesimo d.lgs. n. 105/2015 dal Comitato Tecnico Regionale della Sardegna – presso il Ministero dell’Interno, Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile – ed espressamente richiamato nel corpo del medesimo decreto (impugnato) recante il giudizio di compatibilità ambientale (cfr. decreto n. 103/2021, pag. 3), il cui contenuto non è stato oggetto di censura nell’ambito del proposto ricorso.

Il Comitato tecnico regionale, all’esito delle valutazioni condotte anche alla luce dell’integrazione documentale ad opera del proponente acquisita nel contesto del relativo procedimento, nel pronunciarsi in tema di analisi degli eventi incidentali ha sul punto concluso che *“tutti gli scenari risultano comunque caratterizzati da frequenze di accadimento molto basse (inferiori a 10<sup>-6</sup> eventi/anno o molto prossimi) e pertanto costituiscono certamente un rischio remoto”,* specificando che *“l’attività del terminale GNL risulta pienamente compatibile con il territorio circostante. Inoltre, le conseguenze di un evento incidentale sono da ritenersi non critiche per aspetti ambientali in quanto la sostanza di riferimento è il Metano. Sulla base delle indicazioni contenute nel punto 6.3.3 del DM LL.PP. 9 maggio 2001, gli eventi incidentali considerati possono essere quindi ritenuti non significativi”* e per l’effetto ritenendo conclusa in termini positivi la relativa istruttoria, con l’apposizione di alcune “prescrizioni” (cfr. pagine 8 ss.).

9. In conclusione, per le ragioni esposte i motivi di gravame risultano infondati e il ricorso va pertanto respinto.

10. Sussistono giusti motivi, in ragione della peculiarità della vicenda esaminata, per disporre l’integrale compensazione delle spese di lite tra le parti.

*(Omissis)*

