



REGIONE AUTÒNOMA
DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA
DELLA SARDEGNA



Codice commessa. **MI058S – PRP DI LA MADDALENA**

Coordinatore: Ing. Alberto Scotti
Integrazione prestazioni specialistiche: Ing. Alberto Scotti

Responsabile Pianificazione e Paesaggio: Arch. Elisabeth Foroni
Responsabile Ambiente: Dott. Aldo Bettinetti
Responsabile Viabilità: Ing. Alessio Rosin

Documento di sintesi -Tavolo di indirizzo

Formato: A4

Codice
Cat. Progr. Rev.

MI085S
Relazione

Data	27.08.2023
Nome file	MIO85S - RE.pdf
File sorgente	MIO85S - RE.docx
Redatt.	Arch. Elisabeth Foroni
Revisione	Arch. Elisabeth Foroni
Approvazione	Ing. Alberto Scotti

Rev. 00 - 27.08.2023 – Emissione 1° consegna

Protocollo/note/timbri/firme

Sommario

Premessa	1
1. Caratteristiche del piano	2
2. Conformità con gli strumenti della pianificaione vigente	5
3. Elenco soggetti competenti in materia ambientale	6
3.1 <i>Enti da coinvolgere per la parte ambientale</i>	6
4 Modalità di infomazione e partecipazione	7
4.1 <i>Informazione e partecipazione dell'iter di approvaizone PRP</i>	7
5. Iter di approvazione PRP	8
5.1 <i>Iter Piano Regolatore Portuale</i>	8

Premessa

Il presente documento viene redatto con lo scopo di concludere il tavolo di indirizzo per il Piano Regolatore Portuale di La Maddalena, richiedere la convocazione del tavolo di coordinamento e dare avvio alla procedura VAS.

La società Technital spa è stata incaricata dal Comune di La Maddalena per la redazione del Piano Regolatore Portuale su delega della Regione Autonoma della Sardegna, in quanto quest'ultimo è Ente competente in materia di programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione delle opere concernenti porti e specifiche aree portuali come definito dalla Legge 28 gennaio 1994 n.84.

L'atto di indirizzo finalizzato all'adozione del Piano Regolatore Portuale del Comune di La Maddalena è la delibera del Consiglio Comunale n. 52 del 31/07/2021.

L'attivazione preliminare della Valutazione Ambientale Strategica viene redatta secondo l'art. 10 dell'allegato C della D.G.R. 34-33 del 07.08.2012 e inviata dal Comune di la Maddalena al Servizio Sostenibilità ambientale, Valutazione impatti e Sistemi informativi (SAVI).

1. Caratteristiche del piano

Caratteristiche del Piano

Il Piano Regolatore Portuale del Comune di Maddalena, provincia di Sassari, viene redatto secondo quanto previsto dalla Delibera del Consiglio Comunale n. 52 del 31/07/2021 di Maddalena, e su richiesta della Regione Sardegna a seguito della conferenza di servizi del 31.05.2015 relativa al progetto di riqualifica del waterfront, dove viene precisato che la redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) risulta necessario per poter procedere alle autorizzazioni di opere all'interno dell'area portuale della Maddalena.

Il PRP prevede l'individuazione dell'ambito portuale all'interno del quale vengono definite le funzioni d'uso dello specchio acqueo, nel caso specifico tale ambito si sviluppa dalla località Padule a Ponte Moneta.

All'interno dell'ambito portuale si sono analizzate le funzioni esistenti: a Padule un'area per cantieristica navale, concessioni di pontili per il diporto turistico, una piccola area destinata alla balneazione in prossimità di Punta Nera; tra Punta Nera e Cala Gavetta un cantiere navale e un porto turistico; nel porto storico di Cala Gavetta diverse funzioni: Pesca, enti territoriali (guardi costiera, forze dell'ordine ecc.); a Punta Bianca l'attuale attracco per i traghetti che da Palau collegano l'isola con l'entroterra riversando nel centro storico auto, passeggeri, moto ecc; a Cala Mangiavolpe, porto turistico, concessioni pontili per diporto turistico, spazi per Tours turistici e noleggio imbarcazioni; a Punta Chiara aree del demanio militare, a Cala Gradella diporto turistico intervallato da diporto del demanio militare; a Forte Camicia alcuni attracchi del demanio militare, a Cala Camiciotto diporto turistico e concessioni per pontili per il diporto turistico, l'area dell'ex arsenale e concessioni di pontili per diporto turistico in prossimità di forte moneta.

Nell'ambito portuale si riscontrano quindi funzioni diversificate: cantieristica, diporto, attracchi, aree demaniali militari, porto turistico, porto commerciali, pesca, capitaneria ecc., tour tursitici, in una situazione molto complessa caratterizzata da criticità sulla mobilità sia marittima che urbana.

Evidenza principale per porto commerciale che ne prevede lo spostamento dal centro storico Poi battelli per tours turistici che ne prevede lo spostamento dal centro storico

Poi cantieri previsto l'ampliamento nella zona dell'Arsenale oggi in disuso

E infine per il diporto (non il porto turistico) per la razionalizzazione e per un ampliamento nelle zone lasciate libere dal porto commerciale e dai battelli turistici.

Tutte le altre funzioni e ubicazioni non vengono cambiate.

È stato infine anche previsto un terminale oggi non esistente per ricevere in futuro battelli per il trasporto veloce di soli passeggeri ad alimentazione mista elettrica e tradizionale senza l'impianto di cold ironing a terra. I moderni battelli che operano con soste brevi possono infatti ricaricare le batterie durante i trasferimenti e quindi possono spegnere i motori a combustibile quando sono all'ormeggio.

Sempre per il futuro è stata anche prevista la possibilità di ricevere navi cruise di piccole dimensioni che potrebbero attrarre turisti con fini diversi dalla balneazione. L'unica ubicazione possibile risulta lato del nuovo porto commerciale.

Per gli spostamenti e per la nuova funzione anche se futura sono state studiate varie alternative per scegliere quella ottimale sotto numerosi profili economico (realizzazione e oneri gestionali diretti e indiretti nei successivi 30 anni di esposizione al moto ondoso)

- traffico indotto sulla viabilità
- rumore

- qualità dell'acqua
- qualità e caratteristiche dei sedimenti
- presenza di fanerogame

Le soluzioni risultanti attraverso questo processo di valutazione comparativa sono:

per il porto commerciale dopo un confronto tra Zona Padule, Punta Chiara, Forte Camicia e ex Arsenale è stata scelta la posizione in zona Forte Camicia oggi in pratica non utilizzata

per i battelli dei tours turistici è stata individuata una sola posizione che ottemperasse anche all'esigenza di rimanere vicino al centro storico senza ricadere come oggi nella zona più pregiata del porto proprio nel centro storico. Vengono trasferiti all'esterno di Cala Gavetta dopo avere prolungato l'attuale diga di difesa di Cala Balbiano.

anche per i cantieri vi è una sola posizione possibile in zona ex arsenale.

Tale scelta funzionale permette di migliorare la viabilità marittima riducendo le interferenze e le criticità tra le rotte del servizio trasporto passeggeri, gli ormeggi e le rotte dei diportisti.

Come si può chiaramente dedurre dalla seguente immagine la rotta evidenziata di colore viola dei traghetti per passeggeri nello stato attuale interferisce con tutte le rotte che danno accesso alle funzioni commerciali, diportistiche presenti tra Cala Gavetta e Punta Chiara mentre nella soluzione di Piano ha una rotta "preferenziale" eliminando le interferenze e migliorando così anche la sicurezza della viabilità marittima.

Evidenza principale per porto commerciale che ne prevede lo spostamento dal centro storico

Poi battelli per tours turistici che ne prevede lo spostamento dal centro storico

Poi cantieri previsto l'ampliamento nella zona dell'Arsenale oggi in disuso

E infine per il diporto (non il porto turistico) per la razionalizzazione e per un ampliamento nelle zone lasciate libere dal porto commerciale e dai battelli turistici.

Tutte le altre funzioni e ubicazioni non vengono cambiate.

È stato infine anche previsto un terminale oggi non esistente per ricevere in futuro battelli per il trasporto veloce di soli passeggeri ad alimentazione mista elettrica e tradizionale senza l'impianto di cold ironing a terra. I moderni battelli che operano con soste brevi possono infatti ricaricare le batterie durante i trasferimenti e quindi possono spegnere i motori a combustibile quando sono all'ormeggio.

Sempre per il futuro è stata anche prevista la possibilità di ricevere navi cruise di piccole dimensioni che potrebbero attrarre turisti con fini diversi dalla balneazione. L'unica ubicazione possibile risulta lato del nuovo porto commerciale.

Per gli spostamenti e per la nuova funzione anche se futura sono state studiate varie alternative per scegliere quella ottimale sotto numerosi profili:

- economico (realizzazione e oneri gestionali diretti e indiretti nei successivi 30 anni di esposizione al moto ondoso)
- traffico indotto sulla viabilità
- rumore
- qualità dell'acqua
- qualità e caratteristiche dei sedimenti
- presenza di fanerogame

Le soluzioni risultanti attraverso questo processo di valutazione comparativa sono:

- per il porto commerciale dopo un confronto tra Zona Padule, Punta Chiara, Forte Camicia e ex Arsenale è stata scelta la posizione in zona Forte Camicia oggi in pratica non utilizzata

- per i battelli dei tours turistici è stata individuata una sola posizione che ottemperasse anche all'esigenza di rimanere vicino al centro storico senza ricadere come oggi nella zona più pregiata del

porto proprio nel centro storico. Vengono trasferiti all'esterno di Cala Gavetta dopo avere prolungato l'attuale diga di difesa di Cala Balbiano.

- anche per i cantieri vi è una sola posizione possibile in zona ex arsenale.

Tale scelta funzionale permette di migliorare la viabilità marittima riducendo le interferenze e le criticità tra le rotte del servizio trasporto passeggeri, gli ormeggi e le rotte dei diportisti.

Come si può chiaramente dedurre dalla seguente immagine la rotta evidenziata di colore viola dei traghetti per passeggeri nello stato attuale interferisce con tutte le rotte che danno accesso alle funzioni commerciali, diportistiche presenti tra Cala Gavetta e Punta Chiara mentre nella soluzione di Piano ha una rotta "preferenziale" eliminando le interferenze e migliorando così anche la sicurezza della viabilità marittima.

Nello studio di ciascuna alternativa si è cercato di limitare al massimo opere fisse a gravità con occupazione di nuovi specchi acquei e di copertura dei fondali esistenti.

Solo due opere aggiuntive a quelle oggi presenti devono per forza essere fisse e a gravità:

- il porto commerciale in zona Forte Camicia.

- il terminale (per altro futuro) per battelli adibiti al solo trasporto passeggeri in zona punta chiara.

Tutte le altre opere aggiuntive sono realizzate con opere galleggianti ancorate con corpi morti o con perni ad alta resistenza nel caso di presenza di biocenosi di rilievo.

Riguardo al porto turistico che verrà realizzato nelle zone lasciate libere dai traghetti e dai battelli turistici è previsto il divieto di scaricare le acque nere nel porto

Alleghiamo i disegni delle opere fisse con la diga di protezione galleggiante.

2. Conformità con gli strumenti della pianificazione vigente

Le aree identificate per la realizzazione delle strutture a servizio della portualità sono state verificate con gli strumenti della pianificazione vigente e nello specifico con il PUC, il PPT, SIC e ZPS. Si precisa inoltre che durante il tavolo di indirizzo del PRP è stata predisposta una variante al PUC dove sono state scambiate le informazioni dei due livelli di progettazione al fine di avere due strumenti di pianificazione conformi. Tutte le opere risultano collocate all'interno dell'area urbanisticamente definita "portuale" dov quindi non vi sono particolari vincoli di pianificazione per la realizzazione di opere a servizio del porto.

In merito alla parte ambientale tutta l'isola è compresa nel SIC ITB010008 e vi sono delle aree tutelate per la presenza di un ambiente marino/paesaggistico protetto.

Nello specifico a Punta Chiara e Forte Camicia l'ambiente marino per la prima fascia di circa m è caratterizzato da popolamenti delle sabbie limose di moda calma (SVMC), da una seconda fascia di popolamenti delle sabbie mediolitorali di moda battuta (DM) e da alcune aree caratterizzate dal degrado antropico in cui vi sono delle praterie a Posidonia in arretramento per ancoraggio intensivo.

Tale ambiente rispetto alle opere in progetto non risulta in contrasto ma potrebbe nel tempo migliorare lo stato della posidonia in arretramento grazie alla razionalizzazione degli ormeggi all'interno dell'ambito portuale dove vi sono fondali caratterizzati da sabbie.

L'attività di progettazione della pianificazione si è sviluppata attraverso gli studi specialistici relativi alla morfologia del territorio, la geologia e la giacitura dei substrati, le condizioni delle correnti, del moto ondoso e del vento, la qualità delle acque e del rumore che hanno indirizzato la scelta progettuale per la collocazione del porto al fine di non impattare o ridurre i possibili impatti che le funzioni o le opere possono generare sul contesto esistente.

Lo studio degli impatti della pianificazione portuale e delle opere connesse è frutto delle analisi eseguite per ciascuna disciplina che contribuisce alla redazione del PRP e che compon la documentazione dello stesso PRP.

La pianificazione delle funzioni a mare ha cercato di mantenere inalterate quelle che caratterizzano da secoli la costa come ad esempio le attività di pesca e degli enti territoriali razionalizzando e organizzando il diporto e Tours turistici, all'interno di un porto dotato di servizi e accessori, al fine di ridurre l'impatto generato dalle imbarcazioni che durante il periodo turistico ormeggiano davanti alla costa sud dell'isola compromettendo il fondo marino e di conseguenza la posidonia. Un secondo miglioramento sull'ambiente ma anche sul paesaggio riguarda lo spostamento dell'attracco dei traghetti che dal centro storico viene spostato a Forte Camicia introducendo un piccolo attracco per traghetti di piccole dimensioni e del tipo ecologico per spostamenti veloci/pendolari e senza mezzi (auto, moto, biciclette) a Punta Chiara. Tale scelta comporta inoltre una forte riduzione delle interferenze delle rotte marittime migliorando la sicurezza della navigazione, gli accessi e agli attracchi ai porti.

Sotto il profilo dell'impatto sul contesto per qualità di aria e rumore è certamente migliorativo lo spostamento dell'attracco dei traghetti da un recettore sensibile quale il centro storico al recettore di un ambiente militare/turistico/collinare.

Il contesto paesaggistico caratterizzato da una zona sic e dal parco naturale della maddalena risulta sicuramente un ambiente sensibile e di pregio ambientale e paesaggistico. La pianificazione e la soluzione dello spostamento dal centro della principale opera migliora la qualità del contesto e risulta congruente con gli obiettivi della progettazione in contesti sottoposti a vincolo.

3. Elenco soggetti competenti in materia ambientale

3.1 Enti da coinvolgere per la parte ambientale

I soggetti competenti in materia ambientale gli enti da coinvolgere sono:

- Regione Autonoma della Sardegna:
 - o Assessorato della Difesa dell'Ambiente - Direzione generale della difesa dell'ambiente
 - o Assessorato della Difesa dell'Ambiente - Servizio Valutazioni Ambientali
 - o Assessorato della Difesa dell'Ambiente - Servizio Tutela della Natura e Politiche Forestali
- o Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Servizio tutela dell'atmosfera e territorio
- o Assessorato Igiene e Sanità e dell'Assistenza Sociale
- o Assessorato degli Enti Locali, Finanze ed Urbanistica - Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica
- o Assessorato degli Enti Locali, Finanze ed Urbanistica - Servizio tutela del paesaggio e vigilanza Province di Sassari – Olbia Tempio
- o Assessorato degli Enti Locali, Finanze ed Urbanistica - Servizio centrale demanio e patrimonio
- o Presidenza - Direzione generale Agenzia regionale del distretto idrografico della Sardegna - Servizio difesa del suolo, assetto idrogeologico e gestione del rischio alluvioni
- o Assessorato dei lavori pubblici - Direzione generale dei lavori pubblici – Servizio del Genio civile di Sassari (GCS)
- o Agenzia Regionale Conservatoria delle Coste della Sardegna
- o Presidenza - Direzione Generale del Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale
- A.R.P.A.S - Area Tecnico Scientifica, Servizio Controlli, monitoraggi e valutazione ambientale
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo Soprintendenza archeologica, belle arti e paesaggio per le Province di Sassari, Olbia-Tempio, Nuoro
- Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica
- o Dipartimento amministrazione generale, pianificazione e patrimonio naturale - Direzione generale patrimonio naturalistico e mare
- o Dipartimento sviluppo sostenibile - Direzione generale valutazioni ambientali
- Azienda Sanitaria Locale, Distretto di Olbia
- Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena
- Capitaneria di Porto di La Maddalena
- Ente Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena
- Provincia di Sassari – Zona Omogenea Olbia-Tempio

4 Modalità di informazione e partecipazione

4.1 Informazione e partecipazione dell'iter di approvazione PRP

Le procedure di informazione e partecipazione devono essere messe in atto dal soggetto proponente, in questo caso il Comune di La Maddalena attraverso delle azioni di comunicazione delle attività in essere:

1. Comunicazione attraverso il portale del comune dell'iniziativa di redazione del PRP;
2. Comunicazione agli enti competenti in materia ambientale, urbanistica, infrastrutture, turismo ecc. per la discussione degli obiettivi e strategie del PRP;
3. Indizione di incontri pubblici alla conclusione del Tavolo di Indirizzo, alla conclusione del Tavolo di Coordinamento e all'adozione del piano della Regione Sardegna al fine di permettere a tutti la partecipazione alle fasi di sviluppo del progetto del PRP;

Nello specifico il processo VAS prevede due fasi di informazione e consultazione rivolti sia a soggetti competenti in materia ambientale sia al pubblico al fine di consentire a tutti i soggetti coinvolti di poter esprimere le proprie osservazioni.

5. Iter di approvazione PRP

5.1 Iter Piano Regolatore Portuale

Secondo quanto previsto dalla delibera G. R. n 31/32 del 19.6.2018 e relativo allegato e secondo quanto previsto dalla Delib. G.R. n. 63/22 del 15.11.2016 “Linee guida per i Piani regolatori portuali per i porti di competenza Regionale”, tenuto conto della Delib. 56/32 del 20.12.2009 in cui La Regione affida in concessione ai comuni la redazione dei Piani Regolatori Portuali che dovranno provvedere secondo le linee guida della Delib. 63/22 del 25.11.2016 l’iter di formazione del PRP seguendo il seguente iter:

1. Predisposizione della Delibera di Consiglio Comunale con riferimento alla Delib. 63/22 del 25.11.2016 in cui il Comune interessato alla predisposizione del PRP manifesta la propria volontà. **Nel caso specifico è la delibera del Consiglio Comunale n. 52 del 31/07/2021.**
2. Il Comune trasmette la deliberazione alla Regione e nello specifico all’Assessorato ai Lavori Pubblici e Assessorato degli EE.LL, Finanze e Urbanistica e la Regione **con specifico atto convenzionale affida al Comune la redazione del PRP** mantenendo la competenza per l’adozione e approvazione del PRP.
3. Convocazione del **Tavolo di Indirizzo** da parte della Direzione generale EE.LL e Finanze, su istanza del Comune, i cui partecipanti sono: Assessorati regionali (lavori pubblici, ambiente, turismo, trasporti, agricoltura, ecc.) con competenza sul tema della portualità, il Comune. Delle sedute dovrà essere redatto un verbale e indicati gli obiettivi e i contenuti. In questa prima fase il PRP dovrà contenere i seguenti documenti:
 - prima formulazione degli indirizzi e degli obiettivi generali e specifici da soddisfare;
 - inquadramento generale degli ambiti portuali;
 - stato attuale del porto o dell’area interessata e criticità di varia natura (ambientali, paesaggistiche ecc) riferibili all’ambito di competenza e di efficacia del Piano;
 - stralcio della pianificazione vigente;
 - documentazione fotografica dello stato di fatto.

Il lavoro del tavolo di indirizzo si conclude con il raggiungimento dei seguenti risultati (art. 9 linee guida):

- Sviluppo della mappa degli obiettivi generali e specifici;
- Sviluppo del quadro conoscitivo dello stato attuale sulla realtà portuale rispetto alle varie aree tematiche;
- Individuazione soluzioni alternative di piano;
- eventuali simulazioni fotografiche o su video animati delle soluzioni proposte;
- studio della fattibilità tecnica ed economica della soluzione infrastrutturale prevista tra le alternative possibili anche sulla base di eventuali studi meteo marini;
- Individuazione della soluzione preferenziale di piano;
- Attivazione preliminare, a cura del Comune, in qualità di autorità procedente, del procedimento di VAS o di quello di verifica di assoggettabilità a VAS, previsti, rispettivamente, ai sensi rispettivamente degli artt. 10 e 7 dell’Allegato C alla DGR 34/33 del 07.08.2012.

4. Il Comune trasmette l'istanza di avvio del Tavolo di Coordinamento alla Direzione generale degli EE.LL. e Finanze la quale **convoca e coordina il Tavolo di Coordinamento**, al tavolo partecipano tutti gli enti interessati dalla stesura del piano compresi i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA). Per ogni seduta dovrà essere redatto un verbale.

5. Il Comune avvia la **fase di scoping** secondo la modalità dell'art. 11 dell'allegato C alla delibera G. R. n. 34/33 del 7.8.2012 e convoca un incontro con i soggetti competenti in materia ambientale al fine del rapporto ambientale. (fase di Scoping 90 giorni). Durante tale fase dovranno essere prodotti i documenti per le seguenti autorizzazioni:
 - infrastrutture e opere;
 - parametri edificatori;
 - assetto della connessione e della nuova viabilità;
 - rilievi batimetrici degli specchi acquei,
 - eventuali simulazioni fotografiche o su video animati della soluzione proposta;
 - modelli fisici e/o virtuali delle nuove infrastrutture od opere previste dal piano (non obbligatorio);
 - eventuali progetti di dettaglio (non obbligatorio);
 - eventuali stralci piani di settore (non obbligatorio);
 - norme di attuazione;
 - studi di settore se richiesti;
 - studio di compatibilità idraulico e geologico geotecnico ai sensi dell'art. 8, c. 2 delle NA PAI (da valutare a seconda che sia già presente o meno lo studio approvato dall'ADIS relativamente all'intero territorio comunale);
 - eventuali studi meteo marini delle nuove infrastrutture od opere previste dal piano.

Atteso quanto sopra, il Tavolo di coordinamento si conclude con la stesura del piano

6. Conclusione del tavolo di coordinamento con la stesura del piano completo dei contenuti necessari per essere adottato tenendo conto dei contributi e dei pareri dei vari enti preposti.
7. Trasmissione del piano all'Unità Tecnica Regionale per l'acquisizione del parere.
8. Trasmissione da parte del Comune dell'istanza di adozione del Piano Direzione generale EE.LL. e Finanze, la quale verificata la completezza del piano predispone una delibera di Giunta e carica i documenti nella "Borsa di Giunta Regionale" per l'adozione del PRP.
9. Una volta adottato il piano, il Comune dovrà trasmetterlo al Servizio Valutazioni ambientali dell'Assessorato della Difesa Ambientale per l'avvio della procedura VAS e a tutti gli enti territoriali competenti per il rilascio dei relativi pareri.
10. Il Comune cura la pubblicazione sul BURAS e sulla GURI della notizia di avvenuto deposito, secondo le modalità di cui all'art. 13 dell'Allegato C alla Delib.G.R. n. 34/33 del 7.8.2012.

11. Entro i 60 giorni dalla pubblicazione chiunque può presentare osservazioni e in questo periodo il Comune convocava gli incontri per la Vas con SCMA, incontri pubblici dove si illustra il piano e i relativi rapporti ambientali.
12. Entro 90 giorni dalla pubblicazione sul BURAS le amministrazioni competenti dovranno esprimere il proprio parere.
13. Entro ulteriori 90 giorni dalla conclusione della consultazione di cui al precedente punto le autorità competenti devono esprimere il parere motivato per la conclusione della procedura VAS.
14. In caso di prescrizioni il Comune provvede alla revisione del piano e trasmette l'istanza di approvazione alla Direzione generale degli EE.LL e Finanza, la quale verifica il piano con la Direzione Generale dell'Urbanistica e procede alla delibera di Giunta e alla pubblicazione del PRP nella Borsa di Giunta per l'approvazione del piano.
15. Le varianti sono approvate con la medesima procedura, le varianti tecnico funzionale vengono approvate con delibera di Giunta regionale

Procedura VAS.

Attivazione durante il tavolo di indirizzo da parte del Comune.

Il comune trasmette gli elaborati del tavolo di indirizzo con un rapporto preliminare in cui si evincano gli impatti derivanti dall'attuazione del piano tenuto conto anche delle eventuali interferenze con siti Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).

Dalla comunicazione al SAVI entro 30 giorni dovranno essere organizzate delle riunioni per la discussione degli impatti.

Entro 45 giorni dall'attivazione della procedura il Servizio Savi procede con la convocazione di una conferenza di servizi al fine dell'acquisizione delle valutazioni Arpa Sardegna e di altri soggetti competenti in materia ambientale.

La comunicazione dovrà avvenire via mail entro 15 giorni dalla conferenza di servizi con l'invio del rapporto preliminare concordato.

Entro 90 giorni dall'avvio della procedura il servizio SAVI emetterà il provvedimento di assoggettabilità o meno alla VAS del piano e tale documento dovrà essere pubblicato sul sito della Regione Sardegna.