REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Allegato alla Delib.G.R. n. 63/22 del 25.11.2016

Linee Guida per l'elaborazione dei

Piani Regolatori Portuali per i porti di competenza regionale

Premessa

Con decreto legislativo 17 aprile 2001, n. 234, e successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 ottobre 2007, è stato operato, nei confronti della Regione Autonoma della Sardegna, il trasferimento delle funzioni e dei compiti già disposto, nei confronti delle Regioni a Statuto ordinario, con decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112.

Con quest'ultimo, fra l'altro, sono state conferite alle Regioni a Statuto ordinario tutte le funzioni non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Sono conferite alle Regioni, inoltre, le funzioni relative al rilascio di concessioni di beni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse da quelle di approvvigionamento di fonti di energia, ad esclusione dei porti e delle aree di interesse nazionale.

Con legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, è stata inoltre attribuita alla Regione Autonoma della Sardegna la competenza legislativa concorrente in materia di porti e aeroporti civili, grandi reti di trasporto e di navigazione.

Con legge regionale 12 giugno 2006, n. 9, la Regione ha disciplinato, nell'esercizio della propria potestà legislativa in materia di "Ordinamento degli enti locali e relative circoscrizioni", di cui alla lettera b) dell'articolo 3 dello Statuto speciale, il conferimento delle funzioni e dei compiti amministrativi agli Enti Locali in attuazione del decreto legislativo 17 aprile 2001, n. 234, riservandosi (art. 67, comma 1, lettera f) la "programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione delle opere concernenti porti o specifiche aree portuali così come definiti dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84...".

Con deliberazione della Giunta regionale n. 25/16 del 26.5.2009, l'Assessore degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica ha evidenziato che ".. il completamento dell'attività programmatoria costituisce presupposto indispensabile per l'affidamento, mediante procedura ad evidenza pubblica, delle aree demaniali ricadenti negli ambiti portuali di interesse regionale.." e la Giunta regionale con le deliberazione n. 56/32 del 29.12.2009 ha quindi stabilito la formulazione di linee guida finalizzate ad uniformare i criteri di redazione dei piani e le relative procedure.

Il presente documento costituisce le Linee Guida citate in deliberazione.

Art. 1

Oggetto e contenuti

Le presenti Linee Guida forniscono l'indirizzo per la predisposizione dei Piani Regolatori Portuali nei porti di competenza regionale. Esse non costituiscono una duplicazione rispetto alle "Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali", emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in quanto queste ultime hanno come oggetto i Piani Regolatori dei porti di interesse nazionale, ai sensi della Legge n. 84/1994.

Art. 2

Finalità

Le presenti Linee Guida, concernenti la redazione dei Piani Regolatori Portuali, hanno le seguenti finalità:

- fornire alle Amministrazioni interessate criteri univoci per la redazione dei Piani e per le azioni di coordinamento e controllo delle attività durante la loro stesura;
- uniformare ed integrare fra i porti le principali scelte di piano, in modo che l'offerta portuale sia ben calibrata ed equilibrata rispetto all'intero territorio regionale, evitando eventuali duplicazioni di funzioni non necessarie o facendone emergere nuove, non percepite a livello locale ma strategiche per la regione;
- omogeneizzare la stesura dei Piani Regolatori Portuali per i porti di competenza regionale relativamente ai contenuti minimi degli stessi, con particolare riferimento:
    1. alle fonti documentali, ai data base ed alla cartografia da utilizzare;
    2. al numero ed alla struttura degli elaborati di piano (grafici e relazioni).

Art. 3

Ambito di applicazione

Le presenti Linee Guida si applicano ai porti di competenza regionale presenti sul territorio regionale classificati, o classificabili, ai sensi della L. n. 84/1994 e s.m.i., come appartenenti alla Categoria II, Classe III, esistenti o di nuova costruzione.

Tali linee guida potranno essere facoltativamente utilizzate anche dai Comuni indicati nella Delib.G.R. n. 56/32 del 29/12/2009, qualora non appartengano ai porti di cui al comma precedente.

Per tali porti l'ambito e l'assetto complessivo, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono definiti mediante Piano Regolatore Portuale, che individua anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Restano esclusi dall'applicazione delle presenti Linee Guida , in particolare, i seguenti scali:

- porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, in quanto sede di Autorità Portuale e quindi porti di interesse nazionale;

- porto di Oristano, classificato come scalo di rilevanza nazionale dalla legge n. 166 del 1 agosto 2002 (art. 36, comma 5), includendolo, ai sensi della legge n. 84/1994, fra i porti di Categoria II, Classe II;
- porto di Portoscuso-Portovesme, che, pur essendo di competenza regionale per quanto concerne la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere infrastrutturali, rimane un porto di interesse nazionale, in quanto scalo necessario per l'approvvigionamento della centrale termoelettrica adiacente.

Art. 4

Definizioni - Pertinenze

Ai fini delle presenti Linee Guida si intende per:

- Porti di rilevanza regionale: ai sensi della L. n. 84/1994 e ss.mm.ii. i "porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale" classificati come "*categoria II, classe III*" (porti non sede di Autorità Portuale);
- Piano Regolatore Portuale (P.R.P.): è lo strumento che pianifica le attività e le funzioni che si svolgono all'interno di un porto(L. N. 84/94). In generale, il P.R.P.:
  a. delimita gli *ambiti* del porto in cui allocare le diverse funzioni che in esso dovranno essere svolte;
  b. disegna l'*assetto* planimetrico complessivo futuro dello scalo;
  c. individua e destina le *aree* e gli spazi per le attività considerate strategiche per lo sviluppo del porto, attraverso la valutazione delle caratteristiche e delle relative destinazioni funzionali;
  d. disciplina le *aree* individuate all'interno del perimetro.

Pertinenze di riferimento (L. n. 84/1994)

- Ambito: è il perimetro entro il quale vigono le previsioni del P.R.P.
- Assetto: è il "lay-out" del porto, ovvero la struttura funzionale ed organizzativa attraverso il quale il porto svolge e sviluppa le proprie attività;
- Aree: sono porzioni di territorio portuale comprese entro l'ambito, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Art. 5

Funzioni dell'Amministrazione Regionale

All'Amministrazione regionale compete la predisposizione, l'adozione e l'approvazione dei piani, il governo e l'autorizzazione e la gestione delle concessioni demaniali marittime.

La Regione ha la facoltà di affidare alle Amministrazioni Comunali interessate, mediante specifico atto convenzionale, la redazione, secondo le presenti Linee Guida, dei Piani Regolatori Portuali (deliberazione della Giunta regionale n. 56/32 del 29.12.2009).

Nel caso in cui vi siano porti che ricadono all'interno di due Comuni limitrofi, affinché la progettazione possa svilupparsi in forma di collaborazione e condivisione di interessi tra le Amministrazioni locali coinvolte, la elaborazione del Piano Regolatore Portuale avrà luogo previo apposito accordo tra i Comuni.

Art. 6

Quadro normativo di riferimento

Si riportano le disposizioni normative che assegnano alla Regione Sardegna le competenze in materia di pianificazione portuale, le norme di riferimento relative alla realizzazione di opere pubbliche, oltreché i principali atti di indirizzo politico-amministrativo in materia di gestione del demanio marittimo.

Norma	Titolo	Contenuto
L. n. 84 del 28 gennaio 1994	Riordino della legislazione in materia portuale	Legge quadro nazionale in materia portuale.
D.P.R. n. 509 del 2 dicembre 1997	Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della L. 15 marzo 1997, n. 59	Regolamento che disciplina il procedimento amministrativo finalizzato al rilascio di concessioni demaniali marittime.
D.Lgs n. 112 del 31 marzo 1998	Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della L. 15 marzo 1997, n. 59	Conferimento alle regioni e agli enti locali di tutte le funzioni non attribuite alle autorità portuali dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84.
D.Lgs n. 234 del 17 aprile 2001	Norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione Sardegna per il conferimento di funzioni amministrative, in attuazione del Capo I della legge n. 59 del 1997.	Trasferimento alla Regione Sardegna di funzioni e compiti già trasferite alle regioni a statuto ordinari mediante D.Lgs 31 marzo 1998
Legge Costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001	"Modifiche al titolo V della Costituzione"	Trasferimento alla Regione Sardegna delle competenze legislative in materia di trasporti per strutture portuali di interesse regionale oltreché le connesse concessioni di aree e specchi acquei.
L. n. 166 del 01 agosto 2002	Collegato alla finanziaria 2002	Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

L.R. n. 32 del 31 luglio 1996	Accelerazione delle procedure per la esecuzione di opere pubbliche.	Norme in materia di approvazione di progetti di opere pubbliche
L.R. n. 9 del 12 giugno 200	Conferimento di funzioni e compiti agli enti locali.	Art. 40, comma 2, lett. b) - funzioni della Regione relativamente alle “concessioni di aree e specchi acquei connessi alle strutture portuali di interesse regionale”; Art. 67, comma 1, lett. f) – funzioni della Regione relativamente alla “programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione delle opere concernenti porti o specifiche aree portuali così come definiti dalla Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale) relativamente alle competenze esercitate ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1975, n. 480 e del Decreto del Presidente della Repubblica n. 348 del 1979”
D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e L.R. n. 5 del 7 agosto 2007	Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture.	Definizione delle funzioni della Regione Sardegna relativamente alla realizzazione di opere portuali di competenza regionale conferite con D.P.R. 22/05/1975 n. 480.
Delib.G.R. n. 53/66 del 4.12.2009	Atto di indirizzo applicativo in materia di trasferimento ai Comuni delle competenze inerenti la gestione del demanio marittimo per finalità turistico-ricreative.	Specificazione delle competenze regionali e comunali in materia di gestione del demanio marittimo.
D.Lgs. n. 182 del 24.6.2003 L.R. n. 9/2006, art. 59, comma 6bis	Obbligo di adozione del Piano gestione rifiuti in “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico” (elaborato dall’Autorità marittima ed approvato con deliberazione della Giunta regionale).	Conferimento ai Comuni della competenza relativa alle procedure di affidamento del servizio di gestione dei rifiuti di cui all’art. 5, co. 4 del D.Lgs. n. 182 del 24.06.2003.

Delib.G.R. n. 25/16 del 26.5.2009	L.R. 12 giugno 2006 n. 9, art. 40 – L.R. 13 novembre 1998 n. 31, art. 8. Atto generale di indirizzo in materia di rinnovo delle concessioni demaniali insistenti su ambiti portuali di competenza regionale.	
Delib.G.R. n. 56/32 del 29.12.2009	Concessione a favore dei Comuni per la predisposizione dei piani regolatori portuali	Affidamento in concessione alle Amministrazioni Comunali della redazione dei Piani Regolatori Portuali per i porti di competenza regionale.
Delib.G.R. n. 18/1 del 5.4.2011	Informativa alla Giunta sul mancato trasferimento di risorse dallo Stato in attuazione del D.Lgs 17 Aprile 2001 n°234. Attivazione procedimento ex art.7, comma 11, del D.Lgs. 31 Marzo 1998 n°112.	Avvio da parte della Regione del procedimento amministrativo determinato dal mancato trasferimento delle risorse finanziarie dallo Stato all'Amministrazione Regionale.
Delib.G.R. n. 28/45 del 24.6.2011	Atto di indirizzo interpretativo e applicativo in materia di gestione delle concessioni nei porti di interesse regionale, nelle more dell'approvazione dei Piani regolatori Portuali, e nel mare territoriale e quelle in materia urbanistica e paesaggistica	Gestione delle concessioni nei porti di interesse regionale, nelle more dell'approvazione dei Piani regolatori Portuali.
Delib.G.R. n. 40/18 del 6.10.2011	Manutenzione ordinaria nei porti di interesse regionale. Assegnazione ai Comuni di contributi per assicurare le opere di manutenzione ordinaria più urgenti nei porti di interesse regionale con strutture dedicate al traffico passeggeri.	Stanziamento somme finanziarie alle Amministrazioni Comunali per manutenzioni ordinarie nei porti di competenza regionale.
Delib.G.R. n. 52/107 del 23.12.2011	Finanziamenti destinati alla manutenzione e l'esercizio annuale dei porti di interesse regionale. Attribuzione delle competenze all'Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica.	Programmazione risorse per manutenzione ed esercizio annuale per i porti d Alghero, Calasetta, Carloforte, La Maddalena, Palau, Portoscuso - Portovesme, Sant'Antioco, Santa Teresa di Gallura e Tortolì – Arbatax.
Delib.G.R. n. 11/6 del 26.02.2013	Linee Guida Strategiche Triennali del Turismo 2013-2015	Strumenti di pianificazione e programmazione in ambito regionale - Piano dei porti turistici della Sardegna

Delib.G.R. n. 42/28 del 16.10.2013	Manutenzione ordinaria nei porti di interesse regionale. Assegnazione ai Comuni di contributi per assicurare le opere di manutenzione ordinaria più urgenti nei porti di interesse regionale con strutture dedicate al traffico passeggeri.	Stanziamento somme finanziarie alle Amministrazioni Comunali per manutenzioni ordinarie nei porti di competenza regionale.

Di seguito si riportano le disposizioni normative ed i principali atti di indirizzo politico-amministrativo di riferimento in materia urbanistica e paesaggistica.

Norma	Titolo	Contenuto
D.Lgs n. 42 del 22 gennaio 2004	Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137 ("Codice Urbani").	Strumento normativo nazionale per il riassetto, la codifica e la riorganizzazione dei beni culturali e paesaggistici.
D.P.C.M. 12 dicembre 2005	Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art.146, comma 3 del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42	Applicazione Codice Urbani
D.Lgs n. 156 del 24 marzo 2006	Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione ai beni culturali	Modiche normative al Codice Urbani
D.Lgs n. 157 del 24 marzo 2006	Disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione al paesaggio	
L.R. n. 23 del 11 ottobre 1985	Norme in materia di controllo dell'attività urbanistico-edilizia, di risanamento urbanistico e di sanatoria di insediamenti ed opere abusive, di	Modifica ed integrazione della legislazione regionale previgente in materia urbanistica

	snellimento ed accelerazione delle procedure espropriative.	
L.R. n. 45 del 22 dicembre 1989	Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale	Strumento normativo regionale per la pianificazione regionale, provinciale e comunale
L.R n. 20 del 1 luglio 1991	Norme integrative per l'attuazione della legge regionale 22 dicembre 1989, n. 45, concernente: "Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale	Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale
L.R. n. 28 del 12 agosto 1998	Norme per l'esercizio delle competenze in materia di tutela paesistica trasferite alla Regione Autonoma della Sardegna con l'articolo 6 del D.P.R. 22 maggio 1975, n. 480, e delegate con l'articolo 57 del D.P.R. 19 giugno 1979, n. 348.	Regolamentazione dell'esercizio da parte della Regione Autonoma della Sardegna delle competenze in materia di beni paesistici ad essa trasferite.
L.R. n. 8 del 25 novembre 2004	Norme urgenti di provvisoria salvaguardia per la pianificazione paesaggistica e la tutela del territorio regionale	Strumento normativo regionale per la pianificazione paesaggistica regionale
Delib.G.R. n. 36/7 del 5 settembre 2006	Approvazione del Piano Paesaggistico - Primo ambito omogeneo.	Approvazione in via definitiva del Piano Paesaggistico Regionale istituito con la L.R. n. 8/2004.

Titolo I

I PIANI REGOLATORI PORTUALI

Art. 7

Principi ed Obiettivo Generale

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) delimita e disegna l'ambito e l'assetto complessivo del porto e individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Le previsioni del Piano Regolatore Portuale devono essere coerenti con gli strumenti urbanistici vigenti. Qualora il Piano Regolatore Portuale preveda ambiti, destinazioni e parametri non coerenti con lo strumento

urbanistico generale, questo potrà essere approvato solo dopo il completamento delle procedure di variante urbanistica dello strumento urbanistico generale comunale.

Art. 8

Indirizzi Strategici del Piano Regolatore Portuale

Competitività ed integrazione

La competitività va intesa rispetto al complesso dei porti sardi nei confronti di quelli frontalieri appartenenti ad altre regioni/paesi.

L'integrazione va invece valutata su scala regionale, secondo forme di sinergia che consentono di valutare condivisione di servizi e di politiche dell'offerta che, salvaguardando la naturale competitività commerciale dei porti, possa realizzare economie di risorse per i porti sardi e quindi una loro maggior competitività.

Polifunzionalità

Elemento basilare nella stesura dei Piani Regolatori Portuali è il riferimento al "sistema sardo" della portualità, ovvero quel processo di integrazione fra porti regionali necessario per poter consolidare la filiera portuale quale aspetto strategico per lo sviluppo economico della Sardegna.

Per questo motivo, la stesura dei Piani deve essere effettuata in modo che vi sia una stretta integrazione funzionale fra porti, che evidenzi in modo marcato la polifunzionalità del sistema sardo, ovvero la capacità di poter offrire una pluralità di servizi e di attività in grado di realizzare una vera e propria "filiera dei porti", capace di spaziare dal ricovero dei natanti, alla loro custodia, dalla manutenzione al *reffitting*, ai servizi tecnico-nautici. Ciò al fine di aumentare la competitività dell'intero sistema citata al punto precedente.

Relativamente ai singoli porti, questi devono funzionare come un unico sistema di reti e relazioni connesse fra loro. E' quindi necessario favorire tutte quelle azioni ed interventi, materiali ed immateriali, che consentano di realizzare tale integrazione di sistema, creando sinergie e integrazioni, fisiche e di relazione, fra soggetti e funzioni interne al porto, che migliorino la funzionalità ed aumentino la competitività ed appetibilità esterna dello stesso.

Relazioni con il contesto circostante

Vi dovrà essere uno stretto legame con il contesto territoriale circostante, in particolar modo con il tessuto urbano delle città e con le funzioni in essa insediate; per i porti di interesse regionale localizzati in contesti non urbanizzati le relazioni vanno ampliate all'intero territorio circostante, tendendo ad integrare il porto con il contesto contermine considerandone gli aspetti di natura ambientale, storica, paesaggistica, naturale, sociale, produttiva, etc.

Risulta pertanto necessario definire una sinergia stretta ed integrata fra l'ambito portuale e quello circostante, per i quali è necessario immaginare forme di pianificazione, gestione e *governance* comuni, nel rispetto dei diversi istituti normativi che regolano le diverse funzioni.

Valorizzazione del territorio e del sistema produttivo

I porti rappresentano una grande opportunità di sviluppo per tutta l'isola: le diverse iniziative sorte negli anni e finalizzate a valorizzarne il ruolo e le attività testimoniano di un interesse sempre maggiore.

Attraverso i Piani Regolatori Portuali è possibile rafforzare tale concetto, facendo si che i porti diventino anche un luogo di sviluppo produttivo, incubatori di attività e di nuovi posti di lavoro: per molti porti sardi, l'attività portuale è centrale, se non fondamentale, nell'economia del centro urbano, spesso trainante anche di altri settori legati alla filiera del turismo e delle altre attività produttive. Pertanto potranno essere introdotti nei Piani tutti quegli aspetti che possano incentivare il ruolo del porto come nodo produttivo locale e che possano determinare effetti positivi sull'intero sistema economico.

Governance

I Piani Regolatori Portuali dovranno essere ideati e realizzati pensando anche alle modalità di funzionamento del porto ed alla gestione delle attività in esso previste. Inoltre il Piano, nel suo processo di applicazione, deve garantire un elevato grado di flessibilità allo scopo di non rendere le procedure di gestione eccessivamente complesse o con limitazioni che, nel tempo di vigenza del Piano, potrebbero divenire obsolete, evitando così frequenti varianti o continui adeguamenti tecnico-funzionali.

Pertanto, il carattere dei Piani Regolatori Portuali dovrà fornire gli indirizzi preferenziali sulle modalità di gestione dei servizi e delle infrastrutture.

Art. 9

Procedimenti e contenuti del Piano Regolatore Portuale

Il processo di elaborazione del Piano Regolatore Portuale si riassume in quattro punti:

1. Sviluppo della mappa degli obiettivi generali e specifici, attraverso la quale identificare un percorso di piano da seguire ed i relativi risultati da raggiungere, in coerenza con l'assetto complessivo della pianificazione sovraordinata;
2. Sviluppo del quadro conoscitivo dello stato attuale sulla realtà portuale ed il suo contesto locale e regionale, con la chiara identificazione delle criticità, degli aspetti positivi e negativi attualmente presenti, delle potenzialità inespresse e quelle che potrebbero ulteriormente svilupparsi (analisi SWOT, sia complessiva che per singolo comparto). Tale Quadro dovrà essere completato con l'analisi del contesto territoriale circostante, in riferimento agli aspetti urbanistici, paesaggistico-ambientale, economico-produttivi, storico-sociali, etc.

3. Individuazione soluzioni alternative di Piano. Tali soluzioni dovranno essere predisposte almeno in via preliminare mediante uno o più elaborati grafici, con soluzioni alternative in termini di zonizzazione ed assetto plano altimetrico (per la valutazione finale si suggerisce l'uso di tecniche di tipo multicriteria). Tali soluzioni dovranno essere valutate in rapporto al miglioramento del contesto esistente.
4. Sviluppo della soluzione di piano prescelta. Una volta individuata la soluzione mediamente migliore, questa verrà sviluppata in forma dettagliata e puntuale.

Per consentire un'esplicitazione chiara e definita degli obiettivi da conseguire mediante lo sviluppo del Piano Regolatore Portuale, gli stessi obiettivi dovranno essere organizzati e strutturati in aree tematiche, al fine di valutarne meglio la rispondenza sia interna, sia rispetto agli obiettivi generali della pianificazione sovraordinata.

Le aree tematiche da considerare riguardano i seguenti aspetti:

- geologico, geotecnico e geoidraulico;
- ambientale e di valutazione d'impatto;
- infrastrutturale, marittimo ed idraulico;
- urbanistico, territoriale e paesaggistico;
- trasporti interni ed esterni;
- sicurezza, intesa sia come *safety* che come *security;*
- socio-economico e delle attività produttive;
- processi di *governance*.

Non necessariamente tutte queste aree tematiche dovranno essere trattate in dettaglio: alcune potranno essere accorpate, altre invece non considerate se il contesto portuale non ne richiede un'analisi approfondita.

Art. 10

Ambiti da analizzare all'interno del Piano Regolatore Portuale

Coerentemente con quanto definito per i porti nazionali dalla legge n. 84/94, si individuano sei ambiti tematici che dovranno essere valutati nell'elaborazione dei Piani Regolatori Portuali. Essi sono:

a) Diporto-turismo;

b) Trasporto passeggeri e merci;

c) Pesca;

d) Cantieristica ed attività produttive;

e) Attività commerciali terze;

f) Servizi tecnico-nautici.

Saranno le valutazioni svolte all'interno dei Piani ad evidenziare quali di questi ambiti debbano essere sviluppati e incentivati e quali invece non troveranno applicabilità.

Di seguito vengono specificati i contenuti dei sei ambiti considerati:

a) Diporto-Turismo

Raccoglie tutte le funzioni relative al diportismo turistico, ovvero l'ormeggio e la gestione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto. Fra le attività previste, oltre a quelle di ormeggio e gestione, vi sono quelle relative al noleggio dei natanti, alla fornitura dei servizi in banchina, ed altre.

b) Trasporto passeggeri e merci

Fra queste ricadono le attività di trasporto di cabotaggio, quali, ad esempio, i collegamenti con le isole minori (che prevedono anche il trasporto auto e merci) e quelle di trasporto passeggeri per scopi turistici (ad esempio il trasporto verso spiagge, calette, o siti naturalistici raggiungibili via mare).

c) Pesca

Riguarda le attività specifiche legate alla pesca, all'itticoltura ed allo sfruttamento e gestione delle risorse del mare nella sua generalità.

d) Cantieristica ed attività produttive

Concerne le funzioni relative ad attività di riparazione, cantieristica, *refitting*, e quant'altro può essere definito come supporto alla filiera della nautica da diporto, della pesca e del trasporto passeggeri/merci. Tali attività possono essere localizzate sia a ridosso delle banchine che nei piazzali portuali, sia in aree più interne, ma comunque collegate con gli specchi d'acqua spazialmente e/o funzionalmente.

e) Attività commerciali e produttive terze

Si tratta di attività commerciali connesse alla vita del porto, sia direttamente che in forma marginale, come, per esempio, le attività produttive ed artigianali che non necessitano di essere frontaliere alla banchina, e quelle commerciali e non (quali, ad esempio, residenze, alberghi, servizi di ristorazione, musei e centri di aggregazione, ect.) connesse alle attività turistiche (diporto e trasporto passeggeri).

f) Servizi tecnico nautici

Riguarda sia i servizi cosiddetti "a mare", quali quelli di pilotaggio, ormeggio, rimorchio dei natanti e battellaggio, e quelli cosiddetti "a terra", quali, ad esempio il rifornimento, la pulizia delle stive, la fornitura di acqua potabile, lo smaltimento rifiuti, del rimessaggio e custodia, del varo e dell'alaggio di natanti, di fornitura di acqua ed energia elettrica, di bunkeraggio e fornitura lubrificanti, del ritiro di olii esausti e batterie, della guardiania ed altri servizi accessori quali quelli legati alla presenza di servizi di ristoro, di servizi igienici, di servizi di noleggio, etc.

Art. 11

Criteri di pianificazione da soddisfare

Il Piano Regolatore Portuale è lo strumento di pianificazione e programmazione delle attività del porto, in grado di disegnare l'assetto funzionale, spaziale ed organizzativo dello scalo, oltreché individuare le forme di connessione più consone con il tessuto territoriale circostante, al fine di garantire la continuità e l'integrazione di funzioni. E' perciò necessario che le scelte di pianificazione vengano definite rispetto ad un orizzonte che preveda una stretta integrazione con:

- Il territorio regionale nel suo complesso, in funzione delle vocazioni e delle linee di sviluppo ipotizzate;
- Il territorio locale circostante, con specifico riferimento al contesto comunale e sovracomunale ed, in forma più allargata, a quello provinciale.
- Gli altri porti di categoria superiore, pari o inferiore, rispetto ai quali ciascuno scalo dovrà valutare gli elementi di concorrenza (rispetto ad alcune funzioni) e di integrazione (rispetto ad altre);

Integrazione sul territorio regionale

L'obiettivo di tale azione è quello di valutare, attraverso il Piano Regolatore Portuale, come il porto si collochi nel contesto territoriale e socio-economico ed in che modo questo contribuisca ad attuare lo scenario di livello più generale: pertanto le scelte locali devono essere coerenti con gli indirizzi di pianificazione sovraordinata.

La verifica dovrà essere fatta sui principali strumenti generali di pianificazione ed attuazione di livello regionale e/o relativi studi di settore.

A tal fine, i criteri che debbono essere seguiti al fine di consentire un'agevole azione di integrazione fra i due livelli di pianificazione sono:

A. criterio di congruità generale: verificare se e come le filiere della nautica, della portualità turistica e regionale sono presenti (e con quale peso) all'interno dei diversi strumenti di pianificazione regionale, provinciale e comunale;

B. criterio di congruità locale: verificare se e come il singolo porto oggetto del piano è presente o è citato nella pianificazione sovraordinata e, in caso positivo, evidenziarne i contenuti;

C. criterio di congruità economico-produttiva: valutare e rilevare, dai diversi strumenti di pianificazione regionale, quali settori economico-produttivi possano essere congruenti ed integrabili con le attività previste nei porti, al fine di rendere i singoli Piani Regolatori Portuali più adeguati e sinergici con quanto previsto in tali strumenti;

D. criterio di congruità settoriale: valutare e rilevare eventuali congruenze, integrazioni o incompatibilità con le singole pianificazioni di settore, con specifico riferimento ai seguenti ambiti:

- *accessibilità* e *mobilità*, di livello locale urbano, con specifico riferimento sia a quelle dei mezzi pesanti che a quelle delle persone e dei turisti;
- *ambiente*, in relazione agli impatti determinati dai natanti e dalle lavorazioni portuali;
- *energetico*, con riferimento alla compatibilità verso le fonti energetiche alternative o eco-compatibili;
- *storico-paesaggistico,* con riferimento in particolare all'aspetto della tutela del patrimonio esistente, con particolare riferimento a quanto previsto dal Piano Paesaggistico Regionale.

Integrazione rispetto al territorio locale circostante

È noto come i porti rappresentino, per le comunità ed i centri urbani all'interno dei quali sono collocati, un'importante realtà di carattere economico-produttivo, oltreché un'occasione di valorizzazione del territorio circostante.

Per il porto, infatti, è possibile definire due diverse prospettive, fra loro non alternative, che lo vedono:

- nodo di trasporto connesso ad una rete più ampia, che consente scambi con l'esterno e quindi nuove opportunità di collegamento e relazione con altri territori;
- nodo di produzione, all'interno del quale vengono sviluppate diverse attività produttive che generano reddito, occupazione ed in generale, economia e sviluppo per il territorio.

È pertanto evidente come nel Piano Regolatore Portuale si debbano seguire degli indirizzi di pianificazione strettamente integrati e congruenti con quelli individuati per il territorio circostante, in modo da favorire le sinergie fra i due ambiti, valorizzandone le risorse ed integrando le funzioni.

Integrazione con gli altri porti

Questo aspetto assume una valenza di rilevante importanza strategica in quanto orienta e condiziona sensibilmente le azioni di pianificazione per i singoli porti.

Pianificare in forma integrata con gli altri scali, non significa rinunciare alla naturale concorrenza fra porti, che anzi, deve essere salvaguardata: ciascuno scalo si organizza autonomamente in relazione alla tipologia di servizi da offrire ed a quali costi fornirli, al tipo di tariffe da applicare, alle strategie commerciali da adottare.

La peculiarità geografica della Sardegna, isola al centro del Mediterraneo Occidentale, fa si che il concetto di concorrenza fra porti, debba avere una forte valenza su base mediterranea, mentre è possibile, su scala regionale, poter effettuare valutazioni differenti:

- rispetto ad alcune funzioni (come, ad esempio, quelle commerciali legate al diporto) può mantenersi un rapporto di concorrenzialità e competizione fra porti;
- in riferimento ad altre (elencate di seguito) è necessario pensare a strategie e funzioni sinergiche ed integrate fra loro. Ciò allo scopo di perseguire uno degli obiettivi strategici per la diffusione del diportismo

in Sardegna, ovvero quello di strutturare un “sistema unitario” dei porti sardi, in grado di essere, nella sua complessità, appetibile verso l’esterno e di reggere alla competizione con altri sistemi portuali (anche se non organizzati), quali quello corso, ligure, tunisino-maghrebino, tosco-laziale, etc.

Fra le funzioni che è possibile poter integrare vi sono:

- Marketing e promozione dei porti, da intendersi su base regionale e finalizzata a promuovere il “prodotto Sardegna”, composto da più porti fruibili nell’ambito dello stesso viaggio.
- Modelli organizzativi relativi alla gestione degli spazi e dell’*equipment* portuale, quali, per esempio, manutenzioni integrate di attrezzature complesse, di sistemi meccanici di sollevamento, ect. che potrebbero così essere gestiti attraverso forme di condivisione dei contratti fra scali;
- Particolari lavorazioni di supporto alla nautica, che non necessariamente debbono essere presenti in tutti i porti, quali ad esempio, la manutenzione nei confronti di alcune tipologie di natanti non comuni, o la riparazione di specifiche componenti (es. sistemi elettronici) od ancora la presenza di particolari specializzazioni (es. ebanisti).
- Modelli di organizzazione relativi alla gestione interna del personale, quali, ad esempio, procedure di formazione del personale, di selezione qualificata dello stesso, ect.

Art. 12

Congruenza tecnica rispetto alla pianificazione urbana

Dal punto di vista operativo, la verifica di congruenza fra la pianificazione portuale e quella urbana riguarderà diversi ambiti, ciascuno dei quali dovrà essere valutato sulla base del tipo di relazione e degli effetti determinati sul versante portuale e/o su quello urbano.

Gli ambiti da valutare saranno:

1. Viabilità

   Uno degli aspetti più importanti da verificare riguarda la viabilità urbana di accesso ai varchi portuali: spesso accade che i porti siano in prossimità dei centri storici urbani, per cui la viabilità d’accesso risulta essere difficoltosa e complessa, per via della presenza di strade strette e tortuose. A ciò si somma il fatto che spesso tali strade presentino, in particolare nel periodo estivo, livelli di traffico rilevanti con frequenti condizioni di congestione, per cui la presenza di ulteriore e rilevante traffico aggiuntivo attratto dalle attività del porto potrebbe determinare forti problemi nel sistema di mobilità urbano.
   Tale aspetto deve essere tenuto in debita considerazione, qualsiasi siano le funzioni che si intendono localizzare all’interno del porto (di natura turistico- diportistica, ricettiva-commerciale, artigianale-produttiva o industriale).
   Per questo motivo dovrà comunque essere elaborata una specifica analisi trasportistica, che sia in grado di valutare i flussi previsti attratti dal porto e dalle attività in esso insediate, valutarne gli effetti sulla rete urbana e di accesso ai varchi e di individuare le misure di riduzione o contenimento degli effetti.

   In particolare dovranno essere valutati:

- Lo stato dell'offerta, ovvero le condizioni della rete infrastrutturale stradale dal punto di vista delle sezioni stradali (libere e con gli ingombri della sosta), dei raggi di curvatura, delle altezze limite, etc.;
- i carichi esistenti sulla rete viaria urbana principale di accesso ai varchi, relativi ad un giorno medio infrasettimanale del periodo estivo di punta;
- le previsioni di mobilità inerenti il nuovo assetto di piano del porto, in relazione alle attività insediate, alla domanda attratta, sia merci che passeggeri, alla modifica delle infrastrutture portuali ed eventualmente dei varchi di accesso all'area portuale. Per tale previsione sarà necessario individuare due differenti scenari: uno scenari tendenziale (di minimo) ed uno scenario di riequilibrio (ottimale);
- la stima degli effetti sulla rete della nuova domanda generata, attraverso la procedura di assegnazione alla rete viaria della nuova domanda di traffico verso le aree portuali;
- l'individuazione di interventi puntuali sulla rete, finalizzati a ridurre gli effetti sulla rete. Tali interventi potranno essere di tipo:
    - *infrastrutturale*, riguardanti nuovi archi stradali, modifiche di intersezioni, realizzazione di nuove bretelle o arterie stradali o loro adeguamento dimensionale, etc.;
    - *gestionale*, relativi a modifiche di sensi di marcia, introduzione ZTL o aree a traffico interdetto, introduzione di impianti semaforici, etc.;
    - *tecnologico*, inerenti l'utilizzo di sistemi o impianti tecnologicamente avanzati e finalizzati a ridurre il livello di congestione, quali pannelli a messaggio variabile fissi, applicativi su info-mobilità per palmari, etc.;
    - *territoriale*, ovvero riguardanti le variazioni di destinazione d'uso sul territorio, che potrebbero riguardare o l'ambito portuale (quindi da realizzare nell'ambito del Piano Regolatore Portuale) o quello urbano (quindi di competenza del Piano Urbanistico Comunale).

2. Servizi sovracomunali.

   Tale ambito riguarda servizi per i quali è strettamente necessaria un'integrazione con il centro abitato all'interno del quale è inserito il porto oggetto del Piano.

   Nel caso dei servizi comunali e sovra comunali, ci si riferisce in particolare a strutture ricettive, a musei e servizi pubblici in genere che il Piano Regolatore Portuale potrebbe prevedere: in questo caso, il bacino di domanda rispetto al quale tali servizi dovranno essere dimensionati dovrà necessariamente essere valutato in funzione dell'intero contesto territoriale circostante.

3. Più scali all'interno di un unico territorio comunale.

   Nel caso in cui all'interno di un unico ambito territoriale comunale siano presenti più scali, questi dovranno essere ricompresi e pianificati all'interno di un unico Piano Regolatore Portuale, che ne evidenzi l'integrazione e la sinergia.

Titolo II

Modalità di esecuzione e standard tecnico grafici

degli elaborati dei Piani Regolatori Portuali

Art. 13

Documentazione costituente il P.R.P.

La documentazione che compone il Piano Regolatore Portuale è costituita da:

1. Relazione generale;
2. Elaborati grafici di Piano;
3. Documenti integrativi (es. materiale fotografico, simulazioni, modelli fisici e virtuali, etc.);
4. Norme di attuazione;
5. Studi di settore richiesti;
6. Elaborati necessari per la Valutazione Ambientale Strategica.

Gli elaborati devono essere redatti sia in formato cartaceo che digitale.

Per formato digitale si intende:

- gli elaborati scritti: .pdf (o analogo) e .doc (o analogo);
- gli elaborati grafici: del tipo .dwg (o analogo) e .shp (o analogo).

Di seguito vengono riportati, per ogni singolo elaborato, i contenuti sintetici ed i formati tecnico-grafici con i quali gli stessi devono essere riprodotti:

<u>Relazione Generale</u>

Contenuti sommari o indice:

- Introduzione (obiettivi e finalità del Piano)
- Analisi storica del porto
- Descrizione stato attuale del porto dal punto di vista:
  - morfologico, ambientale e naturalistico;
  - infrastrutturale;
  - dei servizi ed attività presenti;
  - della domanda di traffico marittimo;
  - della viabilità d'accesso;
  - delle condizioni meteo-climatiche.

- Scenari di sviluppo, con particolare riferimento al sistema portuale del Mediterraneo. Dovranno essere contenuti, in particolare:
  - presentazione dei diversi scenari di piano ed individuazione dello scenario prescelto;
  - motivazioni e condizioni che hanno condotto verso lo scenario prescelto.
- Descrizione del nuovo assetto prescelto per il porto attraverso:
  - la previsione di domanda;
  - la zonizzazione;
  - l'assetto infrastrutturale;
  - l'assetto dei servizi essenziali;
  - le connessioni con il centro urbano limitrofo;
  - nuovi servizi o sistemi tecnologici a supporto;
  - gli aspetti di *safety* e *security*;
  - gli impatti sull'ambiente.
- La fattibilità del piano dal punto di vista:
  - temporale;
  - economico-finanziario (stima);
  - processo decisionale ed autorizzativo;
  - sostenibilità sociale.

Elaborati Grafici

N. Tavola	Titolo	Scala	Contenuti
1	Inquadramento Generale	varie	Posizionamento porto rispetto al territorio: • Regionale • Provinciale • Locale
2	Stato attuale del porto	1:10.000	Rappresentazione stato attuale del porto dal punto di vista infrastrutturale e delle funzioni. Definizione dei confini e dei limiti demaniali.

3	Stralcio Pianificazione esistente	1:25.000 1:50.000	Stralcio dei diversi strumenti di piano presenti: • Piano Urbanistico Comunale • Eventuali altri Piani di settore
4	Zonizzazione di Piano	1:10.000	Rappresentazione zonizzazione prevista nel nuovo Piano Regolatore Portuale con specificazione delle funzioni
5	Infrastrutture ed opere	varie	Rappresentazione delle infrastrutture ed opere (a terra e/o a mare) previste dal piano in pianta ed in sezione.
6	Parametri edificatori di Piano	1:10.000o tabella	Tabella con la specificazione dei parametri urbanistici definiti con il nuovo Piano Regolatore Portuale. Fra questi dovranno essere presenti almeno i seguenti parametri: • volumi edificabili (in mc); • indice di fabbricabilità (in mc/mq); • indice di utilizzazione (mq/mq).
7	Assetto delle connessione e della nuova viabilità	1:10.000	Specificazione della viabilità di accesso al porto e delle connessioni con il centro urbano e con la viabilità primari a di tipo extraurbano. Specificazione varchi di ingresso ed eventuale proposta di separazione dei flussi (veicoli leggeri, pesanti, flussi pedonali, ect.).
8	Rilievi batimetrici specchi acquei	1:1.000	Dettaglio della batimetria degli specchi acquei relativi all'ambito portuale.

Documenti integrativi

- Documentazione fotografica del porto;
- Simulazioni fotografiche o su video animati delle nuove soluzioni proposte (non obbligatorio);
- Modelli fisici e/o virtuali delle nuove infrastrutture od opere previste dal Piano (non obbligatorio);
- Eventuali progetti di dettaglio (non obbligatorio);
- Stralcio Piano Urbanistico Comunale vigente;
- Eventuali stralci Piani o di settore (non obbligatorio);
- Ulteriori documenti che dovessero ritenersi necessari in fase di redazione del P.R.P.

Norme di attuazione

Sono da suddividersi in prescrittive (con carattere vincolante) e di indirizzo.

- Norme Generali
  - validità del piano e specificazione documenti che compongono il piano;
  - riferimento normative nazionali o regionali vigenti,
  - definizioni e glossario dei termini utilizzati;
  - riepilogo parametri urbanistici/edilizi e loro definizione;
  - definizione degli interventi ammissibili ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 380/2001 e s.m.i.
- Norme Specifiche:

per ogni area identificata in zonizzazione, dovranno essere specificate:

- superficie totale;
- volumetria realizzata e realizzabile con il piano;
- tipologia di opere ed interventi previsti;
- destinazioni d'uso consentite;
- parametri urbanistici/edilizi di edificabilità delle nuove infrastrutture o edifici da realizzare (es. altezze massime, distanze minime, superficie territoriale/fondiaria, indice di fabbricabilità, indice utilizzazione territoriale, rapporti di copertura, etc.);
- eventuali limitazioni d'uso territoriale derivanti da vincoli importi da norme particolari specifiche di quell'ambito.

- Eventuali progetti o interventi trasversali. Fra questi possono ricadere:
  - aree di sosta;
  - segnaletica interna;
  - illuminazione;
  - spazi verdi;
  - aspetti sanitari ed ambientali;
  - *safety* e *security;*
  - info-point (chioschi informativi, pannelli a messaggio variabile, etc.).
- Gestione del transitorio e/o norme temporanee.

Studi di settore (se richiesti)

a) Studio meteo marino, riguardante lo stato e la statistica dei venti, il clima del moto ondoso sottocosta ed in prossimità della stessa, la direzione e l'eventuale profondità delle correnti, ed altro;

b) Studio previsionale, su base nazionale, regionale e locale, della domanda del settore diportistico ed evoluzione dello stato dell'offerta (per i porti interessati dal traffico da diporto);

c) Studio previsionale della domanda di trasporto (passeggeri e merci) relativa ai segmenti di traffico interessati dal porto oggetto del Piano (solo per i porti interessati da traffico passeggeri e/o merci);

d) Studio idrogeologico, geologico e geotecnico;

e) Studio dell'inserimento urbanistico, architettonico e paesaggistico;

f) Studio sul piano di sviluppo delle attività portuali e sul modello gestionale del porto;

g) Studio sull'accessibilità ed i collegamenti con il territorio circostante.

Elaborati della Valutazione Ambientale Strategica

Indicazione dei contenuti:

- descrizione dello stato attuale dell'ambiente;
- descrizione degli aspetti ambientali contenuti nel Piano e del modo in cui se ne tiene conto;
- analisi dei possibili effetti sull'ambiente;
- misure previste per mitigare o compensare tali effetti.

Qualora, durante l'acquisizione dei pareri per l'approvazione del PRP, dovesse rendersi necessario un approfondimento per valutare la fattibilità degli interventi previsti nel medesimo PRP, gli elaborati di cui al presente articolo potranno essere integrati e/o adeguati.

Art. 14

Criteri di affidamento per l'elaborazione del P.R.P.

L'elaborazione di un Piano Regolatore Portuale presenta un livello di complessità rilevante, per cui è necessario individuare un gruppo di lavoro articolato e multidisciplinare, in grado di far emergere le problematiche differenti specifiche dei singoli porti, di poter adeguatamente valutarne le criticità e, conseguentemente, individuare le scelte di piano più idonee. Indipendentemente dalla natura e dal contesto del singolo porto, il gruppo di lavoro dovrà avere almeno le due figure professionali di:

- ingegnere (o architetto) esperto in pianificazione urbanistica e trasportistica, preferibilmente con specifiche esperienze nella pianificazione portuale (Capogruppo);
- ingegnere esperto in costruzioni marittime e/o portuali;

Accanto a queste due figure (obbligatorie, che possono coincidere con la stessa persona in base al curriculum), si suggerisce il coinvolgimento di ulteriori professionalità utili per una miglior analisi della pianificazione; tali figure (non obbligatorie) sono:

- esperto in materia giuridico–amministrativa, con riferimento agli aspetti sulle concessioni demaniali per diporto ed alla gestione ed amministrazione di porti turistici.
- esperto in geologia e/o geotecnica.
- esperto in valutazione ambientale;
- esperto in beni storico-culturali;
- esperto paesaggista.

Infine, possono essere individuati ulteriori apporti esterni di specifiche professionalità necessarie e valutabili caso per caso. Tali professionalità (non obbligatorie) potranno riguardare:

- esperto in materia di safety e security portuale;
- esperto in materia di mobilità e previsioni di traffico;
- esperto in valutazioni economiche e piani di marketing o gestione;
- esperto in biologia marina.

Le attività oggetto dell'incarico riguarderanno:

A. la stesura dell'intera documentazione di Piano, finalizzata a dotare l'Amministrazione del Piano Regolatore Portuale con tutte le approvazioni degli Enti interessati;

B. il supporto nei confronti della stessa Amministrazione durante tutto l'iter di approvazione del Piano Regolatore Portuale (l'incarico sarà da intendersi concluso ad approvazione definitiva del Piano).

Art. 15

Azioni di coordinamento

Il processo di *governance* riguarda il complesso di azioni e di procedure strategiche attraverso le quali l'Amministrazione Regionale, competente sui porti rispetto ai quali tali Linee Guida si riferiscono, svolge il coordinamento degli interventi di redazione e monitora l'attuazione dei Piani Regolatori Portuali. Tale processo riguarda il coordinamento delle azioni sia all'interno della stessa Amministrazione Regionale, sia fra questa e gli altri Enti, Statali e Locali, che hanno competenza in materia portuale.

Di seguito si riporta il processo di sviluppo e gestione dell'attività di pianificazione, in coerenza con i contenuti delle presenti Linee Guida.

1. **Tavolo di indirizzo** interno fra Amministrazione Regionale ed Amministrazioni Comunali nell'ambito della stesura dei Piani Regolatori Portuali.

Obiettivo è quello di seguire la stesura dei piani e l'applicazione agli stessi delle Linee Guida, al fine di garantirne l'integrazione realizzando una stretta sinergia fra l'Amministrazione Regionale e quelle Comunali interessate.

L'Amministrazione Regionale parteciperà al tavolo attraverso i diversi Assessorati che, a vario titolo, si occupano o hanno competenza sulla portualità. Gli Assessorati coinvolti saranno:

- Enti Locali, Finanze ed Urbanistica;
- Lavori Pubblici;
- Turismo, Artigianato e Commercio;
- Trasporti;
- Agricoltura (per le competenze sul settore pesca).

Di volta in volta potranno essere coinvolti altri Assessorati su specifiche competenze (quali, a titolo di esempio, l'Assessorato all'Industria per attività di natura industriale ed estrattiva).

Il tavolo, convocato e coordinato dall'Assessorato Enti Locali, Finanze ed Urbanistica (Direzione Enti Locali e Finanze) al quale parteciperanno anche i rappresentanti delle Amministrazioni Comunali coinvolte, avrà lo scopo di definire gli indirizzi cui deve attenersi la proposta di Piano Regolatore Portuale e di coordinare, anche dal punto di vista tecnico, i contenuti.

2. **Tavolo di coordinamento** con altri Enti o Amministrazioni interessate alla stesura del Piano Regolatore Portuale.

   L'obiettivo è quello di realizzare una sinergia con altre Amministrazioni dello Stato o Enti che, a vario titolo, hanno competenze o sono interessati alla stesura del Piano Regolatore Portuale, finalizzata a garantire sia una condivisione delle indicazioni poste all'interno del Piano, sia una più celere approvazione finale.

   Esso è coordinato, in rappresentanza dell'Amministrazione Regionale, dall'Assessorato Enti Locali, Finanze ed Urbanistica e comprende oltre che dai responsabili tecnici dei Comuni interessati, anche dai rappresentanti delle Amministrazioni o organismi che hanno competenza in materia ambientale e sui porti dei quali, di seguito, si fornisce un elenco non esaustivo:

   - Assessorato Regionale della Difesa dell'Ambiente;
   - Amministrazione Provinciale (se presente);
   - Capitaneria di Porto;
   - Agenzia del Demanio;
   - Agenzia delle Dogane;
   - Consorzi Industriali;
   - Vigili del Fuoco;

- Azienda Sanitaria Locale;
- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Cagliari e le province di Oristano, Medio Campidano, Carbonia-Iglesias e Ogliastra ovvero Soprintendenza Archeologia, Belle arti e paesaggio per le province di Sassari, Olbia-Tempio e Nuoro;
- Provveditorato Interregionale per le OO.PP. Lazio Abruzzo Sardegna;
- Ente Parco/Ente gestore Area Marina Protetta;
- Autorità Militare;
- Comando zona fari;
- eventuali altri Enti e/o Organismi interessati.

Questo tavolo verrà convocato, in via consultiva e/o istruttoria, successivamente al Tavolo di Indirizzo di cui al punto che precede per la condivisione delle strategie e degli obiettivi e nella fase di definizione degli scenari di sviluppo.

Art. 16

Iter per l'adozione e approvazione del P.R.P.

Nelle more dell'adozione di disposizioni legislative regionali in materia di pianificazione dei porti di interesse regionali, si applicano le procedure previste dall'art. 5 della Legge 84/94, sia che l'adozione e approvazione del piano siano di competenza della Regione (che in tal caso garantirà anche la coerenza con la pianificazione sovraordinata ed in particolare con il PPR), sia nel caso di competenza dell'autorità di sistema portuale regionale, ove istituita.

Secondo quanto previsto dal comma 1 bis dell'art. *5* della L 84/1994 *"Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale e piano regolatore portuale"*, "*Nei porti di cui alla categoria II, classe III, con esclusione di quelli aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3, lettera e), l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale, che individua, altresì, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate"*

Inoltre, fatto salvo quanto previsto al successivo comma 2 "*Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti",* come previsto dal comma 3bis "*Nei porti di cui al comma 1-bis, nei quali non è istituita l'AdSP, il piano regolatore è adottato e approvato dalla Regione di pertinenza o, ove istituita, dall'autorità di sistema portuale regionale, previa intesa con il comune o i comuni interessati, ciascuno per il proprio ambito di competenza, nel rispetto delle normative vigenti e delle proprie norme regolamentari. Sono fatte salve, altresì, le disposizioni legislative regionali vigenti in materia di pianificazione dei porti di interesse regionali*.

Si evidenzia, infine, che, come esplicitato al comma 4, *"I piani di cui ai commi 1 e 1-bis sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS".*

A tal proposito, si precisa che il PRP non rientra tra gli strumenti urbanistici generali che la LR 7/2002 assoggetta alla procedura di verifica di coerenza, né rientra tra i piani attuativi (art. 21 LR 45/1989) da sottoporre alle disposizioni di cui all''art. 9 della LR 28/98;

tuttavia, risulta opportuno che la Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia esprima, in ogni caso, il proprio parere di coerenza con gli strumenti di pianificazione sovraordinati (ed in particolare con il Piano Paesaggistico Regionale) in sede di VAS.