



Autorità Portuale Regionale della Toscana

**Processo partecipativo per l'aggiornamento
del Quadro Conoscitivo del Piano Regolatore
Portuale del porto di Viareggio**

Fase di Ascolto



Variante al PRP_Fase di ascolto



Viareggio (LU) 29 luglio 2014

INDICE

Premessa

1. Lo stato attuale
2. La nuova *governance* del porto
3. Obiettivi, azioni ed effetti attesi
4. Il quadro di riferimento normativo
5. Contenuti e finalità della variante al Piano Regolatore Portuale
6. Indirizzi per l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo
7. La fase di ascolto: forme di partecipazione e soggetti da coinvolgere

Premessa

Secondo le disposizioni introdotte dalla L.R. n.66/2009 sono da considerarsi di interesse regionale ai sensi dell'art.47 bis della L.R. n.1/2005:

- a) i porti e gli approdi turistici;
- b) i porti che svolgono funzioni commerciali, industriali, di servizio passeggeri, pescherecce;

Il porto di Viareggio ricade in questa seconda categoria in quanto scalo polifunzionale in cui vengono espletate funzioni di rilievo commerciale e produttivo (cantieristica, pesca professionale) in concomitanza con la funzione turistico-diportistica.

In quanto tale, il porto di Viareggio è stato compreso tra i porti di competenza della Autorità Portuale Regionale istituita con la L.R. n. 23/2012.

Una volta completata la fase meramente istitutiva e divenuta effettivamente operativa a partire dalla seconda metà dell'anno 2013, la Autorità portuale regionale ha provveduto a verificare lo stato di attuazione del vigente PRP e la effettiva attualità delle sue previsioni.

Nell'ambito di tale indagine sono rapidamente emersi significativi elementi che indicano un "invecchiamento" di alcune previsioni del piano, in quanto basate su un quadro economico precedente alla crisi (sostanzialmente su dati del 1998-2001) e pertanto non più corrispondente allo scenario attuale.

Da un lato si è manifestata chiaramente l'esigenza di profonde modifiche nelle strategie di sviluppo delle attività che operano all'interno dell'ambito portuale, dall'altro la città stessa sta riflettendo sulla necessità di apportare miglioramenti alle previsioni del PRP, sia sul piano della sua efficienza funzionale che su quello della qualità estetica degli spazi di interfaccia con i sistemi insediativo ed ambientale.

Fattore fondamentale per lo sviluppo delle economie portuali è rappresentato dalla gestione del fenomeno di insabbiamento della imboccatura, al momento affrontato con interventi di manutenzione, spesso di carattere emergenziale. Su questo punto la Autorità Portuale ha già avviato una serie di studi allo scopo di chiarire le dinamiche sedimentarie alla base del fenomeno e le possibili soluzioni

progettuali.

Ulteriori problematiche sono emerse nella gestione materiale delle concessioni demaniali a causa di alcune imprecisioni e carenze presenti negli apparati normativi e cartografici del piano, che non consentono, in alcuni casi, di attuare quanto previsto dal PRP.

Un ulteriore fattore di problematicità è stato introdotto dal ritiro del Regolamento Urbanistico da parte della Amministrazione Comunale, avvenuto con D.C.C. n° 20 del 20/07/2012; conseguentemente è divenuta più problematica la verifica di conformità urbanistica delle previsioni del PRP (PRG del 1971 da un lato e PS dall'altro), introducendo ulteriori fattori di allungamento dei tempi di attuazione degli interventi e accrescimento della complessità degli atti amministrativi necessari.

Il monitoraggio effettuato dalla Autorità portuale indica perciò la necessità di procedere rapidamente ad una revisione delle previsioni del vigente PRP a partire dall'aggiornamento dei contenuti di quadro conoscitivo, approfondendo particolarmente la conoscenza degli aspetti economici ed operativi delle attività *port related* presenti sia nell'ambito portuale che nel suo intorno urbano, gli aspetti idraulico-marittimi connessi all'esposizione del paraggio, gli effetti dovuti all'interazione delle opere portuali con il trasporto solido litoraneo, gli aspetti idraulico-fluviali relativi alla connessione con il canale Burlamacca, gli aspetti paesaggistici locali connessi alla qualità urbana degli spazi portuali (essendo quello di Viareggio un porto integrato completamente con spazi aperti della città), gli aspetti distributivi e funzionali *sea-side* e *land-side*, gli aspetti ambientali in relazione ai fattori di impatto eventualmente generati dal progetto.

La Regione Toscana, l'Autorità Portuale Regionale, la Provincia di Lucca ed il Comune di Viareggio, nell'ambito delle sinergie necessarie al perseguimento degli obiettivi di interesse pubblico riguardanti il porto di Viareggio ed in considerazione delle rispettive competenze in materia di portualità e gestione demaniale hanno recentemente sottoscritto un protocollo di intesa con il quale vengono definiti alcuni obiettivi che gli Enti giudicano essenziali per il miglioramento della efficienza del porto di Viareggio e per una corretta gestione amministrativa delle aree demaniali e riconoscono l'importanza della *partecipazione* da attuare attraverso l'attivazione preliminare di una fase di ascolto di operatori e stakeholders, anche promuovendo l'organizzazione di eventi pubblici e tavoli tecnici.

Le risultanze di tale fase di ascolto consentiranno di aggiornare il quadro conoscitivo e di individuare punti forti, criticità, opportunità e rischi di regressione, con lo scopo di caratterizzare scenari concreti e sostenibili di sviluppo nel breve e medio termine.

1. Lo stato attuale

Il porto di Viareggio è posto sull'asta terminale del Canale Burlamacca, che collega il Lago di Massaciuccoli con il mare.

In base al P.R.P. vigente, le funzioni previste per il porto di Viareggio sono la cantieristica (vi sono dedicate parte della Darsena Italia, della Darsena Toscana e della Darsena Lucca, oltre alle banchine e ai piazzali in posizione centrale lungo lo specchio acqueo), la nautica da diporto (Darsena della Madonnina e Darsena Europa), il traffico commerciale (parte della Nuova Darsena) e la pesca (parte della Darsena Italia, della Darsena Toscana e della Darsena Lucca e dopo la realizzazione della nuova banchina

commerciale anche parte della Nuova Darsena).

L'ambito portuale si estende per circa 80 Ha; se paragonato ai porti toscani di rilievo nazionale non è un porto di grandi dimensioni, ma ciò non significa necessariamente che sia un organismo semplice. Al contrario, in esso è presente una notevole complessità sia nelle relazioni interne al sistema portuale, sia in quelle tra sistema portuale ed ambiente esterno.

E' tale complessità di relazioni che costituisce oggetto della prossima azione pianificatoria, onde evitare che l'uso di modelli di indagine e di intervento non sufficientemente adeguati conduca a delineare interventi non rispondenti alle effettive necessità degli operatori e dei fruitori del porto.

Lo sviluppo del porto è da sempre condizionato dalla sua collocazione su un tratto di costa sabbiosa caratterizzato da un intenso trasporto solido diretto prevalentemente da sud verso nord.

Lo studio generale, condotto sui dati storici delle linee di riva e dei dragaggi ed utilizzando verifiche su modello numerico, ha evidenziato la rapida evoluzione dei fondali e della barra sabbiosa presente nei pressi dell'imboccatura, per effetto dell'elevato flusso sedimentario proveniente da sud (stimato in circa 130.000 mc/anno), con un continuo incremento delle necessità di dragaggio. Il progressivo avanzamento a mare delle opere di difesa non ha mai risolto la vulnerabilità del porto ai processi di insabbiamento dell'imboccatura che a tutt'oggi sono presenti in misura pressoché invariata. E' di tutta evidenza che lo sviluppo delle attività portuali, siano esse nautiche, cantieristiche, commerciali o pescherecce, sarà reso possibile solo a condizione di individuare e realizzare un sistema integrato, convincente e sostenibile per combattere l'insabbiamento, garantendo la sicurezza dell'imboccatura e la piena accessibilità ai bacini portuali.

Gli studi a carattere economico effettuati a vario titolo sul porto di Viareggio mostrano che esso riveste un ruolo strutturante nei confronti del sistema economico di riferimento (SEL Versilia).

La presenza del porto consente, infatti, di sviluppare attività tra loro funzionalmente collegate, pressoché in tutti comparti economici.

Oltre alle attività cosiddette *port-required*, la cui esistenza è strettamente legata alla presenza del porto e ne costituiscono l'identità (costruzione di imbarcazioni e relativi servizi, ormeggio nautico e servizi alla barca e d ai diportisti, pesca professionale e servizi di conservazione e vendita del pescato, logistica portuale), si sono insediate nel tempo una serie di attività manifatturiere, artigianali, commerciali e di servizio che hanno la nave o il porto come mercato di riferimento (*port-attracted*) e che quindi si sono collocate sia in ambito portuale che nell'immediato intorno urbano (officine meccaniche, finiture navali, carpenterie in legno, metallo o materie plastiche, costruzioni e manutenzioni portuali, impianti tecnologici navali, ecc..).

Gli effetti del *linkage* industriale hanno consentito lo sviluppo di relazioni con altri settori industriali e del terziario, anche avanzato, che si estendono molto oltre i limiti dell'ambito portuale ed anche dello stesso SEL, producendosi di fatto in una struttura produttiva a carattere distrettuale diffusa sul territorio regionale.

2. La nuova governance del porto

L'Autorità Portuale Regionale dall'anno 2013 svolge le proprie funzioni concernenti il Porto di Viareggio con le competenze fornite dalla Legge regionale n° 23 del 28/05/2012, con particolare riferimento a quelle in materia di pianificazione, progettazione e gestione delle aree portuali di cui all'art. 3 della medesima legge.

A seguito della riforma del titolo V della Costituzione la materia dei porti e aeroporti civili, rientra nella competenza legislativa concorrente attribuita alle regioni.

Con la LR 23/2012 la Regione Toscana ha inteso aumentare l'efficienza e l'efficacia nella gestione delle funzioni concernenti i porti di rilevanza regionale, tra i quali Viareggio, che precedentemente erano attribuite alla competenza comunale.

L'attribuzione al livello regionale dell'esercizio delle funzioni di cui si tratta consente la programmazione e la progettazione degli interventi portuali in una visione strategica di sistema, necessaria per consentire il potenziamento e lo sviluppo della portualità toscana, nonché la razionalizzazione delle risorse in funzione dell'efficienza e della competitività del sistema.

Alla Autorità portuale la Regione riconosce il ruolo di gestore globale della vita istituzionale, amministrativa ed economica del porto; pertanto essa è un ente fortemente specializzato che assicura l'ottimizzazione delle professionalità esistenti avvalendosi degli uffici della Regione e degli enti locali.

Il subentro della Autorità portuale al Comune nella programmazione e gestione del porto rappresenta un cambiamento radicale della *governance* pubblica ed un fattore di innovazione amministrativa e razionalizzazione delle risorse in grado di rendere possibile il coordinamento delle esigenze regionali con quelle locali e garantire al contempo impulso e speditezza delle procedure.

La struttura della nuova *governance* portuale si basa sulla costituzione dei seguenti organi:

- Il Segretario generale
- Il Comitato portuale
- La Commissione consultiva

L'organo di controllo è costituito dal Collegio dei revisori.

Il **Segretario generale** è l'organo che ha la rappresentanza legale ed è responsabile dell'organizzazione e della gestione complessiva della medesima.

La LR 23/2012 attribuisce al Segretario generale le seguenti funzioni:

- a) elaborare il piano regolatore portuale;
- b) elaborare il piano annuale delle attività;
- c) elaborare la relazione annuale sull'attività svolta e sulla gestione del porto;
- d) predisporre il bilancio preventivo economico annuale e pluriennale dell'Autorità nonché il bilancio di esercizio.

Il **Comitato portuale** è l'organo di indirizzo della Autorità e consente alle comunità locali di partecipare

alle decisioni in merito allo sviluppo delle aree portuali.

All'interno del medesimo comitato è garantita altresì la presenza di un rappresentante delle camere di commercio territorialmente interessate al fine di assicurare uno stretto collegamento con le esigenze economiche ed imprenditoriali del territorio.

Allo scopo di garantire e promuovere il coinvolgimento degli operatori economici interessati, dei rappresentanti dei lavoratori e degli imprenditori, delle camere di commercio, alla vita della realtà portuale, è istituito un organismo consultivo denominato **Commissione consultiva** che esprime parere obbligatorio sugli atti di programmazione dell'Autorità portuale regionale.

3. Obiettivi, azioni ed effetti attesi

Con il protocollo di intesa sottoscritto, l'Autorità Portuale Regionale, la Provincia di Lucca e la Regione Toscana hanno definito con il Comune di Viareggio una serie di indirizzi operativi integrati e coordinati, finalizzati alla corretta gestione delle aree demaniali marittime nonché al miglioramento delle caratteristiche funzionali e prestazionali del porto in relazione alle nuove esigenze emerse.

Tali obiettivi e indirizzi risultano coerenti con gli obiettivi strategici e gli indirizzi operativi della Disciplina del Masterplan della rete dei porti toscani e del Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità 2013 (PRIIM).

In tale quadro, gli **obiettivi** che la Autorità portuale definisce nella presente fase di avvio finalizzata alla formazione della variante al vigente piano regolatore portuale, sono:

1. migliorare la operatività delle attività produttive presenti in porto
2. ridurre le interferenze con le attività pescherecce e diportistiche
3. consentire il miglioramento della qualità dei servizi
4. migliorare la qualità estetica degli spazi aperti pubblicamente fruibili
5. favorire le condizioni per una corretta applicazione della normativa di attuazione del PRP

Le **azioni** previste sono:

- a) Definizione del perimetro dell'ambito portuale a terra ed a mare, anche ai fini della individuazione delle aree di cui all'art. 15 comma 2 della Legge regionale 23/12/2012 e nel rispetto della Risoluzione n°118/2012 del Consiglio Regionale, nonché i limiti dell'interfaccia porto-città, quale porzione del sistema insediativo nella quale le attività portuali devono rendersi compatibili con quelle urbane;
- b) Riduzione delle interferenze funzionali in porto, mediante una verifica delle relazioni di prossimità in rapporto alle modalità di uso e di accesso agli spazi assegnati ai vari operatori, fornendo una organizzazione razionale degli spazi a terra ed a mare e rispondente alle necessità degli operatori, degli utenti e dei residenti, anche in funzione della corretta gestione delle aree demaniali;
- c) Accrescimento della dotazione e la qualità infrastrutturale ed impiantistica dei servizi destinati al settore produttivo di yacht e magayacht, in coerenza con gli obiettivi del PRIIM e della pianificazione strategica contenuti nel PIS "Cluster per la nautica e sistemi portuali", progetto di attuazione del Piano Regionale di Sviluppo;
- d) Promozione dell'insediamento e la crescita di servizi di alta specializzazione per lo sviluppo e la

valorizzazione della conoscenza nel settore nautico;

- e) Riduzione dell'insabbiamento del bacino portuale e del canale di accesso, al fine di migliorare la sicurezza della navigazione e accrescere l'accessibilità ai bacini portuali;
- f) Miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica e di gestione degli accosti all'interno del Canale Burlamacca, operando in un quadro di collaborazione sinergica con l'Amministrazione Comunale
- g) Individuazione ed eliminazione i fattori che rendono problematica la gestione amministrativa dello strumento urbanistico;

Gli **effetti attesi**, articolati, ai sensi della LR 1/2005, in territoriali, ambientali, sociali ed economici, sulla salute umana, possono essere così indicati:

Effetti territoriali

- dotazioni dei servizi e infrastrutture (depurazione, servizi al diportismo);
- qualità morfologica e funzionale del porto e dei suoi rapporti con il tessuto urbano (attività produttive, mobilità e accessibilità);
- compatibilità fra le varie attività: nautiche, produttive, commerciali e di servizio.

Effetti ambientali

- contrasto all'insabbiamento del porto e riequilibrio dei processi modificativi della linea di costa;
- controllo e limitazione degli inquinamenti ambientali ;
- miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema insediativo.

Effetti socio-economici

- potenziamento delle attività produttive in funzione della avvenuta modificazione della domanda mondiale di yacht e mega-yacht;
- valorizzazione delle competenze manageriali, scientifiche e tecnologiche presenti all'interno delle imprese del polo della nautica ai fini del potenziamento della catena del valore;
- sviluppo integrato della cantieristica, della nautica, della pesca, delle attività commerciali e turistico-ricreative.

Effetti sulla salute umana

- eliminazione di rischi di inquinamento nocivi per la salute umana;
- eliminazione delle conseguenze nocive della carenza di servizi.

4. Il quadro di riferimento normativo

Per effetto del trasferimento delle funzioni amministrative dallo Stato alle Regioni e per la successiva riforma costituzionale del Titolo V della Costituzione, che ha innovato il sistema del riparto delle funzioni legislative fra Stato e Regioni, il quadro di riferimento regionale in Toscana, per quanto attiene alla pianificazione portuale, è rappresentato dai seguenti atti normativi principali:

1. **Legge regionale n. 88/1998** e **legge regionale n. 66/2009**, (riparto delle funzioni amministrative).
2. **Legge regionale n. 1/2005** (art. 47 bis [Procedimento per la previsione di nuovi porti, ampliamento o riqualificazione di quelli esistenti] e art. 47 ter [Piano regolatore portuale]).
3. **Legge regionale n° 23 del 28 maggio 2012** (Istituzione della Autorità portuale regionale, in particolare per quanto attiene alla attività di pianificazione portuale, [Capo V, art 15 e art. 16])

Il quadro legislativo nazionale di riferimento per il caso in esame concerne essenzialmente la gestione del Demanio marittimo e la sicurezza della navigazione. Esso è rappresentato dalla seguente normativa:

R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e s.m.i. - Codice della navigazione (Titolo II Capo I [del demanio marittimo], Titolo III (dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti)

DPR 15/02/1952 n, 328 (Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione).

In materia di valutazione ambientale strategica (VAS) e valutazione di incidenza (VI), la normativa di riferimento è costituita dai seguenti atti:

Legge regionale n. 10/2010 (art. 5 bis [atti di governo del territorio da assoggettare a VAS], art. 8 [semplificazione dei procedimenti], Capo III [disposizioni sulle fasi del procedimento], art. 34 [coordinamento tra VAS e VI]

D.Lgs. 152/2006 parte II (procedure per la valutazione ambientale strategica, per la valutazione d'impatto ambientale e pe la autorizzazione integrata ambientale)

In materia di promozione della partecipazione, si fa riferimento alla

Legge regionale n. 46/2013, Capo III (Sostegno regionale ai processi partecipativi locali)

5. Contenuti e finalità della variante al Piano Regolatore Portuale

In generale, il PRP delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale, definendone l'ambito, individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale e valorizzando l'identità culturale dei luoghi.

Esso, pertanto, è un articolato e complesso atto urbanistico e gestionale, che precisa i regimi d'uso e di trasformabilità delle aree, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa e funzionale unitaria proiettata su un orizzonte temporale di 10/15 anni, finalizzata allo svolgimento ottimale delle

attività portuali, alla valorizzazione del contesto urbano e alla salvaguardia ambientale.

All'interno dell'ambito portuale si possono distinguere cinque sotto-ambiti, tra loro strettamente correlati:

- a) il porto operativo
- b) l'ambito di interazione città-porto
- c) gli innesti urbani
- d) le connessioni infrastrutturali
- e) le correlazioni ambientali

Il sotto-ambito “**porto operativo**” contiene le aree portuali propriamente dette, strettamente interconnesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio delle imbarcazioni; carico e scarico delle merci; cantieri navali; servizi portuali, ecc.), a cui riconoscere propria identità e autonomia.

Il sotto-ambito di “**interazione città-porto**” comprende le attrezzature legate ai servizi portuali, ma anche, in alcuni casi, al commercio, alla direzionalità e alla cultura, attività propriamente urbane.

Infatti si assiste da tempo alla richiesta di riqualificazione di aree di “waterfront” e di edifici portuali dimessi, attribuendo loro un valore strategico. In particolare, in alcuni casi essi vengono ad assumere funzioni centrali, in grado di rivitalizzare zone periferiche o marginali. In altri casi, proprio la localizzazione di attrezzature di questo tipo può servire da volano per iniziare una operazione più vasta di recupero urbano sul versante cittadino.

Nella definizione di sotto-ambito di interazione città-porto un ruolo di rilievo va riservato anche agli **innesti urbani**, direttrici di percorso che garantiscono il legame fisico e sociale fra la città e le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività della città.

Inoltre il PRP definisce le destinazioni d'uso delle aree componenti i sotto-ambiti, delle quali si fornisce di seguito un elenco non esaustivo:

- costruzioni e riparazioni navali; officine meccaniche
- diporto nautico
- peschereccia
- turistica-passeggeri
- uffici e servizi al porto ed alle imbarcazioni
- spazi e servizi collettivi (viabilità, parcheggi, ecc.)
- usi urbani (commerciali, direzionali, culturali e rappresentativi, aree verdi, misti) di interesse comune tra porto e città.

La variante al PRP dovrà individuare i sottoambiti sopracitati, razionalizzare l'uso degli spazi a terra ed a mare delle attività portuali presenti, migliorando l'operatività delle stesse e riducendo le interferenze con le attività pescherecce e diportistiche.

Inoltre la variante dovrà consentire il miglioramento della qualità dei servizi, anche di rango avanzato, in funzione di favorire le condizioni per il recupero della competitività delle aziende che costituiscono il “polo della nautica”.

Infine, essa dovrà definire linee guida per migliorare la qualità estetica degli spazi aperti pubblicamente fruibili, eventualmente fornendo schede progetto/abachi che costituiscano utile riferimento per la successiva progettazione degli interventi.

6. Indirizzi per l'aggiornamento del Quadro Conoscitivo

La APR ha scelto di avviare un procedimento di variante del PRP 2007, con l'obiettivo di aggiornarne il quadro conoscitivo di riferimento rispetto al mutato quadro macroeconomico, organizzativo e gestionale del porto, al fine di allinearne le previsioni alle nuove opportunità e sfide poste di fronte agli operatori economici del porto e dell'indotto, con un orizzonte temporale di circa 10 anni.

Il punto di vista culturale attraverso il quale sarà effettuato l'aggiornamento del Q.C. è quello "connessionista".

Tale prospettiva consente di rileggere l'infrastruttura portuale come "PARCO PORTUALE", cioè come un *"sistema di relazioni fisiche ed immateriali sottese tra il nodo portuale e le reti territoriali e marittime che in esso si intersecano"*.

Dal modo in cui i differenti stati relazionali si organizzano sul territorio è possibile derivarne un limitato numero di ambiti spaziali in cui dette relazioni si manifestano:

- Ambiti tecnico-operativi
- Ambiti di sovrapposizione porto-città
- Gli innesti urbani
- Le connessioni infrastrutturali
- Le correlazioni ambientali

Per fare questo occorre attivare una fase di "ascolto" di tutti i soggetti portatori di interessi coinvolti nelle attività portuali, allo scopo di precisare i contenuti specifici del Q.C. e condividere le possibili strategie modificative.

Si tratta di approfondire la conoscenza dell'organismo portuale in quanto "sistema"; ciò significa in prima istanza:

- individuare i fattori critici spaziali e funzionali, che generano conflitti e diseconomie interne al sistema (es. localizzazioni critiche, carenze infrastrutturali, congestione o rarefazione spaziale);
- individuare i flussi attivati dal sistema portuale (in quantità e direzione) sia in termini immateriali (valore economico, saperi ed innovazione), sia materiali (logistica merci e persone);
- determinare l'impatto economico delle attività presenti nell'ambito portuale;
- individuare opportuni indicatori capaci di fornire una misura del "peso socio-economico", ragguagliato allo spazio occupato, delle principali attività operanti nel sistema portuale;
- caratterizzare tramite simulazioni numeriche e sulla base della recente evoluzione del litorale, le dinamiche sedimentarie che determinano i fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale;
- verificare la sicurezza del bacino portuale in relazione al moto ondoso incidente, analizzando i valori di agitazione interna;
- fornire una caratterizzazione del tessuto urbano-portuale limitrofo al porto, analizzandone la *mixité*

e individuando fattori spaziali critici per lo sviluppo delle attività presenti;

- individuare gli elementi caratterizzanti il paesaggio portuale di Viareggio, i valori storico-architettonici e rappresentativi della sua identità sociale e culturale, evidenziando i fattori di degrado che ne limitano la percezione e la valorizzazione.

L'aggiornamento del Quadro Conoscitivo di riferimento andrà a costituire la informazione essenziale sulla base della quale saranno individuati scenari possibili e sostenibili di sviluppo del porto a medio termine e, conseguentemente, modificate le previsioni le PRP vigente che si dimostreranno non più coerenti.

7. La fase di ascolto: forme di partecipazione e soggetti da coinvolgere

L'ascolto degli *stakeholders* costituisce per la APR un fattore determinante per formulare decisioni, non solo formalmente legittime ma anche sostanzialmente legittimate.

Mediante l'ascolto dei soggetti portatori di interessi sarà possibile sia definire compiutamente un quadro di conoscenze aderente al contesto economico, funzionale ed operativo attuale e previsto nel breve termine, che individuare con maggiore efficacia scenari di sviluppo maggiormente condivisi dagli operatori e dagli utenti del porto.

Il formato della decisione scelto dalla Autorità portuale regionale è essenzialmente istituzionale/ concertativo; ciò significa che la decisione scaturisce da una interazione con le istanze concorrenti avanzate dai soggetti portatori di interessi in fase di ascolto (*Stakeholder assessment*).

In questo caso la APR esercita una leadership moratoria del processo decisionale e la decisione finale spetta al Comitato Portuale con la formale adozione del Piano Regolatore Portuale, a valle del confronto con le istanze concorrenti sopra richiamato.

La APR provvederà, pertanto, previo avviso pubblico sui canali di informazione della Autorità stessa e del Comune, a rendersi disponibile ad effettuare incontri con i vari soggetti portatori di interessi (raggruppati per categorie) che ne facciano esplicita richiesta, al fine di registrarne le rispettive esigenze e aspettative, ricevere indicazioni su possibili fattori critici da risolvere, nonché le eventuali proposte per lo sviluppo delle attività portuali.

La fase di ascolto si concluderà con un rapporto finale che verrà reso pubblico sui medesimi canali informativi della APR e del Comune.