

## Allegato 1 - Le nuove competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo

La Regione è, allo stato della legislazione attuale, tributaria di specifiche competenze in materia di porti d'interesse regionale, dalla programmazione all'esecuzione e gestione degli stessi, ex art. 105, D.lg. 112/98.

In Campania tale competenza è stata ribadita con la LR n.3 del 28 marzo 2002 "Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania".

La recente decisione della Corte Costituzionale 335/98, offre la chiave ermeneutica quale necessaria premessa per comprendere ed interpretare il "capovolgimento" dell'assetto di competenze, in materia di opere portuali, ad iniziare dalla L. 59/97, operato con il D.Lgs.112/98 e definitivamente consacrato con la L. 88/2001.

La Corte Costituzionale, infatti, ha già avuto modo di chiarire (decidendo il conflitto di attribuzione proposto dalla Regione Sardegna nei confronti della P.C.M., proposto in relazione al D.P.R. 431/97 che conferiva direttamente alle Province le attribuzioni in materia di scuole nautiche) che, l'entrata in vigore del D.lg. 112/98, che sul punto ha riproposto analoga delega alle province, ha fatto cessare la materia del contendere. L'impianto argomentativo della decisione in oggetto dà un chiaro indirizzo sui canoni ermeneutici che si ricavano sia dallo stesso D.lg. 112/98, che della Legge di delega 59/97, alla cui luce va appunto interpretato il complessivo conferimento di funzioni e compiti alle Regioni ed agli Enti locali.

La sentenza della Corte, ovviamente, ha una portata interpretativa che travalica il caso deciso, dando la traccia per la conformazione dell'attività interpretativa del D.lg. 112/98 ed, in particolare, degli artt. 104 e 105, che qui più direttamente interessano, per quanto si dirà.

A tal fine la Corte precisa che: *"Innanzitutto, va preso in considerazione l'art. 1, comma 2, del D.lg. 112, secondo cui il trasferimento comprende le funzioni di organizzazione e le attività connesse e strumentali all'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti, quali, tra gli altri, quelli di vigilanza. Va poi, considerato l'art. 3, comma 7, del D.lg. 112, che stabilisce che il conferimento delle funzioni e dei compiti, salvo espressa riserva allo Stato, ha carattere omnicomprendente. Infine appare rilevante l'art. 4, comma 3, lettere e) ed f) della legge n. 59 del 1997, che prescrive che la generale attribuzione di funzioni e compiti anche alle province avvenga nel rispetto dei principi, tra gli altri, di responsabilità e di unicità dell'amministrazione impone l'attribuzione ad un unico soggetto delle funzioni e dei compiti connessi, strumentali e complementari, e cioè l'identificabilità in capo ad un unico soggetto della responsabilità di ciascun servizio o attività amministrativa; mentre il principio di omogeneità impone di tener conto delle funzioni già esercitate con l'attribuzione di funzioni e compiti omogenei allo stesso livello di governo. Il complessivo canone interpretativo che si ricava dalle norme citate induce dunque a ritenere che il conferimento alle province delle funzioni e dei compiti operato dal citato art. 105 sia tale da escludere che in capo alla regione ricorrono comunque attribuzioni contestate con il ricorso per il conflitto "negativo", nonché i relativi adempimenti organizzati o -burocratici"* (Corte Cost.le 14.7/24.7.98 n. 335).

Significativo, altresì, per intendere il portato specifico dell'art. 105 del D.Lgs. 112/98, che qui interessa, sono i principi affermati dal legislatore delegato all'art. 1.

Laddove si definiscono in termini generali l'oggetto e l'ambito di applicazione della legge delegata, con quattro disposizioni che riflettono e, allo stesso tempo, danno attuazione all'impianto della legge delega.

In tale impianto, il *favor* per il decentramento di funzioni è garantito mediante il ricorso ad una clausola residuale, che opera sia direttamente all'interno della legge di delega, mediante l'enumerazione delle materie escluse dal conferimento (art. 1, L. 59/97) sia come vincolo per il legislatore delegato, tenuto ad individuare tassativamente le funzioni e i compiti da mantenere in capo alle amministrazioni statali (art. 3, L.59/97).

Le disposizioni generali contenute nell'art. 1 del decreto legislativo danno attuazione alla clausola residuale con l'affermazione di quattro principi costitutivi del conferimento di funzioni e compiti: il principio di generalità, il principio di organicità, il principio di coerenza, il principio di univocità. Le disposizioni esaminate hanno, infine, un elemento comune che conviene sottolineare. Esse fanno sempre riferimento al conferimento di funzioni e compiti amministrativi, di modo che i principi in esse

contenuti si applicano all'insieme delle funzioni e dei compiti oggetto di conferimento, siano essi trasferiti, delegati o attribuiti, indipendentemente dalla diversità dello specifico regime giuridico. Ai quattro principi sinora enunciati può allora aggiungersi il principio di unitarietà volto ad assicurare, pur con le tante e necessarie differenze e specificità, che il conferimento sia caratterizzato da elementi sistemici e costanti, che ne costituiscono, appunto, la trama unitaria.

Facendo applicazione di tali principi, per quanto qui rileva con l'art. 105 (D.Lgs. 112/98), inserito nel titolo "trasporti", com'è noto sono state conferite alle Regioni le competenze, tra l'altro, in tema di opere portuali.

L'articolo in commento in applicazione del principio di <<residualità>> delle competenze statali accolto negli artt. 1, comma 2, e 3, comma 1, lett. a) della L. 59/97, si apre con la solenne affermazione del conferimento a Regioni (ed enti locali) di tutte le funzioni non espressamente indicate nel Capo VII, intitolato alla materia dei trasporti, e non attribuite alle autorità portuali dalla legge n. 84/94.

In generale, nell'indicare le funzioni attribuite alle Regioni, il legislatore delegato fa riferimento al fatto che esse siano pertinenti a materie di <<interesse regionale>> (comma 1, lett. a, e b) o, comunque, non di <<interesse nazionale>> (comma 1, lett. l). Ivi si opera, pure, isolatamente, riferimento a funzioni di rilievo <<interregionale>> (comma 1, lett. e), mostrando di condividere l'attribuzione alle Regioni, e non allo Stato, della cura di interessi sub-statali, e ciò anche se non si definiscono le modalità pratiche di una eventuale cooperazione tra le Regioni nell'esercizio di tali funzioni.

Diversamente da quanto operato dall'art. 97, D.P.R. 616/77, per i porti della navigazione interna e lacuali.

Analizzando nel dettaglio le previsioni del D.Lgs. 112/98 rilevanti in tema di opere portuali, viene subito in rilievo la formulazione dell'art. 105, in oggetto che, alla lett. e), attribuisce alle Regioni le funzioni di "programmazione, pianificazione, progettazione ed esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale delle opere edilizie a servizio dell'attività portuale". Alla lettera l), poi, si conferiscono alle Regioni le competenze in materia di "rilascio di concessioni dibeni del demanio della navigazione interna, del demanio marittimo e di zone del mare territoriale ... - Tale conferimento non opera nei porti e nelle aree di interesse nazionale individuate con il D.P.C.M. 21.12.95". Competenze, poi, attribuite in chiave "sanzionatoria" ai Comuni con il D.Lgs. 96/99.

Dall'originaria formulazione della lett. l), art. 105 cit., si ricava ancora l'impostazione statalistica che vuole i porti, di qualsiasi natura e categoria, comunque, sottratti alla competenza regionale. Sicché, tale previsione risultava di difficile armonizzazione, con l'ampia attribuzione di compiti in materia di porti, operata con la lett. e).

Superando tale rigida impostazione, il legislatore con la legge 16.3.2001 n. 88, ha modificato la lett. l), aggiungendovi, infine, la precisazione che "nei porti di rilievo regionale ed interregionale il conferimento opera dall'1.1.2002".

Il portato dell'art. 9, L. 88/2001, come appare subito evidente, travalica pure i limiti propri del mero dato letterale di emendamento della lett. l) dell'art. 105 cit.

Dalla lettura, infatti, dell'originaria formulazione dell'art. 105, lett. l), si ricava con chiarezza la reiterazione dell'affermazione che, indipendentemente dalla ricomprensione nel D.P.C.M. inerente l'individuazione "delle aree di preminente interesse nazionale" i porti erano, comunque, esclusi da qualsivoglia attribuzione di competenze, avendo *naturaliter* preminente rilievo nazionale. E ciò, si badi, indipendentemente dalla categoria di appartenenza. Confliggendo anche con le disposizioni della L. 84/94, laddove si era già affermato che sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II, classi II e III, mentre spetta sempre alla Regione l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nei porti di II cat., classe III (porti o specifiche aree portuali di rilievo regionale e interregionale).

La previsione originaria dell'art. 105, lett. l), riproduceva sostanzialmente, estendendola, quella dell'art. 59, D.P.R. 616/77, laddove già si era affermato il principio che i porti, anche quelli turistici di sicuro rilievo regionale, erano sottratti alla delega svolta in applicazione dell'art. 117 Cost.- Stante l'attribuzione di livello costituzionale della materia del turismo alle Regioni.

Così che, l'art. 9, della L. 88/2001, nel precisare, modificando l'art. 105, lett. l), che "tale delega non

opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale"; ha di fatto operato la definitiva separazione dei porti di rilievo regionale ed interregionale, dalle altre categorie. Dando senso compiuto all'intero impianto delle attribuzioni regionali operate con il D.Lgs. 112/98.

Così che, a far data dall'1.1.2002, non può residuare dubbio sulle competenze regionali in materia di opere portuali, dalla programmazione, pianificazione fino all'esecuzione dell'opera.

Solo incidentalmente si deve, infine, richiamare l'attenzione sull'ultimo inciso della lett. l), dell'art. 105 cit.- Laddove, analoghe funzioni (programmazione, pianificazione ...) vengono conferite alla Regione anche in materia di " opere edilizie a servizio dell'attività portuale ".

La genericità della dizione usata dal legislatore sembrerebbe attribuire alla Regione ampi poteri di regolamentazione per riempire di contenuti la previsione normativa. Ovviamente, si ritiene, nei limiti e con i limiti della valenza pertinenziale delle opere edilizie in oggetto, di cui dall'art. 29, del Codice della Navigazione.

In estrema sintesi, il percorso normativo, allo stato attuale della legislazione recante l'attribuzione di competenze regionali in materia di opere marittime di interesse regionale, stante l'iscrizione delle stesse nella materia dei trasporti, può così riassumersi:

- gli artt 4 e 5, L.84/94, che recano la classificazione dei porti, la programmazione e la realizzazione delle opere portuali, la relativa pianificazione, nonché l'attribuzione di competenze per i porti di II categoria, classi II e III;
- l'art. 2 della L. 59/97, che detta la disciplina legislativa delle funzioni e dei compiti conferiti alle Regioni, ispirandosi e dettandone i contorni, al principio di <<coerenza>> che contiene oltre ad una norma ricognitiva della potestà legislativa regionale, una disposizione innovativa, per la quale <<in ogni caso la disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni>> è posta in capo alle Regioni;
- l'art. 1, l.c., D.Lgs. 442/97 che, in attuazione degli artt.1, 3 e 4, III e IV C., L. 15.3.97 n.59, individua le funzioni ed i compiti che sono conferiti alle Regioni in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati;
- l'art.1, II c., D.Lgs.422/97 che in dettaglio, individua tra i servizi pubblici di trasporto di persone e merci, l'insieme dei sistemi di mobilità, per quanto qui rileva, <<terrestri emarittimi>><<che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato>> nell'ambito di un territorio di dimensione regionale e/o interregionale;
- l'art.3, I c., lett. b, D.Lgs. 422/97, che esclude dai trasporti pubblici di interesse nazionale, i servizi di trasporto marittimo di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una Regione;
- l'art.6, D.Lgs. 422/97, recante delega alle Regioni dei compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;
- l'art.6, II c., in combinato disposto con l'art. 10, D.Lgs. 422/97, recanti delega alle Regioni dei compiti di programmazione, nonché delle funzioni amministrative in materia di servizi marittimi;
- l'art.5, L.84/94 che precisa che sono di competenza regionale le funzioni amministrative concernenti le opere marittime relative ai porti di cui alla categoria II classi II e III come definiti nell'art.4, stessa legge;
- gli artt.104 e 105, D.Lgs. 112/98, recante ulteriore delega e conferimento di funzioni alle regioni in materia di trasporto, con specifico riferimento all'aspetto dell'organizzazione dei servizi marittimi. Con specifica attribuzione delle competenze per le opere marittime e connesse concessioni dalla programmazione alla realizzazione;
- l'art.9, della L.88/2001, che opera la netta separazione, ai fini dell'assetto di competenze, dei porti di rilievo regionale ed interregionale, da quelli di rilievo nazionale, etc. riservati alla competenza statale.

- L'art. 6, III c., L. 493/94, inerente la formazione del piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo da destinare alle strutture portuali, mediante il coinvolgimento degli enti locali.

Tale assetto di competenze, per quanto riguarda sia la pianificazione che la concessione per l'esecuzione, non sembra dover essere scalfito dalla promulgazione del D.Lgs. 96/99.

Con tale decreto delegato il Governo ha esercitato il potere sostitutivo (sanzionatorio) recato nell'art. 4, V c., L. 59/97, per la ripartizione di funzioni amministrative tra regioni ed enti locali, individuando le competenze assegnate a questi ultimi, in base al principio di sussidiarietà. Competenze vavevoli fino alla promulgazione delle leggi regionali di governo della materia.

Per quanto qui rileva, non avendo la Regione Campania adottato ancora la legge di riparto, ai sensi della L. 59/97 e D.Lgs. 112/98, il governo, con l'art. 42 del D.Lgs. cit., ha attribuito direttamente ai comuni le funzioni amministrative previste dall'art. 105, II c., lett. I), del D.Lgs. 112/98.

La latitudine di tale attribuzione di competenze, però, in materia di concessioni delle aree del demanio marittimo e della navigazione interna, non sembra potersi estendere anche alle aree portuali ovvero alle aree necessarie per la costruzione dei porti e delle altre attrezzature e strutture dedicate alla nautica. E ciò, non soltanto perché il D.Lgs. 96/99 è precedente la L. 88/2001 - che ha conferito alle Regioni simili competenze - ma anche perché le competenze in tema di porti, anche per quanto attiene il momento concessorio, non può essere disarticolato dalle competenze attribuite e mantenute in capo alla Regione in tema di programmazione, pianificazione, progettazione, esecuzione e costruzione degli stessi.

Tanto in ossequio al principio di "univocità", dinanzi descritto, come chiarito dalla Corte Costituzionale con la citata sentenza n. 335/98. A tacere dall'espressa attribuzione di competenze operata pure con la L. 84/94.

Solo incidentalmente, infine, si deve rilevare che il D.Lgs. 96/99, ha subito il vaglio di costituzionalità su ricorso proposto dalla Regione Veneto, che ha impugnato il decreto legislativo deducendo vizi di procedura e di contenuto, contestando la carenza dei presupposti del potere legislativo delegato al Governo per far fronte all'inerzia regionale e, in generale, sostenendo l'incostituzionalità del potere sostitutivo come tale.

La Corte ha accolto il ricorso perché il decreto legislativo non è stato adottato conformemente al procedimento obbligatorio previsto dalla legge di delegazione, secondo cui l'esercizio del potere sostitutivo deve avvenire <<sentite le Regioni inadempienti>>.

La decisione è fondata sul riscontro del materiale probatorio prodotto dalle parti e acquisito con ordinanza istruttoria. All'esito della verifica, la Corte ha ritenuto l'inesistenza di qualunque elemento da cui poter desumere una previa qualsivoglia procedura rivolta a sollecitare la Regione a manifestare la propria posizione circa un intervento del Governo. In particolare, ha escluso che potessero avere tale valenza una informativa generica del Ministro competente - in sede di conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome - circa i poteri e gli obblighi reciproci, nonché la missiva indirizzata alla Regione Veneto in cui si preannunciava unilateralmente un imminente intervento sostitutivo nei confronti di tutte le Regioni inadempienti. Su tali premesse la Corte Costituzionale ha ritenuto che "Nella parte in cui si applica alla Regione Veneto è incostituzionale il decreto legislativo (30 marzo 1999, n.96), che prevede l'intervento sostitutivo del Governo per la ripartizione di funzioni amministrative tra Regioni ed Enti locali, a norma dell'art.4, comma 5, L.15.3.97, n.59, risultando violato l'art.79 Cost." (Corte Cost.le, 27.4.2001, n.1107).

Indipendentemente dalla valenza limitata del giudizio di costituzionalità alla sola Regione Veneto, non può - per quanto precede - fondatamente affermarsi l'applicazione estensiva di una norma "sanzionatoria" attribuendo competenze in materia di demanio marittimo, circoscritta all'originaria formulazione della norma di individuazione delle funzioni conferite, in un momento in cui le stesse erano limitate alle sole aree demaniali, con l'esclusione - tout court - dei porti. Necessitando, a tal fine, in carenza della legge regionale di regolamentazione, di una nuova previsione legislativa che, per quanto affermato dalla Corte Costituzionale, non potrebbe essere adottata in carenza della partecipazione della Regione alla formazione della scelta legislativa.

Se il D.lg. 96/99, non intacca le competenze regionali in materia di porti - diversamente per

quanto attiene le competenze attribuite alle Province in materia di programmazione, pianificazione e gestione integrata degli interventi di difesa delle coste e degli abitati costieri (art. 89, D.lg. 112/98 e 34, lett. b), D.lg. 96/99, non altrettanto sembra potersi dire per il novellato impianto normativo in tema di turismo. Quantomeno per quanto attiene la pianificazione dei porti turistici.

Milita, però, a sostegno dell'interpretazione della perdurante competenza regionale l'ulteriore considerazione che la stratificazione di competenze operata con la norma in rassegna, opera per cd. "piani orizzontali", definiti per materie (turismo e/o trasporti), nell'ambito delle cui finalità particolari le stesse si esauriscono.

## Allegato 2 - Schedatura Porti

### 1. AMBITO CASERTANO

#### 1.1. FOCE DEL GARIGLIANO

##### DESCRIZIONE

La foce del fiume è situata a 7.5 M a SE di Formia. Il sito in questione è privo di una effettiva struttura portuale e può costituire un rifugio per le piccole imbarcazioni. L'accesso è comunque molto pericoloso a causa sia di bassi fondali che di secche. Il pescaggio massimo all'imboccatura è di 1.50/1.80 m.

I natanti possono ormeggiare in sinistra marina, per una lunghezza di circa 150m, alla banchina Nautica del Garigliano a 1500/1600 m dalla foce. Altri due punti di ormeggio sono siti in destra marina, rispettivamente, a 500 m e a 700 m dalla foce. I fondali in banchina variano tra 1.5 e 2 m. I Posti barca sono circa 100 tutti al pontile galleggiante. La dimensione delle imbarcazioni che frequentano l'approdo è inferiore agli 8 m. La lunghezza massima dell'imbarcazione accoglibile è di 15 m.

##### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante sulla strada statale Domiziana - fontanella acqua - prese per manichetta - cabina telefonica - scivolo - scalo d'alaggio - gru fissa - gru mobile - rimessaggio all'aperto - officina riparazione motori - assistenza elettronica - riparazione scafi in legno - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto

#### 1.2. FOCE DEL VOLTURNO

##### DESCRIZIONE

La foce scarica a mare, creando costantemente sedimentazione e variazioni del livello dei fondali. Vi si trovano secche inferiori a 1 m in continua evoluzione. Piccole imbarcazioni possono navigare fino alla città di Capua, prestando comunque attenzione. Sulla riva sinistra del fiume vi è l'abitato di Castelvoturno. Risalendo il fiume si trova, in destra marina, un pontile fisso in legno, mentre sulla sinistra esiste una darsena per l'ormeggio di piccole e medie imbarcazioni. I fondali in banchina variano da 0.70 a 2.20 m. Di norma la dimensione delle imbarcazioni che frequentano l'approdo è inferiore agli 8 m.

##### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella acqua - 1 presa per manichetta - 3 prese energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazioni scafi in legno e vtr - guardiania - ritiro rifiuti - servizi igienici - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - cabina telefonica.

#### 1.3. PINETA MARE - DARSENA SAN BARTOLOMEO

##### DESCRIZIONE

La zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno è stata interessata nel recente passato (anni '70 e '80) da una intensa urbanizzazione (Villaggio Coppola) con la costruzione di un ampio porto esterno che ha provocato rapidamente vistosi fenomeni erosivi controllati per circa 2 km a sud del porto con una serie disordinata di scogliere di protezione oramai degradate.

L'infrastruttura portuale, del tipo a moli convergenti, si suddivide in avamposto, protetto da due lunghi moli a scogliera, bacino operativo e darsena interna. L'infrastruttura non ultimata e sostanzialmente deteriorata e abbandonata risulta quasi inagibile a causa sia dei bassi fondali formati per l'insabbiamento dell'avamposto, sia per l'eccessiva agitazione ondata interna dovuta alla esposizione al mare della amplissima imboccatura e alla tracimabilità delle due dighe esterne a scogliera oramai danneggiate ed appena emergenti dal mare.

Le imbarcazioni sono ormeggiate in una lunga darsena interna larga 30-40 m ed accessibile attraverso uno stretto canale dragato periodicamente. Nella darsena sono presenti 23 pontili in cemento dotati di acqua e luce; i pontili dal n.8 al n.14 sono destinati alle unità da pesca o da traffico.

Il porto è sotto sequestro dal mese di giugno 1995: il Sindaco di Castelvolturno ne è il custode giudiziario e provvede alla gestione. Attualmente è in vigore l'Ordinanza dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli n. 11/96 atta a regolamentare la fruizione degli spazi acquei e relative banchine nel porto al fine di renderli operativi.

I fondali in banchina vanno da 2,20 a 3,10 m. I Posti barca sono circa 500. La dimensione delle imbarcazioni che frequentano l'approdo è compresa tra gli 8 e i 12 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - 96 prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio - gru fissa - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - guardiania - ritiro rifiuti - servizi igienici - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabine telefoniche.

## 2. AMBITO FLEGREO

### 2.1. TORRE GAVETA

#### DESCRIZIONE

L'approdo di Torregaveta è costituito da un pontile in calcestruzzo lungo circa 200 m attualmente interdetto. È possibile l'ormeggio in radice dello stesso. I fondali variano tra i 4 m in testata fino ai 2 m in radice.

### 2.2. ACQUAMORTA

#### DESCRIZIONE

È un porticciolo in costruzione e non ancora agibile; è protetto a Nord da una scogliera di sopraflutto a due bracci di cui il primo banchinato, e da una scogliera di sottoflutto a Sud. Attualmente è ormeggiabile soltanto un tratto di 120 m della banchina di riva con un pescaggio massimo di circa 2 m. I fondali variano da 1 a 4 m.

### 2.3. PORTO MISENO

#### DESCRIZIONE

L'approdo è una baia naturale, asservita alla Guardia di Finanza, divisa in due parti da Punta Scarparella. Il bacino esterno, con sponde alte e rocciose, ha al centro, fondali di circa 8m; quello interno, con rive sabbiose, per gli scarsi fondali è accessibile solo a piccole imbarcazioni.

Non esistendo banchine, si può attualmente ormeggiare esclusivamente "a gavitello" o "all'ancora". I pontili presenti nella baia sono utilizzati per l'imbarco e lo sbarco dei diportisti. Viceversa il pontile che si protende dalla costa a nord di Punta Scarparella è adibito al carico della pozzolana.

I posti barca destinati al diporto sono circa 800. La dimensione delle imbarcazioni che frequentano l'approdo è di lunghezza inferiore agli 8 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante nell'abitato di Bacoli - fontanella acqua - scivolo - cabina telefonica - rimessaggio all'aperto - officina motori - assistenza elettrica ed elettronica - riparazioni scafi in legno e vtr - guardiania - ormeggiatori - servizi igienici - rifornimento alimentare - parcheggio auto.

### 2.4. BAIA

#### DESCRIZIONE

Il porto di Baia è costituito da un ampio sporgente banchinato, dal molo Sud e dalla banchina principale che si estende in senso N-S immediatamente a N della radice del Molo Sud.. è vietato l'attracco delle unità da diporto alle banchine commerciali. La zona portuale comprende anche dei pontili di ferro adibiti all'imbarco della pozzolana mediante nastri trasportatori. Il porto per anni ha costituito lo scalo per il trasporto delle merci dirette e provenienti dalle vicine isole di Ischia e

Procida. Attualmente ha assunto più una destinazione turistica con la realizzazione di una serie di infrastrutture ad essa dedicate. Per le imbarcazioni da diporto sulla banchina alta sono stati installati alcuni pontili galleggianti stagionali che ospitano circa 500 imbarcazioni; una piccola zona, sempre sulla banchina alta del porto, può ospitare una decina di imbarcazioni. Cantieri privati effettuano, nei mesi estivi, il servizio d'ormeggio e guardiania dei loro attracchi ubicati al di fuori del porto.

La dimensione delle imbarcazioni da diporto che frequentano il porto è di lunghezza inferiore agli 8/12 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di gasolio SIF in porto oppure presso cantiere FIART - prese acqua ed energia elettrica - acquaiolo - illuminazione banchine - scivolo per piccole imbarcazioni - scalo d'alaggio (su binari) fino a 250 t (Cantiere O.M.L.I.N.) - gru fissa fino a 15 t - 2 gru mobili fino a 60 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - assistenza elettrica ed elettronica - riparazioni per tutti i tipi di scafi - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - guardiania - ritiro rifiuti - servizi igienici - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 2.5. PORTO DI POZZUOLI E MARINA DI MAGLIETTA

#### DESCRIZIONE

Il porto è protetto a Sud dal Molo Caligoliano alla cui radice si trova un ponte in muratura attraverso il quale si accede alla darsena dei pescatori. Il molo è usato da navi mercantili; in testata i fondali sono di circa 9 m e diminuiscono fino a 4 m alla radice.

La banchina Emporio W è utilizzata da traghetti e Ro-Ro solo per imbarco/sbarco dei passeggeri e delle auto.

Tra lo sporgente che prolunga a Nord la Banchina Emporio W e le banchine Emporio Nord e Villa è racchiusa una darsena i cui fondali medi sono di 3,5 m. Nella zona antistante la Banchina Villa, è in corso la realizzazione di un piazzale per la movimentazione delle merci ed una nuova banchina per navi passeggeri.

La Nuova Darsena Pescatori è prospiciente la banchina del mercato ittico.

Marina di Maglietta è una darsena privata banchinata, limitrofa alla banchina del mercato ittico, protetta a Nord da un molo con direzione SW (Pontile ex Ansaldo) e a Sud da un molo parzialmente banchinato. Di fronte alla banchina di proprietà Sudcantieri esiste una scogliera di protezione; dalla stessa banchina si protendono tre pontili dotati di bitte e anelli da ormeggio. L'ormeggio delle imbarcazioni destinate al diporto è previsto lungo la banchina principale, il pontile in cemento armato ex Ansaldo e n. 3 pontili galleggianti. I fondali variano tra 1,5 e 8 m. I posti barca sono 100 circa e la lunghezza massima dell'imbarcazione accoglibile è di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO (PORTO DI POZZUOLI)

Cabina telefonica - riparazioni scafi in legno - ormeggiatori - pilotaggio - ormeggiatori - parcheggio auto - rivendita ghiaccio presso mercato ittico.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO (MARINA DI MAGLIETTA)

Distributore di benzina e gasolio in banchina - 100 prese per manichetta ed energia elettrica - prese telefono tramite centralino - illuminazione banchine - fontanella - gru fissa fino a 15 t - travel lift da 40 e 50 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - guardiania - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - servizio meteo - servizi igienici e docce - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 2.6. ISOLA DI PROCIDA - MARINA GRANDE

#### DESCRIZIONE

Il porto è delimitato da una lunga riva banchinata e da tre moli: il molo di ponente (banchinato), il molo di sottoflutto e il molo di levante (a scogliera). Il molo di sottoflutto suddivide lo specchio acqueo portuale in due bacini distinti con differenti destinazioni d'uso. In particolare, la darsena racchiusa tra il molo di ponente e quello di sottoflutto è destinata essenzialmente al traffico passeggeri e alla pesca, mentre l'altra - tra il molo di sottoflutto e quello di levante - ha vocazione turistica. Quest'ultima è

protetta dal moto ondoso da una scogliera, in via di completamento, radicata al molo di sottoflutto e orientata secondo la direzione NE.

Il porto turistico è stato creato a causa del forte sovraffollamento del porto della Chiaiolella; non è ancora terminato nè collaudato (al momento è vietato ormeggiare) e risulta, quindi, inutilizzato.

In prossimità della radice del Molo di Ponente si trovano due scivoli ed un cantiere navale attrezzato con binari di alaggio e varo.

Alla banchina del Molo di Ponente ormeggiano di punta i traghetti che collegano l'isola al continente.

La banchina del porto turistico è lunga m 250 circa e non è custodita

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di carburante in banchina - 1 presa acqua - 1 presa energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobile fino a 10 t - rimessaggio all'aperto e al coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - guardiania - ormeggiatori - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

### 2.7. ISOLA DI PROCIDA - PORTICCILO DELLA CHIAIOLELLA

#### DESCRIZIONE

È costituito da una insenatura naturale che si apre nella costa Sud dell'isola. L'imboccatura, larga circa 70 m, è compresa tra il piccolo promontorio di Punta della Palombara, ad W, e Capo Chiaiozza ad E. Il porticciolo è protetto da due moli: il molo di Ponente, lungo circa 90 m ed orientato per NE, e il molo di Levante, lungo circa 70 m e disposto per WSW. Entrambi i moli e gran parte della riva sono banchinati. Nello specchio acqueo protetto sono installati vari pontili per l'ormeggio gestiti da privati. Il porticciolo è frequentato da pescherecci (10%) e da imbarcazioni da diporto (90%).

I diportisti possono ormeggiare alla banchina, lunga 200 m, situata a ponente del porticciolo o al pontile a forma di "T", lungo all'incirca 280 m, gestito dalla società Yachting S. Margherita; a levante si può ormeggiare al pontile gestito dalla Procida Yachting Club. La Meditur dispone di un pontile di 56 m che può ospitare 30 barche con servizi di acqua, luce e guardiania. I fondali all'imboccatura sono di circa 5 m e diminuiscono verso l'interno, fino ad 1 m presso la riva; gli scarsi fondali (in media 3 m) e gli spazi evolutivi ridotti limitano la possibilità di accesso alle sole unità di dimensioni adeguate.

Gli ormeggi in banchina fissa sono circa 200 mentre quelli al pontile galleggiante 150. La lunghezza massima consentita è di 16/18 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobili fino a 20 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr e acciaio - guardiania - ormeggiatori - sommozzatori - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

### 2.8. ISOLA DI PROCIDA - CORRICELLA

#### DESCRIZIONE

Si tratta di un piccolo approdo riservato prevalentemente alle imbarcazioni da pesca locali. Nella stagione estiva sono comunque numerose le piccole imbarcazioni da diporto che vi ormeggiano.

I fondali in banchina variano tra 1 e 3 m. La lunghezza massima della imbarcazione che può essere ospitata è di 8/9 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Scalo d'alaggio - gru mobile - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania

### 2.9. ISOLA D'ISCHIA - PORTO D'ISCHIA

#### DESCRIZIONE

Porto d'Ischia è un porto naturale completamente banchinato. È protetto da un molo di sopraflutto, curvilineo, non banchinato, e da un corto molo a scogliera che si protende circa per NW da Punta S.

Pietro. Una ulteriore scogliera, di protezione, è posizionata esternamente al Molo di Sopraflutto ad un centinaio di metri da esso.

Dalla banchina di riva si protendono due pontili riservati all'attracco degli aliscafi: il pescaggio massimo consentito è di 4 m.

Le imbarcazioni da diporto possono attraccare alle banchine laterali ed in particolare alla banchina Via Porto Riva Destra per m 100, alla banchina lasolino per m 40 e alla banchina località Pagota per m 30.

Il pescaggio massimo consentito è di 4 m alla banchina aliscafi mentre, per l'accosto alle altre banchine, varia da 3,5 m a 4,5 m, tranne che alla banchina di riva ad E, dove è di 2,5 m.

Con riferimento alla nautica da diporto il numero di ormeggi in banchina fissa è di circa 180 e di circa 50 al pontile galleggiante. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 30 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina e gasolio in banchina - 5 prese per manichetta - illuminazione banchine - cabina telefonica - scivolo - 2 scali d'alaggio - 2 gru fisse - 2 gru mobili - rimessaggio al coperto e all'aperto - officine motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazioni scafi legno e vtr - sommozzatori - ormeggiatori - servizi antincendio - servizio meteo - rifornimento alimentare.

### 2.10. ISOLA D'ISCHIA - CASAMICCIOLA

#### DESCRIZIONE

Il porto di Casamicciola è di recente costruzione, ed è protetto, a ponente, da un lungo molo di sopraflutto a due bracci, banchinato dalla radice fino ad oltre la metà del secondo braccio, ed a levante da un molo di sottoflutto. Tra la radice di quest'ultimo e la riva si estende un piazzale banchinato.

Al primo braccio del molo di sopraflutto si diparte un pontile per l'attracco degli aliscafi.

Un piccolo scivolo si trova al termine della banchina in prossimità del molo di sottoflutto.

I fondali sono: di 5 - 6 m, con un minimo di 4,9 m al centro, all'imboccatura; di 1 - 5 m, lungo la banchina del primo braccio del molo di sopraflutto; variano da 1 a 3 m alla banchina di sottoflutto. Al centro del bacino si sono formati bassi fondali sabbiosi non superiori a m 1,00/1,30.

Alla banchina del molo di sopraflutto possono ormeggiare imbarcazioni da diporto per i primi 100 m dalla radice. La banchina del molo di sottoflutto può accogliere imbarcazioni da diporto fino a 20 m di lunghezza.

La banchina di riva è riservata per circa 400 m al diporto (per l'ormeggio di unità fino a 50 t) ed è gestita dalla società Cala degli Aragonesi; un tratto di banchina libera, alla radice del molo di sopraflutto, è riservata ad imbarcazioni da diporto a remi.

Gli ormeggi destinati alla nautica da diporto sono circa 100 in banchina fissa, circa 90 al pontile galleggiante e 90 al gavittello.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella - 40 prese per manichetta - 80 prese energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - cabine telefoniche - gru mobili fino a 30 t - servizi igienici e docce - rimessaggio all'aperto/coperto - officine motori - assistenza elettrica ed elettronica - ormeggiatori - guardiania - sommozzatori - bollettino meteo - servizio antincendio - ritiro rifiuti - ritiro olii esausti - rifornimento alimentare e rivendita ghiaccio.

### 2.11. ISOLA D'ISCHIA - LACCO AMENO

#### DESCRIZIONE

Lacco Ameno non dispone di un vero e proprio porto ma, piuttosto, lo specchio acqueo dinanzi all'abitato è articolato in una serie di piccole darsene divise da pontili e moli.

Il vecchio approdo di Lacco Ameno, il cosiddetto "Pontile Fungo", è costituito da un pontile che si protende in direzione NNE per circa 150 m protetto da una scogliera. La scogliera di protezione ha origine ad W della Pietra Grande, interseca il pontile poco prima della testata e si estende per circa 140 m quasi parallelamente alla riva. Lo specchio acqueo ad W del pontile è ulteriormente protetto da un'altra scogliera che si protende in direzione N dalla spiaggia.

Sulla testata del pontile, dove i fondali raggiungono i 6 m di profondità, ormeggiano le imbarcazioni che effettuano il giro turistico dell'isola. Sul pontile ormeggiano, inoltre, alcuni pescherecci ed imbarcazioni da diporto.

Ad E del pontile, rispettivamente, una scogliera ed un moletto banchinato quasi paralleli alla riva, ed un moletto banchinato a due bracci orientato circa per NE, proteggono altri due bacini.

Il Porticiullo, stretto braccio di mare racchiuso tra la scogliera e la riva, ha fondali molto scarsi, di circa 1 m, ed è utilizzato da barche da pesca.

L'approdo turistico, creato con i fondi di "Italia 90" e non ancora accatastato, è interamente destinato al diporto. Le barche che vi ormeggiano sono di piccole dimensioni.

Con riferimento alla nautica da diporto gli ormeggi in banchia fissa sono all'incirca 50 mentre sono all'incirca 70 quelli al gavitello.

La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 15 m.

Il porto non è ben riparato ed è carente nei servizi per il diporto.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante a circa 100 m dalla banchina - Illuminazione banchine - fontanella - scivolo - scalo alaggio - rimessaggio all'aperto/coperto - guardiana - sommozzatori - servizi igienici presso locali pubblici - cabina telefonica.

### 2.12. ISOLA D'ISCHIA - FORIO

#### DESCRIZIONE

Il porto di Forio è difeso da due moli: il Molo di Sopraflutto, ad W, che si estende dalla riva per circa 310 m in direzione NNE ed è banchinato internamente ed il Molo di Sottoflutto, ad E, orientato lungo la direzione WNW e lungo circa 300 m.

Nello specchio acque protetto, tra i due moli, si protende dalla riva, in direzione NW, un pontile per l'approdo di imbarcazioni da diporto e degli aliscafi di linea.

I fondali sono di circa 10 m all'imboccatura e di circa 2 m alle banchine dei moli.

Il porto è soggetto a rapido insabbiamento che interessa in particolar modo il pontile riservato ai pescherecci che devono, quindi, ormeggiare al gavitello.

Attualmente sono in corso lavori di adeguamento. Nel corso dei lavori, il molo di sopraflutto, ancora non collaudato, è stato seriamente danneggiato dalla mareggiata del 28.12.99.

Con riferimento alla nautica da diporto, gli ormeggi in banchina fissa sono all'incirca 20 mentre sono all'incirca 400 quelli al gavitello.

La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 15 m.

Il porto è carente nei servizi per il diporto.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella acqua - 25 prese energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabine telefoniche.

### 2.13. ISOLA D'ISCHIA - S. ANGELO

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di S. Angelo sorge sul lato orientale dell'istmo che collega l'abitato con il promontorio di Punta S. Angelo.

È protetto da due scogliere, una orientata per NNE, l'altra circa per S. L'imboccatura è rivolta a N. Nella parte settentrionale del bacino portuale, un pontile di attracco in cemento armato, con fondali in testata di 2 m, forma una piccola darsena.

La riva meridionale è banchinata con uno scivolo nella parte W.

Le imbarcazioni da diporto possono ormeggiare alla banchina meridionale sita in prossimità del molo di sopraflutto. I fondali in banchina sono all'incirca profondi 3 m. Con riferimento alla nautica da diporto,

gli ormeggi in banchina fissa sono all'incirca 20 mentre sono all'incirca 50 quelli al gavitello. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 25 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella acqua - illuminazione banchine - gru mobile fino a 7 t - rimessaggio all'aperto - cabina telefonica - officina motori - riparazioni elettriche - riparazioni scafi in legno e vtr - riparazioni vele - ritiro rifiuti - rivendita ghiaccio - rifornimento alimentare - servizi igienici presso locali pubblici.

### 3. AMBITO NAPOLETANO

#### 3.1. NISIDA - COROGLIO

##### DESCRIZIONE

Il porticciolo turistico di Nisida, situato sulla costa NE dell'isolotto di origine vulcanica, è protetto dal Molo Capellini, orientato per ENE, e da una scogliera con direzione E (Molo Dandolo). Di fronte lo sporgente della banchina Cappellini, sono posizionati dei pontili orientati per NNW dai quali si dipartono dei pontili galleggianti riservati alle imbarcazioni da diporto. Il porticciolo è in grado di offrire una completa assistenza nautica.

Gli ormeggi al pontile galleggiante sono all'incirca 450 mentre sono all'incirca 400 quelli al gavitello.

La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 12 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore carburante in porto - Acqua - corrente elettrica - cabina del telefono - scivolo - 1 gru fissa da 12 t - rimessaggio all'aperto guardiania - sommozzatori - ritiro rifiuti - parcheggio auto - ormeggiatori.

#### 3.2. MANZI

##### DESCRIZIONE

Il Porticciolo Manzi, situato subito a N del Capo di Posillipo, è accessibile solo a piccoli natanti. È esposto al mare grosso che talvolta supera anche la scogliera di protezione.

#### 3.3. NAPOLI - POSILLIPO

##### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Posillipo è costituito da un molo a scogliera, a quattro bracci, lungo all'incirca 150 m, interamente banchinato sul lato interno, e da una banchina dalla quale si protendono due pontili.

I fondali variano da da 2 a 3,50 m.

La lunghezza massima della imbarcazione accoglibile è di 13 m. Il numero totale di imbarcazioni è pari a 170.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella - 2 prese per manichetta - 15 prese energia elettrica - prese telefono individuale - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio fino a 3 t - gru fissa fino a 3 t - guardiania - ormeggiatori - servizi antincendio - servizi igienici e docce presso il Circolo Nautico - ritiro rifiuti - parcheggio auto - cabina telefonica

#### 3.4. NAPOLI/MERGELLINA - SANNAZZARO

##### DESCRIZIONE

Il porto di Mergellina è protetto a Sud da un lungo molo frangiflutti e a Nord da un molo di sottoflutto. All'interno del bacino portuale, a Ovest del molo di sottoflutto, c'è il molo aliscafi mentre nella parte più interna si dipartono dalla riva numerosi pontili utilizzati da unità da diporto.

I fondali in banchina variano tra 1e 10 m (verso la testata del sopraflutto)

Il numero di posti barca è di circa 600. La dimensione della imbarcazione massima consentita di 45 m.

### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, miscela e gasolio S.I.F. in banchina - 164 prese per manichetta - 96 prese energia elettrica - prese telefono individuale - illuminazione banchine - gru fissa fino a 20 t - n°5 autogru fino a 15 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - guardiania - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizi igienici - rivendita ghiaccio presso spiaggia situata all'interno del porto - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 3.5. NAPOLI - SANTA LUCIA

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di S. Lucia è composto da una darsena rettangolare banchinata protetta a est da una scogliera che si estende all'incirca in direzione N-S. All'interno della darsena, nella quale possono ormeggiare piccole unità, prevalentemente da diporto, sono sistemati alcuni pontili galleggianti gestiti da varie società di privati.

I fondali marini variano tra i 2 e gli 8 m. I posti barca sono 200 circa.

La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 26 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio fino a 15 t (presso Marina S. Lucia) - gru fissa fino a 10 t (presso Marina S. Lucia) - gru mobile fino a 3,5 t (presso Marina S. Lucia) - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 3.6. NAPOLI - MOLOSIGLIO

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Molosiglio è costituito da una darsena rettangolare protetta a Sud da un molo a scogliera orientato per ENE lungo 160 m e da un molo di sottoflutto orientato per Sud di circa 50 m.

I pontili siti all'interno dello specchio acque protetto hanno uno sviluppo complessivo di 450 m. Di questi: 250 m sono dati in concessione al Circolo Canottieri Napoli e 200 m alla Lega Navale Italiana. La Lega Navale lascia liberi 20 m di banchina a disposizione delle barche in transito

I fondali: in banchina variano da 2 a 4 m

Il numero di posti barca è all'incirca di 150.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

10 prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - prese telefono individuale - scivolo - scalo di alaggio - 3 gru fisse fino a 10 t - servizi igienici e docce - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 3.7. NAPOLI - MARINA VIGLIENA

#### DESCRIZIONE

La darsena si trova nei pressi della Bocca di Levante del porto di Napoli, ed è gestita dalla "Marina Vigliena s.r.l." in sinergia con il "Cantiere Navale Partenope" che offre una completa assistenza nautica.

I fondali variano da 1 a 6 m.

I Posti barca sono circa 180 e la dimensione della imbarcazione massima consentita è di 26 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio - gru fissa fino a 5 t - travel lift fino a 50 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - guardiania - ormeggiatori - sommozzatori - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

## 4. AMBITO VESUVIANO

### 4.1. PORTICI GRANATELLO

#### DESCRIZIONE

Il porto, situato lontano dal paese, è protetto a Ovest da un molo a gomito, il cui primo tratto è lungo circa 200 m ed il secondo 90 m. Entrambi i tratti sono banchinati. Il porto è ben riparato da tutti i venti. Specialmente dopo le mareggiate, l'imboccatura tende ad insabbiarsi.

Alle banchine del molo foraneo ormeggiano le navi per le operazioni commerciali ed i pescherecci (che sono i maggiori frequentatori del bacino portuale). I diportisti in transito possono attraccare alla banchina n.3 oppure ad alcuni gavitelli gestiti da un privato. Gli spazi a terra sono molto limitati; inoltre, il lato di levante del porto confina a nord con villa Bruna e nella restante parte con la linea ferroviaria Napoli-Battipaglia che ne condizionano l'ampliamento. Gli ormeggi in banchina per il diporto sono 20 e i fondali variano da 2 a 4 m. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 12 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

1 presa acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - guardiania - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo tramite Capitaneria di Porto di Torre del Greco - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica

### 4.2. TORRE DEL GRECO

#### DESCRIZIONE

Il bacino portuale di Torre del Greco è riparato dall'azione del moto ondoso, ad W, da un molo sopraflutto orientato in direzione Nord/Sud e ad E da un piccolo molo sottoflutto che si diparte in direzione WSW dall'estremo sud della banchina di riva. A partire dalla testata del molo sopraflutto si protende per 40 m verso NE una scogliera sommersa in testata pericolosa per la navigazione, perché sprovvista di segnalamento.

L'area a terra è per la maggior parte occupata da una spiaggia di natura lavica, la cosiddetta Spiaggia del Fronte, su cui sorgono i capannoni e le attrezzature di varo e alaggio di numerosi cantieri navali per il naviglio leggero. Sull'estremo orientale della spiaggia vi è una zona banchinata su cui ha sede un circolo nautico. Alle spalle della spiaggia, il terreno di natura rocciosa cresce immediatamente di quota così che i cantieri sono costretti ad operare in uno spazio ristretto. Inoltre la zona portuale è stretta dal centro antico della città a sua volta attraversato dalla linea ferroviaria Napoli-Battipaglia che in alcuni punti dista solo pochi metri dal porto creando non pochi problemi di accessibilità.

Le attività principali sono la cantieristica minore e la pesca. Durante l'estate vengono installati 9 pontili galleggianti di 30 m, in concessione ai privati, per l'ormeggio dei natanti da diporto. Le unità da diporto di piccolo tonnellaggio possono inoltre ormeggiare liberamente alla radice della banchina di ponente alla cui testata, viceversa, ormeggiano le unità da diporto di medie dimensioni.

Il numero di posti barca destinati alla nautica da diporto è circa 500. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 12 m ai pontili e 15 m in banchina.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina (h. 06/19) - 9 prese per manichetta ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - gru fissa fino a 5 t presso il circolo nautico - 11 autogru per unità di medio tonnellaggio - rimessaggio al coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - guardiania - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce presso il circolo nautico - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - cabina telefonica.

### 4.3. TORRE ANNUNZIATA

#### DESCRIZIONE

È racchiuso tra due moli: Molo di Ponente e Molo di Levante. Dalla testata del Molo di Levante si protende il Pontile Shell, lungo 15 m. Nella parte più interna del porto si trova la nuova darsena

pescatori limitrofa al mercato del pesce che ha sede nella adiacente via Caracciolo. La gran parte della superficie portuale a terra è realizzata con il Molo di Levante e la banchina Crocelle sita alla radice di quest'ultimo.

I fondali nel porto e alle banchine sono: nel canale di accesso e nel bacino di evoluzione, circa 10 m; al Molo di Levante (operazioni commerciali), 8.80 - 9.0 m; alla Calata Crocelle (operazioni commerciali), 6.80 m; al Molo di Ponente (destinato ad unità da diporto e da pesca nel primo tratto e ad operazioni di ormeggio e caricamento dei pontoni nel tratto di 440 m verso la testata), 4.80 m; nella Darsena pescatori (riservata alle unità da pesca) 1.80 -2.10 m.

Sul molo di levante sono situati i silos per cereali che testimoniano la tradizionale attività del porto.

Il porto è soggetto a un lento fenomeno di insabbiamento causato dai detriti trasportati dal Fiume Sarno, che sbocca circa 1M a SE, nei paraggi dello Scoglio Revigliano.

Le imbarcazioni da diporto ormeggiano, per circa 200 m, al molo di ponente; a 2 pontili galleggianti di 70 m gestiti dal Circolo Nautico Torre Annunziata; a 2 pontili galleggianti di 60 m gestiti dalla Nautica GI.GA ed infine al pontile di 30 m gestito dal Circolo Nautico Il Faro.

I posti barca dedicati alle unità da diporto sono 300 circa e la lunghezza della imbarcazione massima accoglibile è di 15m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante in città o nei vicini porti di Torre del Greco (M 4.5) e Castellammare di Stabia (M 3.5) - prese acqua ed energia elettrica presso i pontili dei circoli nautici - acquaiolo - illuminazione banchine - 2 scali d'alaggio - 2 gru mobili fino a 20 t - rimessaggio al coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - ritiro rifiuti - rivendita ghiaccio.

#### 4.4. CASTELLAMMARE DI STABIA

##### DESCRIZIONE

Il bacino portuale è riparato dall'azione del moto ondoso da un molo di sopraflutto, radicato alla riva, che si protende in direzione NNE dall'estremità di ponente dell'impianto portuale e da un molo di sottoflutto radicato a levante orientato secondo la direzione NW. La parte SW del porto, in corrispondenza della radice del molo sopraflutto, è occupata dai Cantieri Navali Italiani della Fincantieri. Tale area è attrezzata con un pontile e scivoli. Oltre l'area destinata alla Fincantieri si susseguono a partire da ponente le banchine Fontana e Magazzini Generali, il pontile Silos e la banchina Marinella. Esterna al Molo di Sottoflutto vi è poi la banchina Mar Morto limitata, oltre che dal lato levante del sottoflutto, dal Molo Quartuccio radicato alla riva ed orientato in direzione NW.

Il porto è soggetto ad insabbiamento, specialmente lungo le banchine Marinella e del Mar Morto.

La destinazione delle banchine ed i pescaggi consentiti sono di seguito elencati.

- Molo foraneo: 280 m dalla radice per navi in allestimento e 80 m verso la testata per navi ai lavori o navi che effettuano imbarco/sbarco di merci pericolose; pescaggi consentiti da 11,50 m verso la radice a 16 m alla testata.
- Banchina Fontana (servita da binario ferroviario): unità da pesca e da diporto; pescaggi da 4 a 4,50 m.
- Banchina Magazzini Generali: unità in disarmo, rimorchiatori, unità della Capitaneria di porto, ormeggiatori e piloti; pescaggi varibili da 0 a 3,50 m nel tratto di ponente e fino a 4,20 m nel tratto di levante.
- Pontile Silos: sbarco cereali e sale alla rinfusa; pescaggio lato ponente 7 m, lato levante 9 m.
- Banchina Marinella: lato ponente navi passeggeri, lato levante sbarco merci varie; pescaggi da 4,80 m a 6 m.
- Molo di Sottoflutto: lato ponente sbarco merci varie, lato levante unità da pesca; pescaggi: lato ponente 5,50 - 7 m lato levante 4 m.
- Banchina del Mar Morto (o Banchina S. Pietro): ormeggio barche da pesca e da diporto.

Sono quindi destinate al diporto la Banchina Fontana e la Banchina Mar Morto (per m 230). I posti barca sono 700 circa di cui 500 al pontile galleggiante. La lunghezza della imbarcazione massima accoglibile è di 20/25 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - illuminazione banchine - - 6 fontanelle - scivolo - scalo di alaggio - 1 gru fissa da 3 t e 1 da 5 t - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno, vtr e acciaio - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - servizio meteo - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

## 5. AMBITO SORRENTINO

### 5.1. MARINA DI VICO EQUENSE

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo è protetto da una scogliera di sopraflutto, lunga 150 m, orientata per NE e da una piccola scogliera di sottoflutto orientata per WSW. All'interno del bacino portuale un pontiletto, utilizzato prevalentemente dai pescatori, si estende dalla riva in direzione NNW.

Il pescaggio è di circa 0,90/1,10 m. Uno scivolo è sito a levante del pontiletto.

Le imbarcazioni da diporto possono ormeggiare ai corpi morti all'interno dello specchio acqueo portuale. Il numero di imbarcazioni che possono ormeggiare al gavitello è pari a 70. La lunghezza della imbarcazione massima accoglibile è di 12 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante all'occorrenza nel porto di Marina di Cassano - rimessaggio all'aperto - ritiro rifiuti - rifornimento alimentare in paese.

### 5.2. MARINA DI EQUA

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Marina di Equa è protetto da un molo di sopraflutto (o di ponente), lungo 90 m, orientato per Nord e parzialmente banchinato, e da una scogliera frangiflutti (o di levante) di circa 40 m orientata per NW.

La spiaggia, compresa tra i due moli, è in parte protetta da una scogliera lunga circa 100 m e parallela alla riva. Il porticciolo è soggetto ad interrimento specie alla radice del molo di ponente. Lungo la parte banchinata del molo di ponente i fondali variano da 0,50 a 3,40 m.

Il porticciolo è frequentato solitamente da imbarcazioni da pesca; d'estate sono presenti numerose imbarcazioni da diporto. Gli ormeggi stagionali precari sono circa 100 mentre all'incirca 15 ormeggi sono in banchina.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante nel vicino porto di Marina di Cassano - fontanella acqua - gru fissa fino a 8 t - rimessaggio all'aperto/coperto - guardiania - servizi antincendio - ritiro rifiuti - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

### 5.3. MARINA DI META

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Marina di Meta, tuttora incompleto, comprende solamente una diga a gettata di massi in parte banchinata internamente. Risulta in gran parte insabbiato e solo gli ultimi 30 m del frangiflutti (parte non banchinata) sono utili all'ormeggio di emergenza di piccole imbarcazioni (pescaggio circa 1m) limitatamente al tempo necessario per le operazioni di sbarco/imbarco. I natanti possono ormeggiare al corpo morto servendosi dei servizi messi a disposizione dalla cooperativa "Stella Maris" che, all'interno del bacino portuale, gestisce in concessione uno specchio acqueo.

## SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante nel vicino porto di Marina di Cassano - fontanella acqua - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - rifornimento alimentare - parcheggio auto.

### 5.4. MARINA DI CASSANO

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Marina di Cassano, nel comune di Piano di Sorrento, è protetto, a ponente, da un molo di sopraflutto, incurvato in testata, orientato, mediamente, per N e, a levante, da un piccola scogliera di sottoflutto orientata per SW.

Nel bacino interno sono state realizzate tre scogliere parallele alla linea di riva, poste a difesa della stessa, e un piccolo pennello orientato per NW.

Il molo di sopraflutto è banchinato per circa 200 m, dei quali i primi 50 alla radice sono insabbiati. I fondali in banchina variano da 2 a 5 m. Le imbarcazioni da diporto possono ormeggiare in banchina - tranne per i primi 75 m destinati all'ormeggio delle imbarcazioni da pesca e nella zona in concessione al distributore carburanti - per il tempo necessario all'imbarco/sbarco di passeggeri e merci.

Il porticciolo è in corso di completamento.

E' stato, recentemente, realizzato un nuovo molo di sopraflutto a scogliera, a ponente di quello esistente e parallelo a quest'ultimo, all'interno del quale il Consorzio Nautico S. Agnello ha sistemato alcuni pontili galleggianti - per circa 300m - ed un campo boe per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto. All'interno di questo nuovo bacino i fondali variano da 2,5 a 8,5m e i posti barca sono circa 200. La lunghezza della imbarcazione massima prevista è di circa 14 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO (PORTICCIOLO)

Distributore di gasolio, benzina e miscela in banchina (da maggio a ottobre h. 08/20) - fontanella - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio fino a 25/30 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazione scafi in legno - guardiania - servizi antincendio - parcheggio auto - cabina telefonica

### 5.5. S. AGNELLO DI SORRENTO

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo si trova subito a Sud di Punta S. Francesco ed è composto da due piccoli bacini.

Il primo è protetto da un molo di sopraflutto a scogliera, di circa 90 m, che si protende, perpendicolarmente alla costa, in direzione NW; e da un molo di sottoflutto, radicato 100 m a NE della testata del primo, lungo 65 m ed orientato per SW. La riva è parzialmente banchinata e da essa si protende un piccolo pontile.

Il secondo, a circa 150 m a SW del molo di sopraflutto del primo bacino, è protetto da una scogliera curvilinea orientata mediamente per NE. L'approdo è antistante l'albergo "Parco dei Principi".

Entrambi i bacini sono riservati alla balneazione.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE (CONSORZIO NAUTICO S. AGNELLO)

Prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo di alaggio - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - ormeggiatori - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 5.6. SORRENTO - MARINA PICCOLA

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Marina Piccola è frequentato dalle unità da diporto e dalle unità locali che fanno servizio nel golfo (traffico passeggeri e merci). È protetto dal moto ondoso da un molo di sopraflutto, a due bracci, orientato, all'incirca, per NE, e da un piccolo molo di sottoflutto.

È dotato di una banchina di riva (Banchina Marinai d'Italia) e di uno scalo d'alaggio. La parte centrale della Banchina Marinai d'Italia è riservata all'attracco dei mezzi navali della Capitaneria e dei Carabinieri; la rimanente parte della banchina è destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto di

modeste dimensioni. I fondali antistanti detta banchina sono compresi tra un minimo di circa 0.5 m ed un massimo di 2.3 m circa.

La banchina del molo di sopraflutto è destinata come segue:

primo tratto, lungo circa 36 m: imbarcazioni da diporto;

successivi 10 m: unità da traffico (ormeggio di punta);

ultimo tratto (verso la testata) del molo: unità da traffico fino a 40 m di lunghezza (ormeggio affiancato).

I fondali antistanti la banchina di sopraflutto sono profondi circa 2.3 m, alla radice, ed aumentano gradatamente fino a 20 m in testata.

Per le imbarcazioni da diporto esistono, inoltre, nella parte sud del porto specchi acquei dati in concessione a privati ove è possibile ormeggiare al gavittello.

I posti barca per il diporto sono circa 250 e la lunghezza della imbarcazione massima consentita è di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio - gru mobile fino a 7 t - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - sommozzatori - ritiro rifiuti - servizi igienici - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 5.7. SORRENTO - MARINA GRANDE

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo si trova circa 1 km ad Ovest del porto di Marina Piccola ed è protetto, a levante, da un molo a forma di martello e a ponente da un molo orientato per NE. La riva, sabbiosa, è, in parte, banchinata.

È prevalentemente destinato all'ormeggio di unità da pesca, tuttavia, nella stagione estiva vi è anche possibilità di ormeggio, all'ancora, per piccole unità da diporto. I posti barca per il diporto sono circa 20 e la lunghezza massima consentita 10 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Scalo di alaggio - riparazione scafi in legno e vtr.

### 5.8. MARINA DI PUOLO

#### DESCRIZIONE

È situato circa 1 M a Sud di Sorrento e 2 M a Nord di Marina della Lobra. È racchiuso tra una scogliera sopraflutto, orientata per NE, ed un piccolo molo banchinato. Dalla testata di quest' ultimo si protende uno sporgente di circa 15 m che consente l'imbarco e lo sbarco di merci e passeggeri. Può essere utilizzato come rifugio temporaneo.

I posti barca per il diporto sono circa 30 (al gavittello) e la lunghezza della imbarcazione massima consentita è di 10 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Scivolo - scalo di alaggio - gru mobile - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - guardiania - sommozzatori - ritiro rifiuti - parcheggio auto - cabina telefonica

### 5.9. MARINA DELLA LOBRA

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Marina della Lobra è protetto da una lunga scogliera che, attestata su Capo Corbo e si protende mediamente per E. È ben ridossato e con fondali di 2-3 m all'imboccatura e al centro. Nello specchio acqueo interno, in prossimità dell'imboccatura, vi è un molo utilizzato dal naviglio commerciale; la riva è banchinata. L'approdo ha una ricettività minima in quanto la quasi totalità dei posti barca sono occupati da unità stanziali (per lo più pescherecci). I posti barca per il diporto sono circa 100; la lunghezza massima consentita è di circa 14 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella acqua - scivolo - scalo di alaggio - gru mobile fino a 10 t - rimessaggio al coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - guardiania - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

#### 5.10. ISOLA DI CAPRI - MARINA GRANDE

##### DESCRIZIONE

È protetto da due grandi moli: il Molo di Ponente, denominato molo principale, a tre bracci orientati rispettivamente per NE, E e NE, ed il Molo di levante, denominato di molo di sopraflutto, a due bracci orientati rispettivamente per NW ed W. Entrambi i moli sono banchinati.

Un molo interno, denominato molo di sottoflutto, divide il porto in due bacini distinti: quello di ponente, destinato al traffico commerciale, e quello di levante a vocazione turistica. Nella bacino di levante, è ricavata una darsena, anch'essa destinata alle imbarcazioni da diporto, racchiusa tra il molo di sottoflutto, la riva e un moletto a due bracci.

Il porto è provvisto di scalo di alaggio.

I posti barca per il diporto sono circa 380 di cui circa 200 al pontile galleggiante e 100 in banchina. La lunghezza della imbarcazione massima consentita è di 60 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di gasolio, benzina e miscela in banchina - 180 prese per manichetta - 150 prese energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - 3 gru mobili fino a 40 t - rimessaggio all'aperto - riparazioni motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio c/o pescheria e porto turistico - parcheggio auto - cabina telefonica

#### 5.11. ISOLA DI CAPRI - MARINA PICCOLA

##### DESCRIZIONE

A Marina Piccola esiste solamente uno stabilimento balneare su palafitte che può offrire temporaneo ridosso, in particolare dai venti settentrionali, a piccole imbarcazioni. Marina Piccola è priva di servizi.

### 6. AMBITO AMALFITANO

#### 6.1. POSITANO

##### DESCRIZIONE

Positano non dispone di un porto. Nell'ampia insenatura, una banchina di riva ed un piccolo pontile consentono l'attracco degli aliscafi di linea.

La banchina esistente (100 m circa) è in parte disestata e non consente l'attracco alle imbarcazioni da diporto. I fondali in banchina variano tra 0.5 e 2 m.

I diportisti possono ormeggiare in rada di fronte al paese, a circa 300/400 m dalla spiaggia Marina Grande. I posti barca sono circa 100 al gavitello. La lunghezza massima dell'imbarcazione accoglibile è di 20 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella - sommozzatori - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare e rivendita ghiaccio in paese - parcheggio auto - cabina telefonica.

#### 6.2. AMALFI

##### DESCRIZIONE

Il porto di Amalfi è protetto a SW da un lungo Molo Foraneo (di sopraflutto) e ad E dal Molo di Levante (sottoflutto) che si protende dalla riva settentrionale del porto. I due moli, a scogliera, sono banchinati internamente. I fondali sono di 2-3 m alla banchina del Molo Foraneo; di circa 2 m e 5 m

rispettivamente alla radice e alla testata del Molo di Levante. Ad est del molo di levante, racchiusa tra quest'ultimo e un molo di nuova costruzione ad esso parallelo, si apre la darsena turistica - non ancora completata - la cui riva è banchinata per 60 m circa. I fondali antistanti la darsena sono profondi circa 3 m.

L'intero bacino portuale non è sufficientemente protetto dalle ondatazioni provenienti dal settore di traversia principale.

Nel periodo estivo il porto è interessato da traffico passeggeri.

Per il diporto sono riservati, all'interno del porto, circa 150 m del Molo Foraneo. È consentito l'ormeggio anche al molo di sottoflutto. Nell'ambito portuale esistono, inoltre, dei gavitelli e 4 pontili galleggianti a carattere stagionale. All'interno della struttura portuale, nonostante il divieto di balneazione, sono presenti e funzionanti ben cinque stabilimenti balneari con evidenti pericoli. I posti barca sono circa 390, di cui circa 20 nella darsena turistica. La lunghezza massima consentita è 40 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela sulla testata del molo foraneo - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - fontanella acqua - scivolo - gru mobile fino a 15 t - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 6.3. MINORI e MAIORI

#### DESCRIZIONE

Durante lo sbarco a Salerno, nell'ultimo conflitto, gli Alleati costruirono a Minori e a Maiori due pontili a giorno in cemento armato, larghi entrambi 9 m e sporgenti in mare rispettivamente 45 m e 30 m. I due pontili, molto alti sul livello marino, non hanno alcuna attrezzatura di ormeggio, che, peraltro, è vietato da una ordinanza della Capitaneria di Porto di Salerno. Mentre quello di Minori è rimasto nelle condizioni originarie, quello di Maiori, di recente, è stato sottoposto ad intervento di riqualificazione ed è in fase di collaudo delle opere.

### 6.4. CETARA

#### DESCRIZIONE

Sorge poco ad W del paese. È protetto da un molo di sopraflutto a due bracci (il primo di 110 m orientato per SE, il secondo 140 m e orientato per ENE), banchinato internamente; e da un molo di sottoflutto, lungo 40 m ed orientato per ESE. Il porto è ancora in fase di ristrutturazione a causa dei danni subiti dalla mareggiata del gennaio 1987. I moli di sopraflutto e sottoflutto sono ancora vietati all'ormeggio per mancanza di collaudo; la riva è banchinata ed i fondali antistanti sono profondi, all'incirca, 4,5 m. Nel porto gli unici ormeggi operativi, ad oggi, si trovano in questa zona. Uno scivolo si trova presso la radice del molo di sottoflutto.

Il porticciolo nato per le esigenze della numerosa marineria da pesca, che vi opera anche con pescherecci di altura, ospita abitualmente anche imbarcazioni da diporto. Queste ultime possono ormeggiare, di punta, nell'area prossima alla radice del Molo Sopraflutto (15 posti barca). La lunghezza massima della imbarcazione accoglibile è di 7m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Il punto di rifornimento più vicino si trova nel paese di Cetara - 2 fontanelle acqua - servizi antincendio - servizio meteo - servizi igienici comunali (a circa 150 m) - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio presso Marciante, c.so Garibaldi - parcheggio auto - cabina telefonica.

## **7. AMBITO SALERNITANO**

### **7.1. SALERNO - PORTO**

#### DESCRIZIONE

Il porto sorge nella zona ovest della città. Lo specchio acqueo protetto è delimitato da due opere foranee esterne: il Molo di Levante (sopraflutto), in prolungamento del vecchio molo foraneo, lungo circa 1800 m, e il Molo di Ponente (sottoflutto) lungo circa 1.100 m.

Le opere foranee interne delimitano tre bacini: Bacino di Levante (vecchio porto), Bacino Mediano (o Darsena Ligea) e Bacino di Ponente.

I fondali in avamperto e nei bacini si aggirano sugli 11 metri, i pescaggi consentiti alle navi variano dagli 8 ai 10 metri a seconda delle banchine.

Nel Bacino di Levante, dopo la Banchina Manfredi, attestati alla banchina del Molo Foraneo sono installati dei pontili galleggianti riservati alle imbarcazioni da diporto. I posti barca sono circa 330, di cui circa 300 al pontile galleggiante e 30 in banchina. La lunghezza massima consentita è di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Il punto di rifornimento di carburante più vicino si trova a Masuccio. - prese per manichetta - fontanella acqua - cabina telefonica - illuminazione banchine - scivolo - 3 scali d'alaggio fino a 150 t - 1 gru mobile fino a 30 t - rimessaggio al coperto - officine motori - assistenza elettrica ed elettronica - riparazione scafi in legno, vtr.e acciaio - guardiania - riparazioni vele - pilotaggio - sommozzatori - ormeggiatori - servizio antincendio - servizio meteo - ritiro rifiuti - rivendita ghiaccio presso mercato ittico - rifornimento alimentare nei pressi del porto.

### **7.2. SALERNO - MASUCCIO SALERNITANO**

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo Masuccio Salernitano è ubicato nel tratto di mare antistante il Piazzale della Concordia, a circa mezzo miglio a levante del porto di Salerno. Lo specchio acqueo è protetto da un molo di sopraflutto a gomito orientato per SW e, quindi, per W, lungo circa 500 m, e da un molo di sottoflutto orientato per SSW. L'imboccatura portuale, rivolta a ponente, e ricade su fondali di 5m di profondità. Il bacino interno ha un tirante idrico variabile da 4 a 6 m ed è delimitato da circa 580 m di banchine attraccabili. Le aree a terra hanno una estensione di circa 27.000mq.

Anche se il porto accoglie, prevalentemente, imbarcazioni da pesca, l'attività da diporto risulta non trascurabile. Sono presenti, infatti n°9 pontili galleggianti, dei quali 6 radicati alla banchina di riva dati in concessione alla Lega Navale Italiana (n°3 sulla banchina di riva presso lo scalo d'alaggio) e al ClubVelico Salernitano (n°3 sulla la banchina di riva presso la radice del molo foraneo). Altri tre pontili sono ubicati presso il secondo braccio del Molo di Sopraflutto e sono dati in concessione ad un privato.

I posti barca sono circa 500 e la dimensione massima consentita è di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante in banchina - varie prese per manichetta ed energia elettrica - prese telefono (presso la Lega Navale Italiana) - fontanelle acqua - cabina telefonica - gru mobile fino a 20 t - illuminazione banchine - scivolo - ritiro rifiuti - parcheggio auto - rifornimento alimentare nei pressi del porto. Presso la Lega Navale Italiana si possono trovare inoltre i seguenti servizi: sommozzatori - riparazione scafi in vtr - servizi igienici e docce.

## **8. AMBITO PIANA DEL SELE**

### **8.1. FOCE DEL SELE**

#### DESCRIZIONE

E' un punto di ormeggio per piccole imbarcazioni sito alla foce del fiume Sele. E' soggetto a continui e frequenti fenomeni di insabbiamento, che rendono difficoltoso il transito.

## 9. AMBITO CILENTANO

### 9.1. AGROPOLI

#### DESCRIZIONE

Il porto di Agropoli è ricavato all'interno di una insenatura naturale che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino. È protetto da un molo di sopraflutto a due bracci, orientati, rispettivamente, per N e per NE, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW.

In corrispondenza della banchina di riva e del secondo braccio del molo di sopraflutto sono sistemati alcuni pontili galleggianti gestiti da privati.

I fondali sono profondi circa 3 m al molo di sopraflutto e variano da da 0.5 m a 1.5 m ai pontili che si protendono dalla banchina. I fondali si riducono di molto verso la riva, per cui alcuni tratti delle banchine non possono essere utilizzati per l'ormeggio.

Il porticciolo accoglie imbarcazioni da pesca. Per quanto riguarda il diporto sono, a tale uso, destinati: 4 pontili in cemento gestiti dal Comune di Agropoli; 3 pontili galleggianti gestiti dalla Lega Navale Italiana; 1 pontile galleggiante gestito dalla Canottieri Agropoli, riservato ai soci tranne una zona di 12 metri riservata al transito; 9 pontili galleggianti gestiti da privati. Nel tratto finale del molo di sopraflutto c'è un tratto di banchina riservata alle imbarcazioni in transito fino a 50 m.

I posti barca sono circa 1100 e la lunghezza massima è di 50 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - 2 scivoli - gru fissa fino a 36 t - gru mobile fino a 10 t - travel lift - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr e acciaio - riparazione vele - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 9.2. S. MARCO DI CASTELLABATE

#### DESCRIZIONE

Adiacente alle vestigia sommerse di un antico porto romano, si sviluppa in un naturale ridosso della costa immediatamente a W dell'abitato. Il porto è protetto ad Ovest da un molo di sopraflutto a tre bracci banchinato sul lato interno e ad Est da un piccolo moletto di sottoflutto a scogliera. Il bacino portuale è interamente banchinato e fornito di due scali d'alaggio. I fondali medi sono di 2.5 - 3 m.

Realizzato nel 1958 con funzione prevalente di porto peschereccio ha visto in questi anni sempre più accrescere la sua vocazione turistica, anche in relazione agli insediamenti turistici-balneari che si vanno sempre più affermando nel tratto di costa a N di S.Marco.

È anche sede di linee di navigazione passeggeri (aliscafi).

Alle imbarcazioni da diporto è riservato l'ormeggio alla banchina denominata "Molo Valella" gestita dal Comune. Esistono, poi, all'interno del porto 2 concessioni per gavitelli.

I fondali: in banchina variano da 1.5 a 3.2 m. I posti barca sono circa 150, di cui circa 120 al pontile galleggiante. A questi nella stagione estiva si aggiungono circa 250 ormeggi precari. la lunghezza massima consentita di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di gasolio per motopescherecci in porto - illuminazione banchine - fontanelle acqua - scivolo - 2 scali d'alaggio - gru mobile fino a 5 t - riparazione motori - riparazione scafi in legno - rifornimento alimentare in paese - rivendita ghiaccio presso "Di Sessa Luigi".

### 9.3. AGNONE S. NICOLA

#### DESCRIZIONE

Il porticciolo di Agnone ubicato in località San Nicola, nel Comune di Montecorice, è di recente costruzione. L'infrastruttura portuale, all'attuale, non è ancora terminata nè collaudata; pertanto, non

è consentito l'ormeggio se non per necessità e per un periodo massimo di 72 ore. Il porticciolo è protetto da un molo di sopraflutto, lungo circa 300 m, orientato per SE, e da un molo di sottoflutto, di circa 150 m orientato per SSW. Il banchinamento dei moli non è ancora completo. Non vi sono ancora servizi per il diporto. I fondali variano da 1 a 6 m

#### **9.4. ACCIAROLI**

##### **DESCRIZIONE**

Il porto di Acciaroli, frazione del Comune di Pollica, è protetto da un molo di sopraflutto della lunghezza di 400 m, a due bracci orientati, rispettivamente, per SSE e SE e da un molo di sottoflutto, della lunghezza di 170 m, orientato per SSW. I moli racchiudono due darsene completamente banchinate alle quali si accede dalla imboccatura larga 120 m orientata per SE. L'imboccatura è pertanto aperta alla traversia di Scirocco che provoca risacca nel bacino protetto. Vi possono accedere imbarcazioni, pescherecci e piccole navi, fino a 40 m di lunghezza e fino a 3 m di pescaggio.

Al diporto sono riservate: nella darsena interna, un pontile di m 40, sulla banchina di riva, un pontile di m 50, e sul Molo di Sottoflutto un pontile di m 40; tutti gestiti da privati. D'estate il porto è congestionato ed è possibile solo l'ormeggio di punta. Nelle altre stagioni si può ormeggiare anche affiancati. Il connubio pesca-diporto crea qualche difficoltà. I fondali in banchina vanno da 3 a 4 m. I posti barca sono circa 100 al pontile galleggiante e 90 al gavitello.

##### **SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO**

Distributore di gasolio, benzina e miscela in banchina - prese per manichetta - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio fino a 16 t - gru mobile fino a 40 t - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno ed acciaio - guardianaggio - ritiro rifiuti - parcheggio auto - cabina telefonica

#### **9.5. MARINA DI PIOPPI**

##### **DESCRIZIONE**

Marina di Pioppi, anch'essa frazione del comune di Pollica, dispone di una rada di fronte all'abitato protetta da un scogliera che d'estate crea ridosso per piccole imbarcazioni. I fondali a tergo della scogliera variano da 0.50 a 1.50 m.

##### **SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO**

Cabina telefonica - servizi igienici presso locali pubblici.

#### **9.6. MARINA DI CASAL VELINO**

##### **DESCRIZIONE**

Il porto di Casal Velino, di recente costruzione e non ancora ultimato è protetto dal moto ondoso da un molo di sopraflutto a tre bracci, orientati rispettivamente per S, SW e W, della lunghezza di circa 460 m, e da un molo di sottoflutto a due bracci, orientati per S e per SE, della lunghezza complessiva di 180 m, terminante con larga testata triangolare attraccabile. I moli sono entrambi banchinati. Dal primo braccio del molo di sopraflutto si dipartono quattro pontili. La parte più interna è a riva naturale, non banchinata.

Il porto è frequentato da imbarcazioni da diporto e da pesca ed ha fondali che vanno da 2.5/4 m nell'interno a 5 m nell'avamposto. A causa di un progressivo insabbiamento dello specchio acqueo, i fondali sono, comunque, soggetti a notevoli variazioni.

Le concessioni esistenti per l'ormeggio sono due limitate alla parte già collaudata del porto. Nella restante parte è permesso solo l'ormeggio per necessità per un periodo massimo di 72 ore.

##### **SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO**

Carburante in autobotte - cabina telefonica - prese acqua ed energia elettrica - officina motori - riparazioni scafi - rimessaggio - guardiania - gru fino a 12 t - rivendita ghiaccio.

## 9.7. MARINA DI PISCIOTTA

### DESCRIZIONE

Il porticciolo per piccole imbarcazioni (da pesca e da diporto), in corso di completamento, è protetto dalle azioni ondose da un molo di sopraflutto a gomito, orientato per SW-SSE, della lunghezza complessiva di 290 m, banchinato internamente, e da un piccolo sottoflutto, orientato per W, della lunghezza di 100 m. Sulla testata del moletto di sottoflutto si estende, ancora in direzione parallela alla costa, una pontile lungo circa 80 m, ricavato dalla trasformazione di una scogliera artificiale originariamente posta, prima della costruzione del porto, a difesa dell'abitato.

L'imboccatura portuale è rivolta a SE, e si verificano fenomeni di risacca con mare di Scirocco. Il porto è banchinato lungo il molo di sottoflutto con fondali che vanno da 1 a 4 m. La parte più interna è a riva naturale. Esistono problemi di insabbiamento. Due scali di alaggio si trovano in prossimità delle radici dei moli. Le imbarcazioni da diporto trovano ormeggio al molo di sopraflutto per 200 m, al molo di sottoflutto per 50 m ed al pontile interno ad esso radicato per circa 80 m.

I posti barca sono circa 100 in banchina fissa e la lunghezza massima di imbarcazione consentita è di 20 m.

### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Possibilità di rifornimento carburante a mezzo taniche a Pisciotta (circa 4 Km) - fontanella - acquaiolo - scivolo - scalo di alaggio fino a 5 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazione scafi in legno, vtr e acciaio - ritiro rifiuti - servizi igienici presso locali pubblici.

## 9.8. PALINURO

### DESCRIZIONE

L'approdo è ricavato in una insenatura a Nord di Capo Palinuro. Nella parte più interna della rada la riva occidentale è banchinata per circa 200m ed è protetta, a Nord, da un scogliera che si protende in mare, quasi perpendicolarmente alla costa, per 100 m circa. I fondali antistanti la banchina sono variabili da 2 fino ad un massimo di 4m.

Le imbarcazioni da diporto ormeggiano alla banchina munita di bitte e anelli d'ormeggio. I posti barca sono circa 100 e la lunghezza massima della imbarcazione accoglibile di 20 m. Nella rada è possibile l'ormeggio alla fonda.

### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella - illuminazione banchine - scivolo - gru mobile fino a 12 t - guardiania - ritiro rifiuti - servizio meteo - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica

## 9.9. MARINA DI CAMEROTA

### DESCRIZIONE

Il porto di Marina di Camerota, ubicato nella parte più a levante dell'abitato, è protetto da un molo di sopraflutto a tre bracci di circa 450 m, orientato, mediamente per E, e da un molo di sottoflutto di 150 m orientato per S. I fondali antistanti il sopraflutto variano tra 3 e 4.5 m, mentre quelli in corrispondenza del sottoflutto tra 1.5 e 2 m. Tra le radici dei due moli vi è una banchina di riva, con fondali da 1 a 3 m, dalla quale si dipartono tre pontili galleggianti lunghi 80 m ciascuno, utilizzati dalle imbarcazioni da diporto. Il porticciolo è soggetto ad insabbiamento (che ha causato la soppressione della linea stagionale di trasporto passeggeri); inoltre, quando c'è mare da SE all'interno si crea risacca. Le opere portuali sono tuttora in corso di completamento.

Sono riservati al diporto oltre i tre pontili precedentemente detti, di proprietà comunale e gestiti tecnicamente da Coop. di lavoro locali sotto il controllo dell'Ente, capaci di ospitare 160 imbarcazioni di dimensioni medio grandi, la zona compresa tra il molo di sottoflutto e il pontile di ponente più i primi 110 m della banchina del molo di sopraflutto (prossimi all'imboccatura). C'è, inoltre, la possibilità di ormeggiare a gavitello piccole imbarcazioni non superiori a m 6. I posti barca sono circa 260 e la lunghezza massima 25 m.

## SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina - illuminazione banchine - prese per manichetta - scivolo - scalo di alaggio - gru mobile fino a 12 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

## 10. AMBITO GOLFO DI POLICASTRO

### 10.1. PORTO SCARIO

#### DESCRIZIONE

Il porto di Scario è protetto da un molo di sopraflutto a tre bracci di circa 260 m, a due bracci orientati, rispettivamente per E e NE e da un molo di sottoflutto di orientato per SE. Il molo interno, o molo pescherecci, lungo circa 80 m, parallelo alla riva, delimita una darsena con scalo di alaggio. La riva è banchinata, per circa 200 m, così come i due moli esterni. L'imboccatura è orientata per NE e il bacino non risulta sufficientemente protetto. Tuttora in corso di completamento, viene, prevalentemente, utilizzato dai pescherecci locali. Possono accedervi imbarcazioni con pescaggio fino a 4 m. All'interno del porto esistono delle aree riservate al diporto date in concessione ad alcune cooperative. I posti barca in banchina fissa sono circa 170 e la lunghezza massima della imbarcazione accoglibile è di 16 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Rifornimento carburante a 400 m dal porto - fontanella - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - 1 gru mobile fino a 30 t - prese per manichetta - acquaio - rimessaggio al coperto - guardiania - ritiro rifiuti - rivendita ghiaccio - rifornimento alimentare sul lungomare - cabina telefonica.

### 10.2. MARINA DI POLICASTRO

#### DESCRIZIONE

È costituito da un molo di sopraflutto a due bracci della lunghezza complessiva di circa 325 m e da un molo di sottoflutto, anch'esso a due bracci, lungo 230 m. Fra i due moli è situato un pennello interno, lungo 100 m che divide in due il bacino portuale. Il bacino di ponente (o interno) banchinato, è dotato di scalo di alaggio. Il bacino di levante (o esterno) è banchinato, sulla riva, per circa 100 m, ed in corrispondenza del molo di sottoflutto. Il porto, tuttora in corso di completamento, è soggetto ad insabbiamento. I diportisti ormeggiano per 100 m alla banchina del molo di sopraflutto e in delle aree date in concessione a una cooperativa. Gli ormeggi in banchina sono circa 150 e quelli stagionali precari circa 110. La dimensione della imbarcazione massima consentita è di 15 m.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO

Fontanella - scivolo - gru mobile fino a 30 t - riparazione motori - riparazioni elettriche - guardiania - ritiro rifiuti - parcheggio auto - cabina telefonica.

### 10.3. SAPRI

#### DESCRIZIONE

Il porto di Sapri è situato all'estremità Nord-orientale del Golfo di Policastro, subito dopo l'abitato ed a ridosso immediato della Punta Capo Bianco. Ancora in corso di completamento, è protetto da un molo di sopraflutto, lungo circa 250 m, orientato per NW, e da un molo di sottoflutto a due bracci. I primi 100 m del molo di sopraflutto son banchinati e vi è posizionato un pontile galleggiante. I fondali medi all'interno del porto variano tra 6.5 e 9m. Immediatamente a Nord del molo di sottoflutto del porto ci sono due strutture in concessione: i pontili dell'approdo di S.Giorgio e i pontili, in località Pali, della Base Nautica Mandola (un pontile da cui si dipartono tre pontiletti galleggianti). Di fronte e di lato ai pontili dell'approdo di S.Giorgio esistono anche due campi boe su corpo morto. I diportisti

possono ormeggiare al pontile galleggiante sito internamente al porto, ovvero all'approdo S.Giorgio oppure in località Pali. L'assistenza nautica è fornita solo presso queste ultime due strutture. I posti barca sono circa 200 nel porto (lunghezza massima 40 m); circa 50 presso l'approdo di S. Giorgio (lunghezza massima 40 m); e circa 150 presso la Base Nautica Mandola (lunghezza massima 30 m).

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO (S. GIORGIO)

Prese acqua ed energia elettrica - scalo di alaggio - gru mobile - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - guardiania - pilotaggio - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - parcheggio auto.

#### SERVIZI E ATTREZZATURE PER IL DIPORTO (B.N. MANDOLA)

Distributore Agip di benzina, gasolio e miscela in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - gru mobile fino a 8 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - guardiania - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

### Allegato 3 - Il diporto in Campania: una difficile quantificazione

L'utenza diportistica in Campania è difficilmente quantificabile in maniera rigorosa perchè i dati disponibili non sempre sono certi, raramente sono completi e le diverse fonti risultano difficilmente confrontabili. Difformità si riscontrano sia in relazione alla dotazione di strutture e impianti portuali sia in relazione ai posti barca utilizzati. Infatti, da un lato, esiste un numero definito di infrastrutture portuali distribuite lungo la costa quantificabile in 58 località appartenenti a 40 comuni<sup>1</sup>, dall'altro lato esistono specchi d'acqua privi di infrastrutture e che stagionalmente vengono dati in concessione per l'ormeggio; questi ultimi, pur non essendo inclusi nelle rilevazioni ufficiali sull'offerta portuale, di fatto contribuiscono in maniera incisiva all'offerta di posti barca per il diporto. Ad esempio, gli studi svolti dalla Provincia di Napoli nell'ambito del Programma Quadro dei Porti e degli approdi Turistici hanno rilevato infatti la presenza, lungo la sola costa napoletana, di n.58 luoghi di ormeggio di cui almeno 11 privi completamente di infrastrutture e destinati esclusivamente all'utenza stagionale.

La quantificazione dell'utenza è ancora più approssimata quando la si affronta in termini di numero di posti barca; su questo dato intervengono fonti ufficiali, stime, rilevazioni dirette.

#### Le fonti ufficiali

Le imbarcazioni registrate nell'intero compartimento marittimo della Campania<sup>2</sup> erano 9280 al 31 dicembre 1998, di queste, 6491 registrate presso l'ufficio marittimo di Napoli, 389 presso l'ufficio di Torre del Greco, 508 presso Castellammare di Stabia e 1892 a Salerno.

La tipologia di naviglio registrato vede, in tutta la Campania, 286 imbarcazioni a vela (fino a 24 mt.), 8950 imbarcazioni a motore (sempre fino a 24 mt.), 40 motovelieri (sempre fino a 24 mt.) e 4 navi (oltre 24 mt.). Il naviglio immatricolato di dimensione inferiore ai 7,5 mt<sup>3</sup> è composto da 3661 unità pari al 40% circa del totale delle immatricolazioni.

#### Le stime

Un metodo per giungere ad una stima del numero di utenti (proprietari di imbarcazioni) si basa sull'**indice di diportismo nautico** (CENSIS, 1996) che misura il rapporto tra la popolazione residente ed il parco nautico relativo ad un dato territorio, avendo eliminato il peso delle unità marginali (kayak, canoe, ecc) che presentano esigenze di ormeggio e servizi non paragonabili a quelle del diporto maggiore. L'indice nazionale è pari a 1 a 72, se riferito a tutto il parco nautico, mentre diviene 1 a 147 se calcolato escludendo le unità da diporto marginale (kayak, canoe, ecc.). Applicando tale indice alla popolazione residente in Campania se ne ricava un'utenza regionale pari a circa 80.000 unità complessive e pari a circa 39.000 unità non marginali ossia che richiedono servizi e strutture organizzate<sup>4</sup>.

Un altro metodo per definire l'entità dell'utenza si basa sulla misura del **rapporto tra naviglio registrato e naviglio non registrato**. Le stime dell'UCINA individuano che il primo incide per una quota compresa tra il 15% e il 18% del totale. Considerando che il totale delle unità da diporto immatricolate in Campania risulta al 1999 pari a 9059 e applicando la stessa proporzione dei dati nazionali si desume che in Campania vi sono in totale 48.704 unità da diporto di cui 36.645 non immatricolate (compresa la nautica minore).

**Le rilevazioni ad hoc:** uno studio di fattibilità commissionato dalla Regione Campania<sup>5</sup> e che limita l'analisi alle sole infrastrutture portuali, ha rilevato un totale di 15.512 posti barca (con una

---

<sup>1</sup> Pagine Azzurre e J. Anglès "Guida ai mari dell'Italia meridionale, Malta e Tunisia" ed. Zanichelli

<sup>2</sup> Gli uffici marittimi della Regione Campania sono: Napoli, Torre del Greco, Castellammare di Stabia e Salerno.

I dati sono tratti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Servizio Sistemi Informativi e Statistica, 1998.

<sup>3</sup> Con la L. 498/1994, l'immatricolazione per tali imbarcazioni non è più obbligatoria.

<sup>4</sup> A.T.I. Marconsult S.r.l., Sistema Marketing S.r.l., Se.D.Im. S.r.l., Cisi Campania S.p.A., *Studio di fattibilità di un sistema regionale della portualità e degli approdi turistici e del trasporto via mare*, 2001.

<sup>5</sup> A.T.I. Marconsult S.r.l., Sistema Marketing S.r.l., Se.D.Im. S.r.l., Cisi Campania S.p.A., *Studio di fattibilità di un sistema regionale della portualità e degli approdi turistici e del trasporto via mare*, 2001.

differenza di +5151 rispetto ai dati ufficiali forniti dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione e di +6.740 rispetto ai dati stimati dall'UCINA, vedi Tab. 1).

**Tab. 1 - Situazione attuale degli ormeggi nella Regione Campania - confronto Ministero Trasporti Ucina, rilevazione diretta**

	ormeggi	banchina	pontile	gavitello	precario stagionale
Rilevazione dello Studio	15.512	3.363	5.870	3.309	2.975
Ministero dei Trasporti	10.361				
UCINA	6.740				

Tuttavia, è lecito supporre che anche il valore di 15.512 sia sottostimato in quanto la rilevazione si è attenuta ai soli dati forniti dai gestori/concessionari dei singoli impianti .

Per quanto riguarda l'articolazione dell'offerta, lo stesso studio riporta che, nelle sole infrastrutture portuali della Campania<sup>6</sup>:

- il 50% degli ormeggi ospita barche di lunghezza inferiore agli 8 m, il 38% barche tra gli 8 e i 12 m, e il 12% barche oltre i 12 m (Tab. 2).
- il 22% ormeggi è su banchina fissa, il 38% su pontili galleggianti, il 22% a gavitello e il 18% sono precari (Tab. 3).
- il 56% degli ormeggi è dotato di servizi di rifornimento d'acqua ed il 53% di servizi di energia elettrica in banchina; tranne 120 ormeggi, tutti quelli dotati di rifornimento idrico hanno anche possibilità di alimentazione elettrica;
- per il 65% dei casi l'utenza dichiarata è stagionale, per il 23% stanziale, per il 12% di transito .

**Tab. 2 Tipologia dimensionale del naviglio ormeggiato nei porti della Campania**

	L < 8 m	L 8 m - 12 m	L > 12 m
Composizione %	50	38	12

**Tab. 3 Tipologia dell'utenza**

	Stanziale	Transito	Stagionale
Composizione %	23	12	65

La distribuzione territoriale dell'offerta vede la netta concentrazione nella provincia di Napoli dove è localizzato il 66% circa dei posti barca (Tab. 4); la provincia di Salerno offre il 31% circa degli ormeggi mentre la quota presente nella provincia di Caserta rappresenta circa il 3%. Determinante, in quest'ultimo caso, è certamente la limitata estensione della costa rispetto all'intero litorale regionale. All'interno della provincia di Napoli, l'offerta si concentra nell'ambito flegreo dove l'incidenza del 32% circa è anche in assoluto la più alta dell'intera Regione; la costa urbana di Napoli offre il 14% dei posti barca, seguita dall'ambito sorrentino dove - nonostante l'appetibilità turistica - l'orografia dei luoghi non pare offrire grandi opportunità; infine la costa vesuviana dove è localizzata la quota inferiore di ormeggi della provincia di Napoli (8% circa) e dove le condizioni territoriali al contorno e sullo stesso litorale, la qualità delle acque e la frequente commistione con la funzione commerciale dei porti

<sup>6</sup> Il riferimento è ancora allo studio di fattibilità realizzato dall' A.T.I. Marconsult S.r.l., Sistema Marketing S.r.l., Se.D.Im. S.r.l., Cisi Campania S.p.A

minori, non sembrano avere sin ora offerto valide opportunità di sviluppo di servizi dedicati alla nautica da diporto.

Lungo la costa salernitana, circa il 50% dei posti barca è offerto nell'area del cilento, mentre la restante offerta si distribuisce quasi equamente tra gli altri tre ambiti.

Tab. 4 Distribuzione dell'offerta attuale di posti barca negli ambiti territoriali della costa campana

	Ambito	Posti barca rilevati <sup>7</sup> (val. %)	
1.	Costa casertana	3,35	
	<b>Totale Provincia di Caserta</b>		<b>3,35</b>
2.	Campi Flegrei	32,36	
3.	Napoli	14,45	
4.	Costa vesuviana	7,94	
5.	Costa sorrentina	10,99	
	<b>Totale Provincia di Napoli</b>		<b>65,74</b>
6.	Costa amalfitana	4,42	
7.	Salerno	5,33	
8.	Piana del Sele	Nr	
9.	Cilento	16,20	
10.	Golfo di Policastro	4,96	
	<b>Totale Provincia di Salerno</b>		<b>30,91</b>
	<b>Totale</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

La difficoltà di determinare con certezza l'entità del fenomeno è quindi nella discrepanza tra il numero di ormeggi in concessione all'interno delle strutture portuali, il numero di imbarcazioni effettivamente ormeggiate all'interno delle strutture portuali e il numero di imbarcazioni ormeggiate al di fuori degli impianti portuali (sia in presenza che in assenza di concessione).

Ad esempio, uno studio della Provincia di Napoli ha valutato (attraverso un rilievo fotografico aereo) in n. **16.895** il totale delle imbarcazioni ormeggiate lungo la sola costa napoletana (all'interno di strutture portuali e in specchi acquei aperti). E' è opportuno sottolineare che la distribuzione percentuale dell'offerta di posti barca è un dato su cui vi sono maggiori certezze rispetto al dato sul volume dell'offerta (numero di posti barca offerti e/o rilevati): infatti, ponendo a confronto i dati elaborati nello studio di fattibilità promosso dalla Regione e quelli scaturiti dallo studio della Provincia di Napoli (che come già detto utilizzano due diversi criteri di rilevazione), si ottengono valori quasi perfettamente coincidenti (Tab. 5).

---

<sup>7</sup> Fonte ATI, op.cit

Tab. 5 Distribuzione dei posti barca lungo la costa napoletana: confronto dati Regione - dati Provincia

Ambiti della costa della Provincia di Napoli	Posti barca rilevati dallo studio di fattibilità della Regione	Posti barca rilevati dallo studio della Provincia di Napoli
Campi Flegrei	49,2	50,0
Costa napoletana	21,9	20,6
Costa vesuviana	12,1	13,8
Costa sorrentina	16,7	15,5
Totale	100,0	100,0

A prescindere dall'esattezza quantitativa dell'utenza, si può affermare che lo stato attuale dell'offerta per il diporto nautico riflette, nella regione campana, un utilizzo stagionale della nautica legato prevalentemente alla fruizione balneare della costa e scarsamente alla fruizione turistica della terraferma, secondo flussi che privilegiano la direzione terra-mare piuttosto che mare-terra: le maggiori concentrazioni dell'offerta - azzerando gli indicatori e le valutazioni sulla qualità e sulla sicurezza dell'offerta - si ritrovano negli ambiti più adatti, in loco o nelle immediate vicinanze, a soddisfare la domanda di turismo balneare: litorale flegreo e isole, costa cilentana, area napoletana (per la vicinanza con le isole), costiera sorrentina.

A fronte di questa situazione, tuttavia, proprio nelle aree di maggiore concentrazione, è stata osservata un'utilizzazione della capacità ricettiva non sempre razionale, livelli di servizio spesso insoddisfacenti, frammentarietà e precarietà nell'offerta, una generale disorganizzazione oltre ad una vetustà delle opere marittime di difesa che spesso rischia anche di compromettere la sicurezza dei luoghi, così come si può evincere dalle schede allegate (Allegato 2 - Schedatura dei porti della Campania)

## Allegato 4 - Requisiti tecnici e standard prestazionali delle proposte progettuali

### *Requisiti tecnici per la sicurezza della navigazione*

Particolare attenzione dovrà essere sempre prestata allo studio dell'imboccatura portuale per garantirne la massima funzionalità e sicurezza anche in condizioni meteomarine avverse. Si dovrà evitare che l'accesso portuale sia interessato - se non in condizioni eccezionali dal frangimento delle onde. In presenza di onde frangenti all'altezza del molo di sopraflutto, non si potrà considerare agibile l'imboccatura del porto.

È necessario prestare la dovuta attenzione alla verifica di sicurezza delle rotte di accesso al porto. Nel caso di infrastrutture destinate ad ospitare anche grandi imbarcazioni da crociera e/o traffico commerciale (es. traghetti) è opportuno verificare la sicurezza delle manovre di ingresso e di uscita con prove su simulatore di pilotaggio in condizioni meteomarine sfavorevoli.

Le realizzazioni di canali di accesso è fortemente sconsigliata in presenza di fondali incoerenti e per profondità tali da causare frequenti condizioni di moto ondoso frangente. In ogni caso, si suggerisce di condurre un attento studio rivolto a quantificare la frequenza dei dragaggi necessari al loro mantenimento ed i conseguenti oneri di manutenzione.

La profondità del canale di accesso dipende da vari fattori quali la dimensione e il tipo di imbarcazione, dalla sua velocità e dall'ampiezza delle onde. In linea generale, la profondità minima, riferita al livello di "medio-mare", potrà essere stimata come somma del pescaggio medio delle barche più grandi ospitate nel porto, più metà dell'altezza d'onda massima all'imboccatura, più il valore medio delle basse maree sigiziali, più 0.3m di franco sotto-chiglia, per fondali di sedimenti mobili, e non meno di 0.6m se di roccia. In ogni caso la profondità non potrà risultare inferiore a -2.5 m rispetto al livello medio mare. Allorquando il porto abbia anche la funzione di rifugio - non è presente, cioè, un porto di grande dimensioni ad una distanza inferiore o uguale alle 35 m.n. - il franco sotto-chiglia va calcolato con più larghezza per potere accogliere anche grosse imbarcazioni a vela in difficoltà.

La sua larghezza, calcolata alla quota di fondo, non potrà essere inferiore a sei volte la larghezza della imbarcazione di maggiore dimensione prevista.

Nel caso di porti il cui canale di accesso sia fiancheggiato da moli guardiani, la larghezza del canale, per soddisfare ambedue i sensi di traffico in entrata e in uscita, dovrà essere opportunamente valutata in funzione del numero, della dimensione e della frequenza d'uso delle imbarcazioni e dell'esposizione al vento, alle onde e alle correnti.

Per ciò che riguarda le dimensioni della imboccatura portuale è consigliata una profondità non inferiore a quella del canale di accesso e una larghezza, calcolata alla quota di fondo, non inferiore a cinque volte la larghezza della imbarcazione più grande ospite nel porto, con un minimo di almeno 15 m per i porti minori e di 30 m per tutti gli altri.

Nell'avamposto, non potrà essere inserito alcun attracco permanente.

Il bacino di evoluzione, necessario per consentire le manovre delle imbarcazioni di maggiore dimensione, avrà diametro minimo non inferiore a 1.5 volte la dimensione massima della imbarcazione ospitata nel porto (per i porti maggiori il diametro minimo non sarà inferiore a 50m).

### *Requisiti tecnici per la sicurezza all'ormeggio*

La articolazione degli specchi acquei destinati al transito e all'ormeggio delle imbarcazioni dovrà essere definita in modo da garantire la facile accessibilità e la sicurezza nelle manovre delle imbarcazioni in ambito portuale.

Il canale libero tra le imbarcazioni ormeggiate, funzione del tipo di ormeggio, della lunghezza dei pontili di accosto e delle condizioni meteomarine del sito, dovrà avere una ampiezza pari a circa 2 volte la lunghezza della maggiore imbarcazione ormeggiata e comunque non inferiore a 1.4 volte, nel caso siano previsti dispositivi di ormeggio anche laterali (finger, minifinger, briccole, etc.) e di 1.65 volte in assenza di questi (corpi morti con catenarie o simili). Il canale di accesso principale, al quale si collegano i canali secondari precedentemente descritti, dovrà avere una larghezza sufficiente a garantire il rapido e sicuro transito delle imbarcazioni in ingresso e uscita dagli ormeggi e sarà, quindi, sempre più largo dei canali secondari (minimo 25m per i porti maggiori).

La profondità delle aree di ormeggio sarà tale da evitare impatti con il fondo anche in condizioni di bassa marea.

Poiché lo stazionamento comporta la copertura dai rischi all'ormeggio per tutto l'arco dell'anno, particolare attenzione dovrà essere prestata allo studio della agitazione interna allo specchio acqueo protetto, al fine di verificarne l'agibilità sia nei riguardi delle condizioni operative limite sia delle condizioni estreme.

Per condizioni operative limite si intendono quelle che, se superate, producono perdita di funzionalità delle opere, usura accelerata delle attrezzature e probabile necessità di manutenzione. Il loro superamento saltuario non comporta pregiudizio per la resistenza dell'opera (di norma si assume che annualmente tali limiti di agitazione possano essere superati per un periodo complessivo di pochi giorni). Le condizioni estreme di sollecitazione sono quelle che se superate anche una sola volta nel periodo di vita dell'opera provocano danni irreparabili alle strutture.

I limiti di agitazione dipendono dalle caratteristiche delle barche, dal periodo d'onda, dalla direzione di incidenza del moto ondoso rispetto all'imbarcazione e dalla probabilità di occorrenza.

Per la verifica alle condizioni limite di operatività possono considerarsi mareggiate con periodo di fino a cinque anni. Con riferimento all'altezza d'onda significativa e a periodi d'onda superiori a 2 s, è suggerito un valore dell'altezza d'onda residua limite di 0.30 m.

Con riferimento al tempo di ritorno di 50 anni, nella verifica per le condizioni estreme è suggerito, sempre con riferimento all'altezza d'onda significativa e a periodi d'onda superiori a 2 s, un valore dell'altezza d'onda residua limite di 0.50m.

Nell'ambito del porto possono essere anche previsti spazi destinati all'ormeggio temporaneo che offrano minori garanzie di sicurezza. Per il caso specchi acquee di uso esclusivamente stagionale le verifiche potranno essere condotte considerando il clima ondoso della stagione.

Nel caso di porti in cui preveda la presenza prolungata di persone a bordo dell'imbarcazione, affinché siano garantite le condizioni di "comfort" all'ormeggio, è suggerita una altezza d'onda limite di 0.15 m per eventi con frequenza massima di 5 giorni/anno.

### *Gli standard dei servizi*

E' necessario che il sistema integrato della portualità turistica si sviluppi nel rispetto di alcune prescrizioni riguardanti gli standard dei servizi che devono essere offerti dalle strutture esistenti e da quelle da realizzare.

Si evidenzia che le norme di seguito elencate non possono ritenersi sostitutive delle disposizioni di legge vigenti e delle prescrizioni di autorità competenti (vigili del fuoco, ENEL, autorità locali, ecc.).

### **FORNITURA DI ACQUA POTABILE**

Nei porti esistenti, una rete di distribuzione porterà l'acqua potabile fino alle colonnine di servizio ubicate, lungo le banchine ed i pontili di ormeggio, a distanza non superiore a 20 m dalle imbarcazioni ormeggiate. Per imbarcazioni di lunghezza superiore a 12 m si disporrà, preferibilmente, una presa ogni posto barca. Le tubazioni saranno di materiale idoneo all'uso potabile.

Nei porti di nuova realizzazione, si dovrà assicurare almeno: un rubinetto ogni quattro posti barca, per le imbarcazioni di lunghezza non superiore a 6.5 m; un rubinetto ogni due posti barca per imbarcazioni di lunghezza non superiore a 10m e un rubinetto ogni posto barca per le imbarcazioni di categoria superiore.

I rubinetti saranno alloggiati in apposite colonnine di servizio ubicate lungo le banchine o i pontili, preferibilmente ogni 1-4 posti barca.

### **IMPIANTO ANTINCENDIO**

Ferme restando le disposizioni di leggi vigenti e le disposizioni dei vigili del fuoco, su ogni pontile e lungo le banchine di ormeggio dovranno essere disposte apposite cassette idranti UNI45 o UNI70 con manichetta da 20-40 m poste a distanze non superiore a 40-50 m tra loro in modo comunque da assicurare la copertura di tutte le aree a rischio incendio. È necessario anche installare in ambito portuale estintori con sostanze estinguenti chimiche collocato ogni 40-60 m lungo ogni banchina e/o pontile. Le postazioni dovranno essere convenientemente illuminate durante la notte e dovranno recare, chiaramente indicate, le modalità d'uso dei mezzi. Postazioni antincendio analoghe dovranno essere previste lungo il perimetro del piazzale di manutenzione, in numero di una per ogni 1.000 mq di piazzale. Nelle zone a maggior rischio incendio (es. stazioni di rifornimento carburante) è richiesto un impianto indipendente di estinzione a schiuma.

Le norme di cui al punto precedente si applicano ai porti esistenti e di nuova realizzazione. Nei porti minori esistenti in cui è presente un impianto antincendio ad acqua, esso andrà mantenuto.

### **SERVIZI IGIENICI**

I servizi igienici debbono essere riuniti in blocchi in modo che ciascun blocco, attrezzato almeno con due bagni, due lavabi e una doccia, per uomini e altrettanto per donne, oltre che di un w.c. e di un lavabo per portatori di handicap, possa adeguatamente servire le varie zone del porto.

Nei porti maggiori occorre prevedere almeno un gruppo di servizi completo ogni 50 posti barca. È utile, inoltre, prevedere, in ogni gruppo di servizi, almeno una vasca per il lavaggio della biancheria o lavatrice elettrica a gettoni e una vasca per lavaggio vettovaglie.

Nei porti turistici di nuova costruzione, la distanza di ciascun gruppo dall'ormeggio più lontano non potrà superare i 250 m.

Nelle strutture minori il numero di servizi igienici elencati in precedenza potrà essere ridotto (non oltre la metà) mantenendo, comunque, inalterato il numero di 4 servizi per i portatori di handicap. Si potrà, inoltre, evitare di installare le docce e le vasche per il lavaggio della biancheria e delle vettovaglie.

È vietato lo scarico in porto dei liquami provenienti dai servizi igienici o da altre strutture portuali.

### **RACCOLTA RIFIUTI SOLIDI E TOSSICI**

Per la raccolta di rifiuti solidi saranno installati appositi cassonetti alla radice dei pontili e lungo le banchine destinate all'ormeggio delle imbarcazioni. I cassonetti saranno lavabili, con coperchio a tenuta, di capacità complessiva non inferiore a 100 litri ogni 4 posti barca, e da essi distanziati non più di 250 m.

Nelle strutture minori il numero di recipienti potrà essere ridotto alla metà.

Dovranno, inoltre, essere presenti contenitori speciali per la raccolta dei rifiuti tossici (batterie esauste, oli usati, ecc.). Nei porti maggiori, ogni contenitore servirà 250 imbarcazioni al massimo e non potrà distare più di 500 m dal posto barca più lontano.

È raccomandata l'adozione di almeno un impianto portatile per la raccolta degli oli esausti direttamente dal motore delle imbarcazioni.

L'area portuale, ed in particolare quella destinata alle attività commerciali e al transito pedonale, dovrà essere dotata di un idoneo numero di cestini portarifiuti da 40-50 litri di volume ciascuno.

Dovrà inoltre essere prevista la raccolta periodica dei rifiuti solidi galleggianti all'interno dello specchio d'acqua portuale. Tale raccolta potrà essere eseguita da personale del porto munito di natante e retino.

### **RACCOLTA RIFIUTI LIQUIDI**

È vietato lo scarico in acqua dei liquami di bordo e delle sentine.

Per i porti di nuova realizzazione dovrà essere previsto, in banchina o nei pressi dell'impianto di distribuzione del carburante, un sistema di estrazione delle acque luride e di sentina dalle imbarcazioni con sistemi di prelievo in depressione (pump-out). Il numero di punti di scarico delle acque di sentina dovrà essere pari almeno ad uno ogni 400 barche. I punti di scarico dovranno essere opportunamente distanziati l'uno dall'altro e si dovrà consentire un agevole accosto delle imbarcazioni. Per le acque nere, prodotte da wc di tipo chimico con serbatoio asportabile, occorrerà prevedere un punto di svuotamento a terra ubicato in corrispondenza dei servizi igienici.

In entrambi i casi i reflui dovranno essere successivamente convogliati alla rete fognaria. L'impianto di raccolta delle acque oleose e di sentina dovrà essere servito da un idoneo impianto di trattamento, per far rientrare le concentrazioni nei limiti idonei al rilascio in fognatura.

Non è consentito scaricare in acqua sostanze inquinanti quali detersivi, oli, ecc.

### **ENERGIA ELETTRICA**

Nei porti esistenti, dovranno essere previste colonnine per la distribuzione di corrente a 220 V monofase e/o 380 V trifase. Quest'ultima, almeno, per le imbarcazioni oltre i 15 m di lunghezza. Nelle strutture maggiori ogni colonnina dovrà servire da 1 a 4 posti barca consecutivi, in relazione al tipo di imbarcazione ed alla disposizione degli ormeggi.

Nelle strutture di nuova realizzazione è consigliabile predisporre l'alimentazione elettrica con sistema trifase con neutro in modo da poter soddisfare le esigenze degli utenti sia che gli stessi utilizzino corrente a 220 V o a 380 V.

Le prese dovranno essere del tipo unificato C.E.E.

La potenza nominale di ogni presa di corrente posta in prossimità del posto barca dovrà essere determinata in relazione al tipo di imbarcazione servita (vela o motore) e alle sue dimensioni (e.s. 3-5 kW per barche minori di 10 m, 6-10kW per barche da 10-15 m e 15-50 kW per barche da 15-30m).

Tutti gli impianti, i materiali e le apparecchiature dovranno essere realizzati a regola d'arte, come prescritto dalle leggi n.186 del 1/3/68 e n.46 del 5/3/90 e conformi alle norme CEI.

### **ILLUMINAZIONE**

Dovrà essere prevista una sufficiente illuminazione dei pontili e dei piazzali durante le ore notturne, da realizzarsi nel rispetto delle norme CEI, e tale da garantire l'agevole fruizione della viabilità veicolare e pedonale, nonché dei servizi comuni (7-10 lux). Dovranno essere disposti impianti di illuminazione atti a delimitare i percorsi pedonali lungo le banchine e lungo i pontili.

L'impianto di illuminazione pubblica non dovrà interferire con i fanali verde e rosso di segnalamento marittimo. Inoltre, la luminosità complessiva dovrà essere tale da evitare disturbo a chi pernotta a bordo (circa 3-5 lux nelle zone destinate agli ormeggi).

### **IMPIANTO TELEFONICO**

Dovrà essere previsto un sufficiente numero di posti telefonici pubblici (è buona norma prevedere un apparecchio telefonico ogni 50-60 posti barca e comunque è necessario disporre almeno un apparecchio ogni 200 posti barca). Le cabine telefoniche andranno preferibilmente installate nelle aree di passaggio, quali ad esempio il blocco dei servizi igienici; il centro commerciale, ove previsto; gli uffici portuali.

### **RETI TECNOLOGICHE**

I servizi di cui ai punti precedenti saranno collegati al sistema principale idrico, fognario, elettrico e telefonico. Gli allacciamenti necessari saranno di caratteristiche e di dimensioni adeguate.

Per la distribuzione d'acqua agli ormeggi è preferibile prevedere due diverse reti.

Una per l'acqua potabile - collegata, preferibilmente, alla rete idrica cittadina - da utilizzare negli impianti sanitari delle barche e per il rifornimento dei relativi serbatoi. La seconda rete, alimentata con acqua non potabile (di mare, salmastra o dolce), servita da serbatoi di idonea capacità (almeno 70 m<sup>3</sup> ogni 500 posti barca).

Il fabbisogno idrico potrà stimarsi sulla base di 250 litri/giorno per ogni "posto equivalente da 12 metri (PE12)" disponibile in porto<sup>8</sup>. La portata di alimentazione dell'impianto idrico dovrà essere tale da ottenere una portata sufficiente ad alimentare contemporaneamente il 20-25% degli erogatori previsti. Nel dimensionamento della rete di distribuzione dovrà prevedersi un carico piezometrico di almeno 15 m sull'erogatore più sfavorito.

La alimentazione della rete antincendio sarà assicurata o a gravità o mediante un gruppo di pressurizzazione adeguatamente dimensionato, garantendo altresì una adeguata capacità di compenso. La rete dovrà garantire alla bocca degli idranti, nelle più sfavorevoli condizioni di distanza ed altimetria, una portata di almeno 120 l/1' e prevalenza 2 bar, per gli idranti UNI 45, e di 350 l/1' e prevalenza 2 bar per gli idranti UNI 75. L'impianto deve essere proporzionato per una portata totale determinata considerando la probabilità di contemporaneo funzionamento del 50% degli idranti per ogni diramazione. Le pompe dovranno essere in grado di funzionare anche nel caso di contemporaneo fuori servizio dell'impianto elettrico.

Si dovrà, inoltre, prevedere un attacco speciale UNI per allaccio della motopompa dei Vigili del Fuoco, da installarsi in un punto ben visibile e facilmente accessibile.

---

<sup>8</sup> Il PE12 è definito dalla media tra: la lunghezza dei fronti di accosto (in m) divisa per l'ingombro in larghezza di una imbarcazione da 12 m di lunghezza (circa 4 m); e la superficie dello specchio acqueo (in m<sup>2</sup>) divisa per 150 m<sup>2</sup> (stima della superficie lorda mediamente richiesta da un posto da 12 metri con le sue pertinenze di spazi di accesso e di manovra).

Lo scarico in porto, di fognature urbane o dei liquami provenienti dai servizi igienici o da altre strutture portuali, è vietato. Le acque nere andranno opportunamente recapitate nella rete fognaria cittadina, ove necessario anche con il pompaggio, ovvero in un idoneo impianto di trattamento.

È necessario prevedere l'allontanamento all'impianto di trattamento delle acque di lavaggio o di pioggia provenienti dalle strutture cantieristiche eventualmente localizzate nell'area portuale.

Le caratteristiche degli elementi componenti l'impianto elettrico dovranno essere tali da garantirne l'impiego nelle condizioni di severità proprie dell'ambiente marino. Le linee di alimentazione alle singole utenze dovranno essere sempre protette e salvaguardate meccanicamente (tramite cavidotto in calcestruzzo nei tratti a terra e posti in opera nei cunicoli predisposti lungo i pontili o le banchine).

#### **RADIOASSISTENZA E SISTEMI DI SICUREZZA**

Ciascun porto dovrà essere dotato di un adeguato impianto di radio-assistenza alle imbarcazioni da diporto in VHF e CB.

#### **SERVIZI DI PRONTO SOCCORSO**

Nei porti esistenti e nei porti minori esistenti e di nuova realizzazione deve essere presente una cassetta di pronto soccorso debitamente attrezzata, con medico reperibile a chiamata.

Per le strutture maggiori di nuova realizzazione, con capacità ricettiva di almeno 400 posti barca, il servizio va previsto, in vano attrezzato con la disponibilità di un infermiere diplomato e di un medico reperibile a chiamata, ovvero va previsto un mezzo a disposizione per il trasporto d'urgenza al pronto soccorso ospedaliero locale.

#### **MEZZI DI SALVATAGGIO**

Lungo le banchine e lungo i pontili sarà disposto almeno ogni 50 m un salvagente anulare munito di cima di recupero e, almeno, ogni 100m una scaletta di soccorso in acciaio inox.

#### **RIFORNIMENTO CARBURANTE**

In tutti i porti di capacità superiore a 300 PE12, a meno di particolari condizioni ostative, dovrà essere prevista una stazione di rifornimento completa, capace di rifornire contemporaneamente due imbarcazioni, possibilmente dotate di panne antinquinamento e di sistemi per il recupero del carburante versato in acqua. La stazione dovrà essere provvista di presa a terra, da collegarsi con lo scafo utente, durante le operazioni di rifornimento, al fine di evitare che eventuali cariche elettriche di elettricità statica siano causa di deflagrazioni e incendio.

Le stazioni stesse dovranno essere dotate di adeguati mezzi antincendio (estintori a schiuma, a CO2 o a polvere). Le colonnine di rifornimento dovranno essere localizzate in modo tale da garantire la sicurezza e la facilità delle operazioni dei natanti. Andranno, pertanto, localizzate il più lontano possibile dai posti barca (almeno 20 metri) e dagli altri servizi.

#### **SCALI DI ALAGGIO E ATTREZZATURE DI SOLLEVAMENTO**

Ciascun porto dovrà essere dotato di uno scalo di alaggio dimensionato in funzione ai requisiti medi delle imbarcazioni ospitate. Potranno inoltre essere installati anche altri dispositivi per l'alaggio e il varo dei natanti in condizioni di sicurezza. Le operazioni di alaggio e varo è consigliabile che siano effettuate in bacini separati.

Ciascuna struttura minore dovrà essere dotata di almeno uno scivolo destinato ai natanti carrellabili. L'accesso di almeno uno scivolo dovrà essere libero e non potrà essere recintato. La larghezza di tale scivolo non potrà risultare inferiore a 3,5 m e la pendenza non superiore al 7%.

#### **CANTIERE NAVALE E RIMESSAGGI A TERRA**

I porti turistici possono essere dotati di un cantiere navale dotato di idonee officine per la riparazione e la manutenzione delle imbarcazioni. Se presente, nel cantiere navale andrà localizzato lo scalo di alaggio o gli altri dispositivi per l'alaggio e il varo. La zona del cantiere navale dovrà essere munita di un fronte di attracco a mare di lunghezza non inferiore a 20 m per le barche in attesa di riparazione.

Il cantiere sarà inoltre dotato di un piazzale di manutenzione facilmente accessibile a gru e montacarichi. Il piazzale non sarà utilizzato per la costruzione di imbarcazioni; inoltre si suggerisce di non utilizzare il piazzale per il rimessaggio invernale. Per lo stazionamento invernale delle imbarcazioni, si potranno utilizzare parte dei parcheggi. L'area di cantiere sarà dotata di un autonomo

sistema di drenaggio e di una vasca di decantazione per le acque di risulta secondo le prescrizioni di legge. Dovrà essere, inoltre, previsto un punto di raccolta per oli esausti e rifiuti speciali di cui dovrà essere garantito lo smaltimento secondo le norme di legge.

Anche le strutture minori potranno essere dotati di un cantiere navale per la riparazione e la manutenzione delle imbarcazioni. Si suggerisce di utilizzare il più possibile le zone a terra per lo stazionamento delle imbarcazioni; potranno essere realizzati capannoni per il ricovero delle barche anche di tipo multi-piano.

All'interno delle strutture minori andrà riservato un congruo spazio per il deposito dei carrelli di traino delle imbarcazioni.

#### **EDIFICI DI SERVIZIO**

Ogni porto maggiore sarà dotato di edifici destinati all'amministrazione e gestione del porto. Nei porti maggiori di nuova realizzazione sarà opportuno prevedere la presenza di una torre di controllo da cui si possa godere di una visione completa tanto dell'imboccatura portuale che dei pontili di ormeggio.

#### **PARCHEGGI**

Le seguenti norme si applicano esclusivamente ai porti e agli approdi turistici localizzati sul continente (isole escluse).

Nei porti maggiori di nuova realizzazione dovranno essere previsti parcheggi localizzati sia all'interno che all'esterno del porto. All'interno dei porti il numero minimo di posti macchina è pari al 20% dei posti barca; il numero massimo è pari al numero di posti barca. Il numero minimo di posti macchina localizzati all'esterno del porto è pari al 15% dei posti barca. Il numero minimo di posti macchina complessivo (posti interni + posti esterni) non può risultare inferiore al 50% dei posti barca. I posti barca si intendono al netto dei transiti. I posti macchina localizzati all'esterno non possono distare più di 500 m dall'ingresso del porto turistico.

Se non per motivi particolari da valutare caso per caso, all'interno dei porti turistici di nuova realizzazione non è consentito riservare in modo esclusivo i posti macchina ai proprietari dei posti barca. In ogni caso almeno il 30% dei posti macchina sarà destinato a uso comune.

Per i parcheggi delle strutture minori di nuova realizzazione valgono le stesse limitazioni sopra riportate per i porti turistici.

Per i porti esistenti si valuterà caso per caso la necessità di realizzare nuovi parcheggi. Tale valutazione terrà conto dei locali problemi di traffico e del migliore utilizzo degli spazi disponibili a terra.

#### **VIABILITÀ**

I porti devono essere collegati al sistema viario principale in modo tale da evitare intralci con la viabilità di scorrimento e quella interna ai centri abitati.

#### **POSTI BARCA RISERVATI ALLE IMBARCAZIONI IN TRANSITO**

Nei porti turistici esistenti e di nuova realizzazione, almeno il 10% dei posti barca sarà riservato alle imbarcazioni in transito.

## ALLEGATO 5 - REQUISITI MINIMI DEGLI STUDI E DEI PROGETTI PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE STRUTTURE O PER L'AMPLIAMENTO DI STRUTTURE ESISTENTI PER LA NAUTICA DA DIPORTO

### *I requisiti degli studi di fattibilità*

Lo Studio di Fattibilità dovrà essere conforme alle indicazioni della Regione Campania - Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti pubblici, tenendo conto degli indirizzi, dei requisiti tecnici e standard prestazionali delle proposte progettuali riportati nelle "Linee programmatiche", e dovrà affrontare almeno i seguenti punti:

- 1) Analisi del contesto territoriale e socio-economico e individuazione degli obiettivi dell'intervento
- 2) Analisi della domanda e dell'offerta
- 3) Individuazione delle alternative progettuali possibili
- 4) Fattibilità tecnica e verifica procedurale (*da effettuarsi per tutte le alternative individuate*)
- 5) Compatibilità ambientale (*da effettuarsi per tutte le alternative, escluse quelle eventualmente eliminate al punto 4*)
- 6) Analisi di fattibilità finanziaria, economica e sociale (*da effettuarsi per tutte le alternative non eliminate*).

Lo studio dovrà, infine, essere corredato di una relazione sintetica conclusiva.

### **1) *Analisi del contesto territoriale e socio-economico ed individuazione degli obiettivi dell'intervento***

- a) Descrizione del contesto fisico e socio-economico del territorio di riferimento per lo SdF, evidenziandone, in coerenza con le "Linee programmatiche", il ruolo attribuito al porto nell'ambito del sistema integrato, le funzioni ad esso attribuite e le relazioni con gli altri porti del sistema e con il territorio in cui è inserito;
- b) Analisi dei punti di forza e di debolezza, opportunità e rischi del territorio in relazione alle possibilità di sviluppo (SWOT Analysis).
- c) Specificazione degli obiettivi che si pone lo studio di fattibilità

### **2) *Analisi della domanda e dell'offerta***

- a) Descrizione e quantificazione dello stato attuale e delle prospettive di evoluzione della domanda di beni e/o servizi che costituiscono i bisogni da soddisfare direttamente con l'iniziativa progettuale. La domanda comprende i destinatari che potranno direttamente e indirettamente beneficiare dell'iniziativa (es: l'utenza portuale).
- b) Descrizione dell'offerta di beni e servizi e delle relative caratteristiche con riferimento all'offerta attuale e a quella prevedibile in seguito all'iniziativa progettuale.

### **3) *Individuazione delle alternative progettuali possibili***

- a) Identificazione ed illustrazione delle soluzioni e/o delle ipotesi progettuali individuate per rispondere al fabbisogno rilevato e alla domanda che si intende soddisfare con le opere di cui allo SdF. Le ipotesi progettuali considerate per rispondere al fabbisogno individuato vanno descritte con dettaglio sufficiente (localizzazione, caratteristiche tecniche e dimensionali, l'eventuale suddivisibilità in lotti funzionali, il quadro economico etc.) per permettere di realizzare le successive fasi di fattibilità. Il dettaglio deve contenere anche l'individuazione delle alternative tecnologiche possibili per ogni soluzione progettuale individuata. L'assenza di alternative all'intervento proposto dovrà in ogni caso essere puntualmente motivata.

### **4) *Fattibilità tecnica e verifica procedurale***

- a) Descrizione, per ogni alternativa individuata, delle condizioni istituzionali, procedurali, organizzative ed operative necessarie alla realizzazione dell'intervento.
- b) Indicazione, per ogni alternativa individuata, delle autorizzazioni, pareri, nullaosta ai quali è subordinato l'avvio dell'intervento e dei tempi stimati per il relativo rilascio.
- c) Descrizione, per ogni alternativa individuata, del modello di gestione previsto con riferimento agli aspetti normativi, alle modalità, attività ed azioni che dovranno essere intraprese per garantire, sul piano gestionale, il conseguimento degli obiettivi ai quali l'intervento è finalizzato.

5) *Descrizione e analisi degli impatti ambientali:*

- a) Analisi ambientale del territorio di riferimento.
- b) Descrizione, per ogni alternativa non eliminata al punto 4, dei principali fattori di criticità e di rischio ambientale con riferimento alle scelte tecnologiche.

### **6) Analisi di fattibilità finanziaria economica e sociale**

- a) Descrizione e quantificazione, per ogni alternativa non eliminata, dei costi e dei ricavi (rientri tariffari e non) finanziari, relativi sia alla fase di realizzazione dell'opera che a quella di esercizio, nella situazione "senza" ed in quella "con" intervento.
- b) Predisposizione, per ogni alternativa non eliminata, del Piano di copertura finanziaria (risorse pubbliche e risorse private) con riferimento alla vita utile dell'opera.
- c) Descrizione, per ogni alternativa non eliminata, dei costi e dei benefici indiretti ed esterni
- d) Analisi Costi-Benefici, per ogni alternativa non eliminata.
- e) Analisi di rischio e sensitività, per ogni alternativa non eliminata. Per le opere di importo superiore di 50 Meuro, devono essere trattati tutti i punti in modo approfondito.

Per le opere comprese tra 10 e 50 Meuro, il punto 6d può essere trattato anche in modo descrittivo e può non essere trattato il punto 6e.

Per le opere di importo inferiore a 10 Meuro, possono essere tralasciati i punti 1b, 6d e 6e. Gli altri punti possono essere trattati in modo sintetico.

### **Quadro normativo di riferimento**

Legge n. 144 del 17 maggio 1999.

Legge n. 594 del 28 dicembre 1995.

Legge n. 109 del 11 febbraio 1994.

DPR n. 554 del 21 dicembre 1999.

Decreto del Ministero dei lavori Pubblici del 21 giugno 2000.

Decreto del Ministero dei lavori Pubblici del 8 agosto 2000.

Delibera CIPE 106/99.

Delibera CIPE 135/99.

Delibera CIPE 76/2000.

Circolare Cassa Depositi e Prestiti n. 1240/2000.

Circolare Cassa Depositi e Prestiti n. 1245/2001.

Linee Guida per la certificazione degli studi di fattibilità - Conferenza dei Presidenti delle Regioni - 8 marzo 2001.

### ***I requisiti del progetto preliminare***

#### ***Documenti componenti il progetto***

Il progetto preliminare è composto dai seguenti elaborati:

PA) relazione generale;

PB) relazione tecnica;

PC) studio di inserimento ambientale e paesaggistico;

PD) planimetria generale e schemi grafici, anche con riferimento ad elementi di pianificazione (eventual piani paesaggistici, territoriali e ambientali sia a carattere generale che settoriale);

PE) calcolo sommario della spesa;

PF) piano economico-finanziario preliminare.

Nei successivi paragrafi, per opportuna esemplificazione, sono proposti schemi tipo dei singoli elaborati costituenti il progetto definitivo che, inoltre, dovrà essere redatto in armonia con i correnti standard di settore, con particolare riferimento a quelli prodotti dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione e dalle "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" regionale

**PA) Relazione generale.**

La relazione generale, con le dovute differenziazioni in relazione alla entità dell'intervento:

- a) illustra dettagliatamente le finalità e le necessità funzionali dell'intervento, evidenziando anche: la coerenza con le "Linee programmatiche", il ruolo attribuito al porto nell'ambito del sistema integrato, le funzioni ad esso attribuite e le relazioni con gli altri porti del sistema e con il territorio in cui è inserito;
- b) esamina le possibili soluzioni tecniche confrontandole da un punto di vista funzionale, di inserimento ambientale ed economico; illustra quindi le ragioni della soluzione prescelta;
- c) descrive i lavori da realizzare;
- d) espone la fattibilità dell'intervento, documentata attraverso lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico, l'esito dello studio geologico, geotecnico, idrologico, idraulico, idraulico-marittimo e sismico di prima approssimazione delle aree interessate e l'esito degli accertamenti in ordine ad eventuali vincoli di natura archeologica, paesistica, ambientale o di qualsiasi altra natura esistenti nelle aree interessate;
- e) descrive gli impianti da realizzare (idrico, antincendio, elettrico, di illuminazione, fognante, di comunicazione, di segnalazione, di sicurezza, di ricambio e/o ossigenazione delle acque, di smaltimento oli esausti, di smaltimento delle acque reflue delle imbarcazioni, di depurazione, di by-pass delle sabbie) ed i servizi previsti (igienici, rifornimento carburante, parcheggi, rimessaggio a terra, cantiere, scalo di alaggio, travel-lift, centro commerciale, yacht club, box-ripostigli, uffici amministrativi, uffici autorità);
- f) formula gli indirizzi per la redazione del progetto definitivo e del progetto esecutivo specificando la necessità o meno di realizzare ulteriori indagini di campo ed ulteriori studi di supporto per le opere da progettare, tenendo conto inoltre delle esigenze di gestione e manutenzione dell'opera;
- g) stabilisce il cronogramma delle fasi attuative con l'indicazione dei tempi massimi di svolgimento delle varie attività;
- h) fornisce le indicazioni necessarie per garantire l'accessibilità, l'utilizzo e la manutenzione delle opere, degli impianti e dei servizi esistenti, nonché il monitoraggio e la manutenzione della costa influenzata dall'intervento;
- i) esplicita una serie di parametri-indice per una prima sintetica caratterizzazione dell'intervento e della progettazione, quali:
  - numero di posti barca destinati allo stazionamento;
  - numero di posti barca destinati al transito;
  - numero di posti barca destinati ai pescherecci;
  - suddivisione dei posti barca per dimensioni;
  - superficie dello specchio d'acqua portuale e delle diverse darsene in cui è suddiviso il bacino protetto;
  - profondità e larghezza del canale di accesso;
  - profondità e larghezza dell'imboccatura portuale;
  - diametro del bacino di evoluzione;
  - profondità all'interno del porto;
  - larghezza canali di transito delle imbarcazioni;
  - distanza tra i pontili;
  - sviluppo longitudinale delle banchine e dei pontili;
  - quota di coronamento delle opere esterne;
  - superficie totale delle zone a terra;
  - superficie delle zone cantieri;
  - superficie e cubatura della zona commerciale;
  - superficie e cubatura degli uffici amministrativi;
  - superficie e cubatura degli edifici destinati ad altri servizi;

- servizi igienici (numero e blocchi);
  - numero dei posti auto riservati ai proprietari;
  - numero di posti auto di servizio e commerciali;
  - numero di posti auto per visitatori;
  - impianti disponibili in banchina;
- j) Esplicita, inoltre i rilievi e gli studi eseguiti per l'elaborazione del progetto. La relazione deve dare chiara e precisa nozione di quelle circostanze che non possono risultare da disegni e che abbiano influenza sulla scelta e sulla riuscita del progetto.

La relazione riferisce in merito agli aspetti funzionali ed interrelazionali dei diversi elementi del progetto ai calcoli sommari giustificativi della spesa.

### **PB) Relazione tecnica**

La relazione tecnica riporta lo sviluppo degli studi di prima approssimazione le cui conclusioni sono sintetizzate nella relazione generale.

Occorre dedicare particolare attenzione alla redazione dello studio idraulicomarittimo preliminare, che potrà essere convenientemente articolato secondo la seguente struttura-base:

- inquadramento geografico del paraggio;
- fonti dei dati meteomarini e morfologici utilizzati;
- individuazione dei settori di traversia (principali e secondari);
- individuazione dei fetch geografici ed efficaci;
- regime anemologico locale;
- clima del moto ondoso in acqua profonda;
- statistica degli eventi estremi di moto ondoso in acqua profonda per settori di provenienza delle onde;
- studio delle variazioni del livello medio del mare. Nel caso di porti-canale si dovrà tenere conto della variazione dei livelli indotta dalle variazioni della portata fluviale. Occorrerà inoltre definire i livelli idrici di riferimento per la progettazione delle opere foranee e delle opere interne;
- correnti costiere dovute alla circolazione generale;
- studio della propagazione del moto ondoso da largo verso riva mediante l'ausilio di apposita modellistica matematica;
- individuazione delle altezze d'onda di progetto in corrispondenza delle opere foranee e dell'imboccatura portuale. Il moto ondoso di progetto andrà correlato al corrispondente tempo di ritorno;
- dimensionamento di massima delle opere foranee;
- analisi diacronica dell'evoluzione del litorale ed individuazione della sua tendenza evolutiva;
- studio del regime della dinamica litoranea in assenza e in presenza dell'opera progettata con l'ausilio di idonea modellistica matematica. Considerazioni sugli eventuali fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale e/o del canale di accesso al porto. Individuazione degli eventuali provvedimenti mitigatori;
- studio della penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale mediante l'applicazione di idonea modellistica matematica;
- valutazione dell'agibilità dell'imboccatura portuale in relazione alla frequenza di frangimento delle onde in prossimità di essa e/o lungo il canale di accesso al porto;
- considerazioni sulla agibilità dell'imboccatura portuale e degli specchi acquei interni. Nel caso di porti-canale l'agibilità e la navigazione interna andranno verificate tenendo conto dell'entità della corrente fluviale;
- considerazioni su eventuali fenomeni di risonanza portuale.

- considerazioni sulla qualità delle acque interne portuali, con individuazione degli eventuali provvedimenti mitigatori.

Qualora non fosse possibile definire condizioni di acqua profonda per la statistica dei valori estremi di moto ondoso, si ricorrerà a metodi alternativi che andranno opportunamente descritti e giustificati.

### **PC) Studio di inserimento ambientale e paesaggistico**

Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico, in relazione alla natura e all'entità dei lavori, comprende:

- a) una verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- b) uno studio sui prevedibili effetti della realizzazione dei lavori e dell'esercizio dell'opera sulle componenti ambientali (con particolare riferimento all'ecosistema costiero, a integrazione di quanto già esplicitato in sede di studio idraulico-marittimo e alla luce delle linee guida formulate dalla Consulta della difesa del mare dagli inquinamenti);
- c) una relazione esplicativa della scelta del sito e delle possibili alternative localizzative e tipologiche. Per il processo di ottimizzazione progettuale, si suggerisce di tener conto, tra gli altri, dei seguenti fattori:
  - impatto visivo, con riferimento alle conseguenze della costruzione del porto dal punto di vista della visione dal basso (perturbazione del panorama naturale goduto dalla costa e dal mare) e dall'alto (panorama dagli eventuali rilievi circostanti il futuro insediamento);
  - interferenza con la spiaggia, nel senso sia dell'impossibilità o meno di utilizzare l'eventuale spiaggia esistente ai fini balneari, sia di ripercussioni sulla dinamica litoranea dell'intera area costiera;
  - interferenza con il fiume (se trattasi di porto canale), intesa come influenza sul regime delle portate, sui livelli idrici e sulla geometria dell'alveo;
  - circolazione idrica, con riferimento alla qualità dell'acqua nelle darsene, favorita dal ricambio naturale operato dalle maree o dal deflusso fluviale, ed ai problemi legati alla penetrazione di acqua salmastra nella falda costiera;
  - variabilità dei livelli idrici nella darsena, con conseguenze sulla difficoltà dell'ormeggio e sui vincoli progettuali delle opere di accosto;
  - accesso da terra o viabilità, ovvero la facilità di ingresso via terra e la vicinanza alle principali arterie di comunicazione;
  - accesso da mare o navigabilità, intendendo con tale termine la sicurezza delle manovre di ingresso e di ormeggio;
  - protezione dagli agenti meteomarinari, in termini di sicurezza dell'ormeggio riguardo all'azione del moto ondoso e del vento;
  - ricettività, in termini di numero di posti-barca che è possibile collocare all'interno del porto, in posizioni sufficientemente riparate;
  - costo delle opere;
  - durabilità delle strutture e quindi oneri di manutenzione legati ai processi di danneggiamento e degrado delle opere nel tempo.
- d) le misure di compensazione ambientale e gli eventuali interventi di ripristino e riqualificazione ambientale e paesaggistica, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- e) le norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e gli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio di impianti, nonché i criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

Per i progetti di cui all'art. 1 comma 6 del D.P.R. del 12/04/1996 (porti turistici non ricadenti in aree naturali protette, con specchio acqueo inferiore a 10 ha, aree esterne interessate inferiori a 5 ha e moli

di lunghezza inferiore a 500 m) lo studio 7 dovrà essere integrato secondo le seguenti ulteriori linee guida, ex All. D del D.P.R. del 12/04/1996:

1. Caratteristiche. Le caratteristiche del progetto devono essere prese in considerazione in particolare in rapporto ai seguenti elementi:

- dimensione del progetto (superfici, volumi, potenzialità);
- utilizzazione delle risorse naturali;
- produzione di rifiuti;
- inquinamento e disturbi ambientali;
- rischio di incidenti;
- impatto sul patrimonio naturale e storico, tenuto conto della destinazione delle zone che possono essere danneggiate (in particolare zone turistiche, urbane e agricole).

2. Ubicazione del progetto. La sensibilità ambientale delle zone geografiche che possono essere danneggiate dal progetto, dovrà essere presa in considerazione tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

- la qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
- la capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:

a) zone costiere;

b) zone montuose e forestali;

c) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale della legislazione comunitari sono già superati;

d) zone a forte densità demografica;

e) paesaggi importanti dal punto di vista storico, culturale e archeologico;

f) aree demaniali dei fiumi, dei torrenti, dei laghi e delle acque pubbliche;

g) effetti dell'opera sulle limitrofe aree naturali protette.

#### **PD) Schemi grafici**

Gli schemi grafici con le necessarie differenziazioni in relazione alla dimensione e alla natura dei lavori, sono costituiti di norma da:

- stralcio dello strumento di pianificazione paesistico territoriale e del piano urbanistico generale o attuativo in scala non inferiore a 1:10.000, sul quale sono indicate la localizzazione dei lavori da realizzare e le eventuali altre localizzazioni esaminate;
- stralcio di altri eventuali piani territoriali, sia a carattere generale che settoriale (piano della portualità turistica regionale, piano regolatore portuale nel caso di un porto o di un approdo turistico situato all'interno di un porto preesistente....);
- planimetria con le indicazioni delle curve di livello (isoipse e isobate) in scala non inferiore a 1:2.000, sulle quali sono riportati separatamente lo stato attuale, le opere da realizzare e le altre eventuali ipotesi progettuali esaminate;
- schemi grafici e sezioni schematiche nel numero, nell'articolazione e nelle scale necessarie a permettere l'individuazione di massima di tutte le caratteristiche spaziali, tipologiche, funzionali e tecnologiche delle opere da realizzare.

Più in particolare, con specifico riferimento alla tipologia delle opere in esame, si evidenzia l'opportunità di corredare la progettazione preliminare con i seguenti elaborati grafici nelle scale adeguate:

- corografia del paraggio. Indicazione dei settori di traversia;
- planimetria stato di fatto, con indicazione delle quote topografiche e batimetriche attuali;
- planimetria d'insieme dell'intervento, con indicazione delle quote topografiche e batimetriche di progetto e dell'area richiesta in concessione;
- planimetria di riferimento delle sezioni tipo;
- sezioni tipo opere foranee;

- sezioni tipo opere interne;
- planimetria dei posti barca (individuazione della flotta tipo) e dei parcheggi auto;
- sistemazioni a terra (piazzali, edifici, servizi). Planimetria e prospetti principali;
- planimetria con zonizzazione delle funzioni;
- accessibilità portuale (viabilità interna e esterna; navigabilità con indicazione delle rotte di ingresso e dell'evoluzioni interne);
- schemi di massima degli impianti a rete (idrico; elettrico f.e.m.; illuminazione; antincendio; fognatura.....).

Il progetto preliminare specifica gli elaborati e le relative scale da adottare in sede di progetto definitivo.

Gli schemi grafici non costituiscono indicazioni rigide ostative di soluzioni migliorative in sede di progetto definitivo.

#### **PE) *Calcolo sommario della spesa***

Il calcolo sommario della spesa per lavori va effettuato applicando alle quantità caratteristiche degli stessi, i costi standardizzati determinati dall'Osservatorio dei

lavori pubblici per la tipologia del lavoro da realizzare e per la specifica area territoriale nella quale il lavoro è localizzato o, in assenza di costi standardizzati, applicando parametri desunti da lavori simili realizzati, ovvero redigendo un computo metrico estimativo di massima con prezzi unitari ricavati dai prezzi dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche o dai listini delle locali Camere di commercio, con eventuale redazione di apposite analisi.

#### **PF) *Piano economico finanziario preliminare***

Il piano economico-finanziario preliminare ha lo scopo di evidenziare il programma di finanziamento, costruzione e gestione della infrastruttura portuale, al fine di evidenziare la congruenza tra i preventivati costi da sostenere (inclusivi degli oneri per il monitoraggio e la manutenzione) e il richiesto periodo temporale di concessione per l'ammortamento economico degli stessi.

Prima di entrare nel merito degli specifici elaborati, è opportuno illustrare brevemente la metodologia di valutazione cui le singole proposte devono attenersi per quanto applicabile.

##### **Metodologia di valutazione**

I risultati economici di qualsiasi intervento sono fortemente condizionati dalla dinamica della domanda e questa è tanto più difficile da prevedere a livello di uno specifico intervento quanto più questo si colloca all'interno di un sistema fortemente interconnesso quale quello dei porti turistici della Campania.

La situazione attuale di forte deficit dell'offerta regionale, sia in termini quantitativi che qualitativi, non rappresenta un adeguato quadro di riferimento a livello di singolo intervento in quanto il sistema dell'offerta regionale potrebbe ricevere un forte impulso grazie alla disponibilità di un Piano Integrato della Portualità Turistica a valenza regionale e dei relativi finanziamenti. Inoltre, la domanda di posti barca potrebbe essere fortemente influenzata da scelte a livello nazionale o regionale relative, ad esempio, agli incentivi a favore delle attività di noleggio di imbarcazioni da diporto in ragione dei rilevanti impatti che queste hanno in termini occupazionali, di reddito e di avvicinamento alla nautica di un più largo pubblico, riducendo, inoltre, il fabbisogno complessivo di posti barca. In tale contesto, risulta opportuno, almeno in fase di progettazione preliminare, articolare il progetto tecnico in lotti funzionali, in modo da individuare almeno due alternative l'intervento minimale e quello di completamento, così da consentirne la realizzazione seguendo lo sviluppo della domanda nel tempo ma soprattutto consentendo decisioni sul loro finanziamento e realizzazione congiuntamente a quelle relative ad altri interventi all'interno del Sistema.

Oltre che per fasi temporali, il progetto deve essere articolato secondo le diverse componenti funzionali: quelle finalizzate ad una funzione prevalentemente pubblica, i cui costi devono presumibilmente essere a carico della collettività, e quelle finalizzate esclusivamente alla nautica da

diporto, o alle attività ad essa strettamente connesse, le cui opere possono essere realizzate e gestite da privati trovare copertura nei benefici finanziari diretti.

Le funzioni *pubbliche primarie* di un porto turistico sono essenzialmente: il rifugio, l'ormeggio e lo stazionamento, i servizi essenziali all'imbarcazione, la comunicazione con il territorio; a questi possono aggiungersi altri servizi pregiati di natura pubblica, quali i servizi di sicurezza, come i posti di Polizia e della Guardia di Finanza e la torre di controllo per il traffico, i servizi di accoglienza per gli utenti, come la stazione marittima, i servizi igienici, l'edicola d'attesa, e i servizi per il trasporto pubblico via mare, come lo scalo per gli aliscafi, ecc.; tali servizi risultano spesso sostanzialmente indipendenti da quelli connessi all'attività diportistica e, almeno ai fini dello sviluppo dell'analisi economica, possono essere considerati come beni meritori.

Per quanto riguarda i servizi *turistici* connessi all'attività diportistica, generalmente essi sono correlati sia a fattori ambientali, fisici, geografici, sociali, economici, turistici, storici, naturalistici ed archeologici, che caratterizzano il luogo di ubicazione del porto, sia a fattori relativi al porto in senso stretto: pontili di ormeggio attrezzati (con allacciamento alla rete elettrica ed idrica), rimessaggio barche, officina, parcheggi, ecc.; infine, i servizi *complementari* per il turismo sono rappresentati, ad esempio, dai punti di ristoro (ristorante e bar), negozi specializzati per la nautica e altri negozi di tipo turistico, club nautico, scuola di nautica, società di noleggio natanti, ecc.

Il porto turistico rappresenta, quindi, una struttura complessa che fornisce una molteplicità di servizi, sia collettivi che individuali, ad una molteplicità di categorie di utenti, con ricadute importanti anche sui non utenti in termini di economie esterne e di effetti indotti. La complessità dell'intervento comporta la necessità di modulare il progetto, almeno nella fase di progettazione preliminare, in più fasi realizzative e di ripartirne l'onere della realizzazione tra i vari soggetti interessati, sia pubblici che privati.

Considerata l'opportunità di cofinanziare l'intervento con capitale di rischio sia pubblico che privato, in una logica di *Project Financing* occorre verificare le possibilità di una tale ripartizione assumendo di affidare ai privati la concessione a realizzare e gestire le opere *remunerative* (ad esempio, le opere direttamente imputabili al diporto e le opere "complementari", quali il ristorante, il rimessaggio, ecc.), a fronte del pagamento di un canone commisurato all'entità dei margini di gestione, lasciando alla competenza pubblica la copertura finanziaria dei restanti oneri per la realizzazione e la gestione delle opere con *funzione pubblica*. Tale approccio può risultare utile anche al di fuori di ipotesi di concessione a privati in quanto comunque consente di evidenziare le componenti a reddito del progetto e di quantificare il fabbisogno netto di risorse pubbliche che non trovano copertura nei rientri finanziari.

Essendo particolarmente complessa la quantificazione dei benefici sociali legati all'offerta della componente pubblica, ai fini dell'analisi è opportuno considerare le opere necessarie a tale funzione (anche se non solo ad essa) come dei beni di merito, cioè beni la cui rilevanza sociale ne impone la realizzazione, indipendentemente dai costi. Le restanti opere diventano, allora, opzionali nel senso che la loro realizzazione è subordinata alla verifica della loro convenienza finanziaria, basata sul confronto tra costi e benefici finanziari incrementali rispetto alla situazione di realizzazione della sola componente pubblica;

l'esistenza di margini finanziari positivi fornisce la giustificazione dell'opportunità di realizzare tali opere anche da parte di operatori privati.

In tal caso, dette attività, oltre ad essere in grado di coprire i costi vivi di gestione e di remunerare il capitale privato investito, con i loro margini netti di gestione possono concorrere alla copertura degli oneri finanziari e figurativi a carico della funzione pubblica. Il grado di copertura dipende dalla dimensione di tali margini;

l'eventuale restante parte non coperta, fornisce l'indicazione del costo opportunità sociale connesso al conseguimento di quel bene meritorio, ovvero rappresenta la soglia minimale dei benefici sociali, in aggiunta di quelli finanziari già contabilizzati, necessari a giustificare l'intervento pubblico.

Ai fini della costruzione del piano economico finanziario preliminare può risultare utile organizzare i dati di progetto secondo l'articolazione per fasi di realizzazione e per funzioni svolte in modo da evidenziare (a titolo esemplificativo):

- i costi di investimento del progetto, suddivisi per competenza pubblica e privata;
- l'offerta e la domanda di punta di posti barca con il relativo tasso di occupazione;
- i risultati di gestione del diporto: ricavi da tariffe per i posti barca utilizzati, costi vivi di gestione per le attività di ormeggio, costi figurativi (ammortamenti degli investimenti diretti a carico dei privati), margine lordo di gestione con la sua articolazione tra utile del gestore (almeno il 30% del margine lordo) e il massimo canone di concessione che questi può pagare al soggetto pubblico per concorrere alla copertura dei costi pubblici d'investimento e di gestione;
- i risultati di gestione delle attività complementari, la cui realizzazione è stata ipotizzata a carico dei privati che a fronte dell'investimento riceverebbero una remunerazione in linea con i rendimenti immobiliari (costo figurativo) mentre il canone locativo che potrà essere corrisposto dal gestore della specifica attività rappresenta il ricavo; la differenza tra i due rappresenta la quota massima che potrebbe arrivare al soggetto pubblico come canone di concessione;
- i risultati di gestione del porto nel complesso delle funzioni pubbliche che gli siano state attribuite, limitatamente alle seguenti voci rilevanti ai fini dell'analisi finanziaria: ricavi, determinati dai canoni di concessione pagati dai privati gestori delle attività di diporto e complementari, costi vivi di manutenzione delle opere realizzate con finanziamento pubblico, margine lordo quale differenza tra ricavi e costi vivi, costi figurativi (ammortamenti su investimenti pubblici), margine netto, come posta differenziale tra costi figurativi e margine lordo, il cui valore negativo va giustificato attraverso gli ulteriori benefici sociali di cui occorrerà fornire una descrizione/quantificazione. La percentuale di costi figurativi, a carico del pubblico, coperta dal margine lordo esprime la capacità delle attività private di coprire, oltre i costi propri di gestione e di investimento e i costi di manutenzione delle opere realizzate dal pubblico, anche i costi d'investimento pubblico.

I benefici sociali che vanno quantificati a fronte dei costi dell'intervento che non trovano copertura nei benefici finanziari riguardano, in primis, le funzioni *pubbliche* proprie assolute dal porto, quali il rifugio, l'ormeggio e lo stazionamento per le imbarcazioni.

Altri benefici sociali legati alla presenza del porto riguardano essenzialmente la riqualificazione sia dell'area immediatamente adiacente il porto, sia dell'intero bacino *gravitazionale* del porto.

Tale riqualificazione si concretizza in vari modi: in primo luogo, il recupero, la riqualificazione e l'ampliamento di una infrastruttura di trasporto consente di recuperare una nuova via di afflusso/deflusso di turisti, visitatori e passeggeri facilitando e potenzialmente stimolando lo sviluppo dell'area; in secondo luogo, determina un elevato ritorno di immagine per il territorio, per la sua capacità di offrire nuovi servizi alla popolazione residente, ai villeggianti ed ai turisti; in terzo luogo, la presenza di un porto può comportare anche un notevole impatto ambientale positivo, in quanto determina una protezione per la costa, ad esempio, riducendo l'asporto di materiale litoraneo causato dall'azione erosiva del mare, consente la realizzazione della tipica *"passeggiata a mare"*; infine, la presenza di un porto rappresenta anche un forte elemento di integrazione territoriale e di sviluppo di attività sociali ed imprenditoriali private. Tra queste risultano di particolare interesse le società di noleggio di imbarcazioni, il cui oggetto dell'attività può essere così sintetizzato:

- noleggio di imbarcazioni da diporto (core business);
- servizi aggiuntivi: informazioni su luoghi e strutture di interesse turistico, servizi disponibili in aree portuali e non, organizzazione di escursioni private e collettive per la visita di città e dintorni, corsi di fotografia e immersioni subacquee.

Per tali attività, ove previste, può risultare utile l'elaborazione di uno specifico *business plan* in grado di evidenziare il dimensionamento in termini di imbarcazioni offerte, l'equilibrio gestionale, le ricadute occupazionali, il livello di domanda soddisfatta in termini di diportisti aggiuntivi e, soprattutto, in termini di minor fabbisogno di posti barca individuali.

Per quanto riguarda le notevoli ricadute sui non utenti in termini di effetti indotti, le attività marittime generano forti impatti sull'economia in generale, sia a monte che a valle del processo produttivo. Tali impatti dipendono dalle dimensioni e dai contenuti del Piano complessivo e molto meno dalla sua articolazione territoriale per cui gli eventuali benefici indotti vanno attribuiti al Piano e non alle singole scelte localizzative.

A livello di progettazione preliminare, lo studio di fattibilità deve fornire tutte le informazioni necessarie alle decisioni da prendere a quel livello: in particolare occorre dimostrare che l'intervento è in grado di essere finanziato anche da capitali privati e che il finanziamento pubblico si giustifica in termini di benefici

sociali fino ad una certa soglia; la massimizzazione del finanziamento privato e dei benefici sociali netti dovrà essere affidata alle successive fasi di progettazione, da un lato, ed ai meccanismi incentivanti di gara concorrenziale con cui si selezionerà la componente privata, dall'altro.

Elementi per la redazione del piano economico finanziario Queste note seguono le indicazioni predisposte dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Campania, "Linee Guida alla compilazione della documentazione richiesta per la valutazione dei Progetti Integrati", cui si rimanda per una più completa visione d'insieme.

#### Analisi della domanda e dei fabbisogni locali

- Con riferimento alle condizioni attuali dell'offerta locale e regionale, descrivere e quantificare la domanda attuale e potenziale relativa all'intervento che si intende realizzare. La domanda comprende i destinatari che potranno, direttamente e indirettamente, beneficiare dell'intervento (es. diportisti).
- Spiegare in quale misura l'infrastruttura è prioritaria per il territorio di riferimento. Indicare se sono state analizzate soluzioni alternative, anche tecnologiche e, in caso affermativo, indicare le ragioni per le quali sono state scartate. Riferire inoltre se esistono interessi significativi contrastanti con la realizzazione dell'opera (es. relativamente agli aspetti ambientali o alla priorità assegnata ad altri interventi).

#### Fattibilità finanziaria

- Indicare i costi da sostenere per la realizzazione dell'infrastruttura, possibilmente articolati per lotti funzionali e per funzioni assolute (vedi Metodologia di valutazione). I costi devono essere disaggregati per anno e per voce di costo. Occorre distinguere i costi di investimento (nella fase di cantiere), da quelli di gestione che si verificano nella fase a regime.
- Distinguere le diverse forme di finanziamento. Per quanto riguarda le risorse private, indicare le modalità di acquisizione (es. project financing, altri strumenti di ingegneria finanziaria).
- Specificare se esistono altre risorse finanziarie che possono integrare il finanziamento principale.
- Riportare i flussi finanziari in uscita (gestione e manutenzione) e in entrata (eventuali ricavi), previsti successivamente al completamento dell'infrastruttura e il loro saldo. L'orizzonte temporale deve essere il più breve possibile ma comunque in grado di garantire con i ritorni finanziari la copertura degli oneri d'investimento previsti a carico del privato. Per progetti superiori a 10 MEuro si dovrà predisporre un'analisi costi - benefici secondo quanto indicato nella Metodologia di valutazione, in linea con le metodologie proposte dal Nucleo di valutazione regionale o similari (Guida all'Analisi Costi-Benefici dei Grandi Progetti nel contesto delle Politiche Regionali della CE, edizione 1997).

#### Risultati attesi

- Indicare i valori attuali ed attesi degli indicatori di realizzazione e di risultato.
- Impatti socio - economici attesi
- Stimare specifici indicatori di impatto. Indicare quelli pertinenti e stimare il loro valore atteso dopo il completamento dell'infrastruttura.

#### *I requisiti del progetto definitivo*

##### *Documenti componenti il progetto*

Il progetto definitivo, redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e di quanto eventualmente prescritto in sede di conferenza di servizi, contiene tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio della concessione

demaniale marittima.

Esso comprende:

- DA) relazione generale;
- DB) relazioni geologica, geotecnica, sedimentologica, idrologica, idraulica, sismica;
- DC) relazione idraulica-marittima e studi su modello;
- DD) elaborati grafici;
- DE) studio di impatto ambientale (ove previsto dalle vigenti norme) ovvero studio di inserimento ambientale e paesaggistico;
- DF) calcoli delle strutture e degli impianti;
- DG) disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici;
- DH) stima sommaria dei lavori;
- DI) quadro economico;
- DJ) piano economico-finanziario definitivo.
- DK) piano di monitoraggio e manutenzione.

Nei successivi paragrafi, per opportuna esemplificazione, sono proposti schemi tipo dei singoli elaborati costituenti il progetto definitivo che, inoltre, dovrà essere redatto in armonia con i correnti standard di settore, con particolare riferimento a quelli prodotti dall'Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione dalle "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" regionale.

#### **DA) Relazione generale**

La relazione fornisce i chiarimenti atti a dimostrare la rispondenza del progetto alle finalità dell'intervento, il rispetto del prescritto livello qualitativo, dei conseguenti costi e dei benefici attesi.

In particolare la relazione:

- a. descrive, con espresso riferimento ai singoli punti della relazione generale del progetto preliminare, i criteri utilizzati per le scelte progettuali, la tipologia delle opere, l'inserimento dei lavori sul territorio, la destinazione del materiale dragato, le caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali prescelti nonché i criteri di progettazione delle strutture e degli impianti, in particolare per quanto riguarda la sicurezza, la funzionalità e l'economia di gestione;
- b. contiene l'indicazione di tutti gli aspetti riguardanti la topografia, la geologia, l'idrologia, il paesaggio, l'ambiente e gli immobili di interesse artistico o storico, che sono stati esaminati e risolti in sede di progettazione delle opere attraverso indagini e studi specialistici;
- c. indica le soluzioni adottate per il superamento delle barriere architettoniche;
- d. riferisce in merito all'idoneità delle reti esterne di energia elettrica, acqua potabile, antincendio, fognatura, telefono, metano atte a soddisfare le esigenze connesse all'esercizio delle opere da realizzare ed in merito alla verifica sulle interferenze delle reti con la nuova volumetria;
- e. contiene le motivazioni che hanno indotto il progettista ad apportare variazioni rispetto al progetto preliminare;
- f. individua le eventuali opere di abbellimento artistico o di valorizzazione architettonica, raccordandole alle scelte progettuali descritte;
- g. contiene l'aggiornamento dei tempi e degli adempimenti indicati nel cronogramma del progetto preliminare;
- h. illustra il piano economico e finanziario definitivo, a maggiore dettaglio di quello redatto in sede di progetto preliminare.

#### **DB) Relazioni geologica, geotecnica, sedimentologica, idrologica, idraulica, sismica**

La relazione geologica comprende l'inquadramento geologico dei luoghi sulla base delle conoscenze della geologia regionale, la identificazione delle formazioni presenti nel sito, lo studio dei tipi litologici, della struttura e dei caratteri fisici del sottosuolo, anche sulla base di appositi sondaggi geognostici.

La relazione geotecnica definisce, sulla base delle indagini geotecniche, il comportamento meccanico del volume di terreno influenzato, direttamente o indirettamente, dalla costruzione delle opere. La medesima relazione illustra i calcoli geotecnici per gli aspetti che si riferiscono al rapporto delle opere con il

terreno (portanza e cedimenti di sedime).

La relazione sedimentologica definisce le caratteristiche granulometriche del materiale costituente il segmento di litorale entro il quale è inserita l'opera (nel caso di coste basse).

Le relazioni idrologica e idraulica comprendono, a seconda dei casi, lo studio delle acque sotterranee e delle acque superficiali e meteoriche.

La relazione sismica è redatta solo in presenza di una significativa sismicità del sito oggetto dell'intervento (di cui se ne dovrà tenere conto, a norma di legge, nello sviluppo dei calcoli strutturali).

#### **DC) Relazione idraulico-marittima e studi su modello**

La relazione idraulico marittima è il risultato di un opportuno approfondimento degli aspetti e delle problematiche tecniche già affrontate in sede di progettazione preliminare, giustificando l'utilizzo della più aggiornata modellistica (matematica e/o fisica) del settore.

Ciò a garanzia della piena fattibilità tecnica del proposto intervento e a salvaguardia del bene demaniale marittimo interessato dalle opere.

La relazione è strutturata in un testo base e in studi di settore allegati, secondo un'articolazione formalmente riconducibile a quella dello studio idraulico marittimo preliminare:

- inquadramento geografico del paraggio;
- fonti dei dati meteomarini e morfologici utilizzati;
- individuazione dei settori di traversia (principali e secondari);
- individuazione dei fetch geografici ed efficaci;
- regime anemologico locale;
- clima del moto ondoso in acqua profonda;
- statistica degli eventi estremi di moto ondoso in acqua profonda per settori di provenienza delle onde;
- studio delle variazioni del livello medio marino. Nel caso di porti-canale si dovrà tenere conto della variazione dei livelli indotta dalle variazioni della portata fluviale. Occorrerà inoltre definire i livelli idrici di riferimento per la progettazione delle opere foranee e delle opere interne;
- correnti costiere dovute alla circolazione generale;
- studio della propagazione del moto ondoso da largo a riva mediante l'ausilio di apposita modellistica matematica;
- individuazione delle condizioni di moto ondoso di progetto delle opere foranee. Il moto ondoso di progetto andrà correlato al corrispondente tempo di ritorno;
- analisi diacronica dell'evoluzione del litorale e degli apporti solidi fluviali.

Questa analisi, particolarmente importante nel caso in cui le nuove opere interessino direttamente litorali sabbiosi, andrà estesa, qualora necessario, all'intera unità fisiografica e dovrà fornire una interpretazione delle cause che hanno determinato particolari evoluzioni del litorale negli ultimi 10÷20 anni;

- ricostruzione dell'evoluzione subita dal litorale negli ultimi anni mediante l'applicazione di idonea modellistica matematica;
- previsione dell'evoluzione futura del litorale (almeno dieci anni) in assenza e in presenza delle nuove opere mediante modellistica matematica;

- studio degli eventuali fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale e/o del canale di accesso, con modellistica fisica e/o matematica;
- individuazione degli interventi mitigatori atti a garantire che le nuove opere non inneschino fenomeni erosivi nell'area costiera di interesse e per contenere, se necessario, fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura portuale;
- verifica dell'efficacia di tali provvedimenti mediante applicazione di idonea modellistica matematica;
- dimensionamento dei provvedimenti individuati e, se necessario, calcolo dei relativi oneri di gestione;
- studio della penetrazione del moto ondoso all'interno dello specchio d'acqua portuale mediante l'applicazione di idonea modellistica matematica;
- studio della agibilità dell'imboccatura portuale e degli specchi acquei interni ai fini della navigazione, con l'eventuale uso di modelli matematici. Nel caso di porti-canale l'agibilità e la navigazione interna andranno verificate tenendo conto della corrente fluviale;
- studio con modello matematico dei fenomeni di risonanza portuale e ottimizzazione della geometria dello specchio acqueo e della disposizione planimetrica degli ormeggi;
- studio con modello matematico sulla qualità delle acque interne portuali, con individuazione degli eventuali provvedimenti mitigatori e loro dimensionamento.

Qualora non fosse possibile definire condizioni di acqua profonda per la statistica dei valori estremi di moto ondoso, si ricorrerà a metodi alternativi che andranno opportunamente descritti e giustificati.

#### **DD) Studio di impatto ambientale o studio di inserimento ambientale e paesaggistico**

Lo studio di impatto ambientale, ove previsto dalla normativa vigente, redatto secondo le norme tecniche che disciplinano la materia, è predisposto dall'aspirante concessionario contestualmente al progetto definitivo sulla base dell'integrazione e della reciproca utilizzazione dei dati e delle informazioni raccolte nell'ambito del progetto e delle analisi sull'impatto ambientale. Lo studio è così articolato (ex All. C del D.P.R. 12/04/1996):

##### 1) Descrizione del progetto, comprese, in particolare:

- una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e delle esigenze di utilizzazione del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
- una descrizione delle principali caratteristiche dei processi produttivi, con l'indicazione della natura e delle quantità dei materiali impiegati; la descrizione della tecnica prescelta, con riferimento alle migliori tecniche disponibili a costi non eccessivi, e delle altre tecniche previste per prevenire le emissioni degli impianti e per ridurre l'utilizzo delle risorse naturali, confrontando le tecniche prescelte con le migliori tecniche disponibili;
- una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previste (inquinamento dell'acqua, dell'aria e del suolo, rumore, vibrazioni, luce, calore, radiazioni, ecc.) risultanti dall'attività del progetto proposto;
- le relazioni tra il progetto e gli strumenti di programmazione e di pianificazione vigenti.

##### 2) Illustrazione delle principali soluzioni alternative possibili, con indicazione dei motivi principali della scelta compiuta, tenendo conto dell'impatto sull'ambiente.

##### 3) Analisi della qualità ambientale con riferimento alle componenti dell'ambiente potenzialmente soggette ad un impatto importante del progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, alla fauna e alla flora, al suolo, all'acqua, all'aria, ai fattori climatici, ai beni materiali, compreso il patrimonio architettonico ed archeologico, al paesaggio e all'interazione tra questi fattori.

##### 4) Descrizione dei probabili effetti rilevanti, positivi e negativi, del progetto proposto sull'ambiente:

- dovuti all'esistenza del progetto;
  - dovuti all'utilizzazione delle risorse naturali;
  - dovuti all'emissione di inquinanti, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti, e la menzione dei metodi di previsione utilizzati per valutare gli effetti sull'ambiente.
- 5) Una descrizione delle misure previste per evitare, ridurre e se possibile compensare rilevanti effetti negativi del progetto sull'ambiente.
  - 6) Un riassunto non tecnico delle informazioni trasmesse sulla base dei punti precedenti.
  - 7) Un sommario delle eventuali difficoltà (lacune tecniche o mancanza di conoscenze) incontrate nella raccolta dei dati richiesti.

Lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico è redatto con la caratterizzazione ed il dettaglio adeguati all'importanza e allo sviluppo del progetto definitivo a maggiore definizione di quello redatto in sede di progetto preliminare.

Nel documento sono analizzate le misure atte a ridurre o compensare gli effetti delle opere sull'ambiente e sulla salute umana, avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato dalle opere in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie alla esecuzione dei lavori, all'esistenza dei vincoli che insistono sulle aree interessate.

#### **DE) Elaborati grafici**

Gli elaborati grafici descrivono le principali caratteristiche dei lavori, le superfici e i volumi da realizzare. Essi individuano il tipo di fondazione delle opere e sono redatti nelle opportune scale in relazione al tipo di opera.

Negli elaborati grafici tutte le quote topografiche e batimetriche andranno riferite ad un caposaldo fisso la cui quota dovrà essere a sua volta riferita al livello medio marino locale che sarà determinato mediante opportune misure.

Per le opere marittime interne ed esterne occorre redigere, nelle opportune scale, i seguenti elaborati grafici, ad integrazione/sostituzione di quelli già presentati in sede di progetto preliminare:

- corografia del paraggio. Indicazione dei settori di traversia;
- planimetria stato di fatto, con indicazione delle quote topografiche e batimetriche attuali, risultanti da recenti documentate campagne;
- planimetria d'insieme dell'intervento, con indicazione delle quote topografiche e batimetriche di progetto e dell'area richiesta in concessione;
- planimetria di riferimento delle sezioni tipo;
- sezioni tipo opere foranee - particolari;
- sezioni tipo opere interne - particolari;
- opere d'arte portuali; arredi di banchina;
- planimetria di riferimento delle sezioni di computo;
- sezioni di computo opere foranee;
- sezioni di computo opere interne;
- planimetria dei posti barca (individuazione della flotta tipo) e dei parcheggi auto;
- planimetrie d'insieme delle sistemazioni a terra. Planovolumetrici. Prospetti d'insieme;
- planimetria con zonizzazione delle funzioni;
- accessibilità portuale (definizione puntuale della viabilità interna e esterna);
- navigabilità con indicazione delle rotte di ingresso e delle evoluzioni interne);
- stralcio dello strumento di pianificazione paesistico-territoriale e del piano urbanistico generale o attuativo, sul quale è indicata la localizzazione delle opere;

- stralcio di altri eventuali piani territoriali, sia a carattere generale che settoriale, già presentati in sede di progetto preliminare.

Per i principali edifici e per gli impianti tecnologici occorre redigere, nelle adeguate scale, i seguenti elaborati grafici:

a) stralcio dello strumento urbanistico generale o attuativo con l'esatta indicazione dell'area interessata dalle opere;

b) planimetria d'insieme, comprendente il piano quotato con le indicazioni delle curve di livello dell'area interessata, delle strade, della posizione, sagome e distacchi delle eventuali costruzioni confinanti e delle eventuali alberature esistenti;

c) planimetria, in relazione alla dimensione dell'intervento, corredata da due o più sezioni atte ad illustrare tutti i profili significativi dell'opera, anche in relazione al terreno, alle strade ed agli altri edifici circostanti, prima e dopo la realizzazione, nella quale risultino precisati la superficie coperta di tutti i corpi di fabbrica che la compongono. Tutte le quote altimetriche relative sia al piano campagna originario sia alla sistemazione del terreno dopo la realizzazione dell'opera, vanno riferite ad un caposaldo fisso quotato rispetto al livello medio marino locale. La planimetria riporta la sistemazione degli spazi esterni

indicando le recinzioni, le essenze arboree da porre a dimora e le eventuali superfici da destinare a parcheggio; è altresì integrata da una tabella riassuntiva di tutti gli elementi geometrici del progetto: superficie dell'area, volume dell'edificio, superficie coperta totale e dei singoli piani e ogni altro utile elemento;

d) le piante dei vari livelli nella scala prescritta dai regolamenti edilizi o da normative specifiche e con l'indicazione delle destinazioni d'uso, delle quote planimetriche e altimetriche e delle strutture portanti. Le quote alti-metriche vanno riferite al caposaldo di cui alla lettera c) ed in tutte le piante vanno

indicate le linee di sezione di cui alla lettera e);

e) almeno due sezioni, trasversale e longitudinale nella scala prescritta dai regolamenti edilizi o da normative specifiche, per ciascun corpo di fabbrica con la misura delle altezze nette dei singoli piani, dello spessore dei solai e dell'altezza totale dell'edificio. In tali sezioni è altresì indicato l'andamento del terreno prima e dopo la realizzazione dell'opera lungo le sezioni stesse.

Tutte le quote altimetriche sono riferite allo stesso caposaldo di cui alla lettera c);

f) tutti i prospetti dell'opera, a semplice contorno, nella scala prescritta da normative specifiche completi di riferimenti alle altezze e ai distacchi degli edifici circostanti, alle quote del terreno e alle sue eventuali modifiche.

Qualora l'edificio sia adiacente ad altri fabbricati, i disegni dei prospetti devono comprendere anche quelli schematici delle facciate adiacenti;

g) elaborati grafici nella diversa scala prescritta da normative specifiche, atti ad illustrare il progetto strutturale nei suoi aspetti fondamentali, in particolare per quanto riguarda le fondazioni, con l'indicazione delle dimensioni previste dei singoli elementi in modo da poterne determinare il costo relativo;

h) schemi funzionali e dimensionamento di massima dei singoli impianti interni;

i) planimetrie e sezioni in cui siano riportati i tracciati principali delle reti impiantistiche esterne e la localizzazione delle centrali dei diversi apparati, con l'indicazione del rispetto delle vigenti norme in materia di sicurezza.

Per interventi su opere esistenti, gli elaborati indicano, con idoneo graficismo, le parti conservate, quelle da demolire e quelle nuove.

#### **DF) Dimensionamento delle strutture e degli impianti**

I calcoli delle strutture (verifiche idrauliche, geotecniche e statiche delle opere marittime esterne ed interne; verifiche geotecniche e statiche dei principali edifici;

dimensionamento degli arredi portuali, tra i quali bitte, parabordi, pavimentazioni e torri-faro) devono consentirne il dimensionamento ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano apprezzabili differenze sia dal punto di vista tecnico che economico.

I calcoli degli impianti, al fine di una idonea valutazione economica, devono consentire il dimensionamento e l'individuazione delle caratteristiche delle reti e delle apparecchiature principali, nonché la definizione degli eventuali volumi tecnici necessari.

#### **DG) *Disciplinare descrittivo degli elementi prestazionali, tecnici ed economici***

Il disciplinare descrittivo allegato al progetto precisa, secondo quanto prescritto in materia di specifiche tecniche, tutti i contenuti prestazionali che l'opera deve garantire. E' opportuno riferirsi, per quanto possibile, alle norme contenute nel Capitolato Speciale tipo per opere marittime in uso presso il Ministero dei Lavori Pubblici, con particolare riferimento a quelle relative ai requisiti di qualità dei materiali e alle modalità di esecuzione dei lavori.

Il disciplinare contiene la descrizione, anche sotto il profilo estetico, delle caratteristiche, della forma e delle principali dimensioni dei lavori e dei materiali necessarie per integrare le indicazioni degli elaborati grafici.

Il documento, altresì, deve fare esplicito riferimento alle disposizioni normative vigenti rivolte a garantire la durabilità delle costruzioni nell'assegnato periodo di vita tecnica. Ciò alla luce dell'ambiente fortemente aggressivo nel quale sono inserite le opere marittime.

#### **DH) *Stima dei lavori***

La stima dei lavori consiste nel computo metrico estimativo, redatto con l'opportuna definizione applicando alle quantità delle voci delle varie categorie di lavoro i prezzi unitari dedotti dal prezzario del Provveditorato regionale alle opere pubbliche in vigore nella zona in cui i lavori sono localizzati o, in difetto, in 19

vigore in zone contermini con chiari riferimenti agli elaborati grafici del progetto definitivo.

Per eventuali voci mancanti si provvede attraverso l'elaborazione di regolari analisi, dedotte applicando alle quantità di materiali, mano d'opera, noli e trasporti (necessari per la realizzazione delle quantità unitarie di ogni voce) i rispettivi prezzi elementari dedotti da listini ufficiali o dai listini delle locali Camere di commercio (con le opportune eventuali maggiorazioni) ovvero, in difetto, dai prezzi correnti di mercato.

Il computo metrico estimativo costituisce una verifica, nello sviluppo della progettazione:

- a) della rispondenza degli elaborati grafici alle varie categorie di lavoro;
- b) del rispetto dei parametri dimensionali definiti dal progetto preliminare;
- c) dei requisiti dei materiali e componenti impiegati;
- d) dei livelli economici prestabiliti in funzione del livello qualitativo programmato.

Il risultato della stima sommaria dei lavori confluisce in un quadro economico riassuntivo.

#### **DI) *Piano economico-finanziario definitivo***

Il piano economico-finanziario definitivo esplicita puntualmente i contenuti già sommariamente esposti in sede di progettazione preliminare. Il documento deve propedeuticamente fornire tutti gli elementi conoscitivi utili per la successiva determinazione della durata della concessione pluriennale (in sede di eventuale stipula dell'atto formale).

Gli elaborati da produrre sono tipologicamente gli stessi della progettazione preliminare ma se ne differenziano quanto a contenuti, una sola alternativa progettuale da confrontare con la situazione di riferimento, e soprattutto quanto a qualità delle informazioni presentate. Sarà opportuno dedicare particolare

attenzione all'analisi del rischio e di sensitività in funzione della dinamica della domanda in modo da poter suggerire le diverse clausole contrattuali sulla ripartizione del rischio da includere nel contratto di concessione.

#### **DJ) Piano di monitoraggio e manutenzione**

Il piano costituisce parte integrante del progetto definitivo ed è opportunamente coordinato con lo studio di impatto ambientale ovvero con lo studio di inserimento ambientale e paesaggistico. Ha per oggetto la definizione delle modalità operative e dei tempi per l'effettuazione del monitoraggio e della manutenzione programmata delle opere civili e degli impianti tecnologici realizzati durante il richiesto periodo di concessione.

Il fine è quello di garantire nel tempo una inalterata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura nel suo complesso e nei suoi elementi costitutivi, nel rispetto dell'ambiente.

Speciale attenzione è rivolta al monitoraggio delle principali componenti ambientali, con particolare riferimento ai seguenti aspetti:

- qualità dello specchio acqueo interessato alla infrastruttura;
- qualità dell'aria;
- evoluzione della dinamica dei sedimenti relativi al tratto di costa influenzato dalle opere;
- eventuali processi di sedimentazione in corrispondenza dell'imboccatura portuale e dell'avamposto.

La manutenzione programmata, pertanto, garantisce gli opportuni interventi di riequilibrio, anche in relazione agli aspetti sopra riportati.

Il piano, inoltre, determina:

- i costi preventivati per tutte le precedenti attività di monitoraggio e manutenzione, effettuate a cura ed esclusivo onere del concessionario;
- la tempistica per la produzione dei periodici rapporti riportanti i risultati delle attività di monitoraggio e manutenzione, da sottoporre all'attenzione dell'Autorità concedente.

I rapporti introducono, altresì, il confronto tra i dati rilevati dal monitoraggio e quelli scaturiti dalla modellistica appositamente sviluppata in fase progettuale.

Ciò al fine di individuare, nei rapporti stessi, l'eventuale necessità di una ricalibrazione di parti del piano e/o di urgenti interventi di manutenzione non programmata, da realizzarsi a cura ed onere del concessionario, con il preventivo assenso dell'Autorità concedente.

E' facoltà dell'Autorità concedente:

- esercitare sul concessionario un controllo ispettivo per la verifica dell'attuazione del piano e della significatività dei risultati contenuti nei rapporti periodici;
- ordinare a cura e spese del concessionario, qualora non già promosse dallo stesso, le eventuali necessarie ricalibrature del piano (da sottoporre a successiva approvazione dell'Autorità concedente) e/o gli interventi urgenti di manutenzione non programmata.

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
CASTEL VOLTURNO	Adeguamento, potenziamento ed ammodernamento darsena " S. Bartolomeo "	1) Rifiorimento e completamento della scogliera sopraflutto; 2) rifiorimento e completamento della scogliera sottoflutto; 3) arredo banchina; 4) impianto antincendio; 5) dotazione di servizi ai pontili.	REGIONE CAMPANIA		x						x		x	
	Escavo avamposto e zona interna al porto " S. Bartolomeo "-Castelvoturno	Escavo avamposto e zona interna al porto " S. Bartolomeo "	REGIONE CAMPANIA		x						x		x	
	Progetto preliminare di marina attrezzata in Pineta Mare	Progetto preliminare di marina attrezzata in Pineta Mare	privato	-	x	x	-	-	-			x		
MONTE DI PROCIDA	Loc. Acquamorta Porto di III° categoria con funzione servizi passeggeri, peschereccia - turistica e da diporto	1) Completamento del molo di sopraflutto e sottoflutto 2) Smantellamento darsena pescatori e nuova sistemazione 3) Impianti conoide di testata 4) Escavo	COMUNE DI MONTE DI PROCIDA	-	-	x	-	-	-		x			
BACOLI	Opere di consolidamento, arredo e sistemazione banchina porto di Baia	1) Consolidamento testata banchina di attracco; 2) Arredo e sistemazione banchina:	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			
POZZUOLI	Lavori di sistemazione banchina Emporio Nord ed Ovest	1) Ripavimentazione vecchia banchina Emporio Nord ed Ovest; 2) sistemazione Guard rail, segnaletica, griglie raccolta acque piovane,ecc.	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			
	Lavori di escavo dell'intero bacino portuale	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			
	Rifiorimento scogliera a protezione del molo Caligoliano	Rifiorimento scogliere	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			
	Riqualfica della zona retrostante il Muro Caligoliano e della Darsena Pescatori	1) Sistemazione (p'avimentazione, illuminazione, arredo urbano,ecc.)	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
PROCIDA	Delocalizzazione Scogliera Porto Marina Corricella	Delocalizzazione scogliera	COMUNE DI PROCIDA	IN CORSO	x	-	-	-	-	x				
	Sostituzione e spostamento del pontile Aliscafi - Porto Commerciale Marina Grande	Adeguamento	COMUNE DI PROCIDA	x	x	-	-	-	-	x				
	Completamento Porto Turistico di Marina Grande	Allestimento Banchina	COMUNE DI PROCIDA	x	x	-	-	-	-	x		x		
	Potenziamento e Ristrutturazione approdo Marina Chiaiolella	Adeguamento approdo Marina Chiaiolella in PROCIDA	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Rifacimento pavimentazione banchina Marina Chiaiolella e scale di accesso in località "Callia"	Adeguamento approdo Marina Chiaiolella in PROCIDA	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Escavazione dell'intero bacino portuale Porto Commerciale di Procida.	Escavazione dell'intero bacino portuale - Marina grande .	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
ISCHIA	Escavazione di fondali porto d' Ischia	1) escavazione dei fondali antistanti la banchina " Redentare " 2) escavazione dei fondali antistanti la banchina"Riva Destra "	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Opere di adeguamento e ristrutturazione	Pavimentazione Banchina Redentore	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
		Adeguamento altimetrico della banchina Olimpica bassa		-	x	-	-	-	-	x				
		Innalzamento della Banchina Pagoda		-	x	-	-	-	-	x				
		Manutenzione ordinaria e straordinaria dei pontili di attracco aliscafi		-	x	-	-	-	-	x				
Riqualifica area vecchia imboccatura porto	Riqualifica aree	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
STUDIO DI FATTIBILITA' per la realizzazione di una base nautica stagionale a servizio turistico in loc. Ischia Ponte	STUDIO DI FATTIBILITA' per la realizzazione di una base nautica stagionale a servizio turistico in loc. Ischia Ponte	privato	x	-	-	-	-	-		x				

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni	
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale		
CASAMICCIOLA	Opere di rafforzamento strutture portuali di Casamicciola	1) Rafforzamento della scogliera a protezione dell'intero molo di sopraflutto; 2) Ridimensionamento del muro paraonde nella parte di radice; 3) Consolidamento della parte ampliata della banchina.	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
	Escavo dell'intero bacino portuale di Casamicciola	Escavo dell'intero bacino portuale di Casamicciola	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
LACCO AMENO	Lavori di rafforzamento e adeguamento Porto di Lacco Ameno	1) Ricostruzione di un tratto di scogliera; 2) Pavimentazione di parte del pontile attracco	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
FORIO D'ISCHIA	Progetto generale di variante Porto turistico peschereccio	Riorganizzazione e riqualificazione delle aree limitrofe per il miglioramento delle condizioni di fruibilità	COMUNE DI FORIO DI ISCHIA	-	-	-	-	x	-						
PORTICI	Ristrutturazione banchina antistante la ferrovia e relativa pavimentazione porto	Ristrutturazione banchina antistante la ferrovia e relativa pavimentazione porto	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
ERCOLANO	Opere per l'approdo agli scavi di Ercolano (Legge 64/86)	Costruzione di bacino portuale di 20000 mq.	COMUNE DI ERCOLANO	-	-	-	-	x	x	x				Progetto già finanziato con fondi L.64/86	
TORRE DEL GRECO	Idea progetto ampliamento porto	Idea progetto ampliamento porto	privato	-	x	-	-	-	-		x				
	Ampliamento porto	1) Costruzione di un pennello; 2) Costruzione banchina zona cantieri ed ampliamento piazzale; 3) Costruzione scalo di alaggio; 4) Escavo; 5) Realizzazione pontili galleggianti; 6) Impianto idrico ed antincendio banchina di levante; 7) Impianto elettrico e di illuminazione.	REGIONE CAMPANIA		x	x	x	IN ELABORAZIONE	-	-	x				
	Escavo intero bacino portuale	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
	Costruzione distanziatore per attracco aliscafi	Strutture per l'approdo dei vettori	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x					
	Intervento di riqualificazione-ristrutturazione e completamento	1) Riqualificazione e ristrutturazione banchine; 2) Riqualificazione e ristrutturazione ormeggi 3) Riqualificazione e ristrutturazione sottoservizi ; 4) Aree a destinazione e supporto	COMUNE TORRE DEL GRECO	-	-	x	-	-	-	x				Vedi scheda Intesa Istituzionale di Programma Regione-CIPE	

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
TORRE ANNUNZIATA	Escavo intero bacino portuale	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Approfondimento fondali su rocce specchio acqueo antistante banchina crocelle	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Costruzione pennello per attracco aliscafi	Strutture per l'approdo dei vettori	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Rifiorimento scogliera molo sopraflutto	Rifiorimento scogliere	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Impianto elettrico e di illuminazione	Impianti e servizi a terra	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Pavimentazione Banchina Ponente	Pavimentazione Banchine	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Ripristino muro ex magazzini generali	Opere di consolidamento	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
CASTELLAMMARE DI STABIA	Escavo intero bacino portuale	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Costruzione distanziatore per attracco aliscafi	Strutture per l'approdo dei vettori	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Rifiorimento scogliera diga foranea	Rifiorimento scogliere	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Allungamento molo Quartuccio e diga foranea	Ampliamento banchine e scogliera di protezione	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Pavimentazione Molo Foraneo	Pavimentazione Banchine	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
VICO EQUENSE	Escavo e riqualificazione dell'intero bacino portuale	Escavo e riqualificazione intero bacino portuale	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Strutture logistiche a servizio del Porto di Vico Equense	Strutture di accoglienza a terra per l'utenza delle vie del mare	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Prolungamento banchina - Pavimentazione porto	1) Prolungamento banchina 2) Pavimentazione	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
PIANO DI SORRENTO	Progetto preliminare per il salpamento e la ricostruzione delle scogliere frangiflutto a protezione dell'abitato di Marina di Cassano	1) Salpamento massi 2) Rifornimento scogliere	COMUNE DI PIANO DI SORRENTO	-	x	-	-	-	-	x				
	Ripristino scogliera del molo di sopraflutto - ripristino pavimentazione banchina Porto Marina di Cassano di Piano di Sorrento	1) Ripristino parete di scogliera del molo di sopraflutto; 2) ripristino pavimentazione banchina; 3) Manutenzione ordinaria e straordinaria dei pontili di attracco aliscafi.	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
SORRENTO	Adeguamento, potenziamento ed ammodernamento porto " Marina Piccola "	1) Costruzione distanziatori per attracco aliscafi; 2)Chiusura sgrottature radice molo	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Escavazione dell'intero bacino portuale	Escavazione dell'intero bacino portuale	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Proposta per il finanziamento finalizzato alla realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali di adeguamento funzionale e sicurezza del porto	1) Messa in sicurezza banchina; 2) Consolidamento e ristrutturazione pensilina esistente ; 3) Completamento pavimentazione; 4)Adeguamento funzionale uffici e banchine; 5)Realizzazione pannelli luminosi.	COMUNE DI SORRENTO	-	x	-	-	-	-	x			X	
MASSALUBRENSE	Prolungamento braccio di sopraflutto " Marina di Puolo " e rafforzamento scogliera molo di sopraflutto " Marina della Lobra "	1) Prolungamento braccio di sopraflutto " Marina di Puolo " 2) Rafforzamento scogliera molo di sopraflutto " Marina della Lobra ",	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
	Escavazione specchio acqueo " Marina della Lobra "	Escavazione specchio acqueo " Marina della Lobra "	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
CAPRI	Risanamento e ristrutturazione testata inagibile al molo di sopraflutto del Porto Turistico	Ripristino della funzionalità del tratto di banchina dissestato e rifiorimento della scogliera di protezione del molo di sopraflutto	COMUNE DI CAPRI	-	x	x	x	x	-	x				
	Adeguamento ed ampliamento Porto commerciale	Rifunzionalizzazione ed adeguamento del porto commerciale	COMUNE DI CAPRI	-	x	x	x	x	-	x				
	Interventi di miglioramento funzionale delle aree di Marina Grande a servizio del Porto Commerciale	Interventi di miglioramento funzionale delle aree di Marina Grande a servizio del porto commerciale ( biglietterie, arredo urbano, servizi igienici pubblici, atc.)	COMUNE DI CAPRI	-	x	x	x	x	-	x				
	Ristrutturazione dei bacini portuali di Capri	Rifunzionalizzazione ed adeguamento del porto turistico di Marina di Caterola	COMUNE DI CAPRI	-	x	x	x	x	-	x				
VIETRI SUL MARE	PUE MARINA	Realizzazione Darsena	COMUNE VIETRI SUL MARE	-	x	x	-	-	-	x				
AMALFI	Rifiorimento tratti di scogliera a protezione del litorale del porto di Amalfi	Rifiorimento scogliere	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	x				
SALERNO	Progetto definitivo per la realizzazione dell'Approdo diportistico - Lungomare Colombo - Pastena - Salerno	Progetto definitivo per la realizzazione dell'Approdo diportistico - Lungomare Colombo - Pastena - Salerno	privato	-	x	-	-	-	-		x			

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
AGROPOLI	Escavo dell'area portuale	Escavazione dell'area portuale di Agropoli	COMUNE DI AGROPOLI	x	x	x	x	x	-	x				
	Completamento ed adeguamento Porto turistico	Completamento opere portuali ed adeguamento infrastrutture	COMUNE DI AGROPOLI	x	x	x	x	x	-	x				
CASTELLABATE	Lavori di realizzazione del porto in S.Maria di Castellabate loc. S.Andrea - Punta dell'Inferno Stralcio n. 3 del "Progetto generale"	1) Allargamento 2° tratto; 3) Realizzazione in guida di conoide, della parte comune al 2° e 3° tratto; 4) Realizzazione 3° tratto molo foraneo.	COMUNE DI CASTELLABATE	x	x	x	x	-	-	x				
	Lavori di realizzazione del porto in S.Maria di Castellabate loc. S.Andrea -	Costruzione di un nuovo porto da 514 posti barca	COMUNE DI CASTELLABATE	x	x	x	x	-	-		x			
	Sistemazione del porto di S.Marco	1) Consolidamento del molo di sopraflutto 2) Completamento della testata 3) Realizzazione della banchina con relativi impianti 4) Rifacimento della pavimentazione 5) Rifacimento del molo paraonde 6) Ampliamento banchina 7) Escavo del passo marittimo	COMUNE DI CASTELLABATE	-	-	-	-	x	-	x				
	Lavori di sistemazione del porto di S. Marco di Castellabate	1) Adeguamento molo di sottoflutto; 2) Adeguamento molo sopraflutto; 3) Banchinamento molo attracco aliscafi; 4) Sistemazione banchina di riva; 5) Realizzazione servizi igienici e impiantistica.	COMUNE DI CASTELLABATE	-	x	x	x	x	-	x				
POLLICA (ACCIAROLI)	Ripristino sgrottature banchine molo sopraflutto	Realizzazione di tutti i servizi connessi all'attività portuale per la pesca ed il diporto	COMUNE DI POLLICA					x		x				
	Ammodernamento struttura portuale di Acciaroli	Realizzazione di tutti i servizi connessi all'attività portuale per la pesca ed il diporto	REGIONE CAMPANIA		x			x		x				

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
POLLICA (PIOPI)	Progetto generale esecutivo del porto turistico di Pioppi	1) Costruzione del molo di sopraflutto e sottoflutto 2) Costruzione piazzale di riva, scalo di alaggio 3) Fabbricato servizi 4) Capitaneria di porto 5) Servizi igienici - sanitari 6) Opere accessorio di completamento 7) Strada di accesso all'approdo	COMUNE DI POLLICA						x		x			
CASALVELINO	Escavo fondali Bacino portuale	Escavo fondali	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-	-	x			
	Completamento approdo turistico Marina di Casalvelino	1) Completamento molo di sottoflutto 2) Escavo fondali 3) Installazione pontili galleggianti 4) Servizi 5) Sistemazione piazzale Darsena con area a verde attrezzata. 6) Realizzazione palezzina di servizi	COMUNE DI CASALVELINO	-	-	-	x	-	-	x		LEGGE 208/98 DELIB. CIPE 9/7/98		PROGETTO SPONDA
	Completamento approdo turistico .Peschereccio	1) Escavo dell'attuale bacino portuale 2) Completamento molo sopraflutto 3) Realizzazione di pontili di attracco di pescherecci 4) Realizzazione di impianto idrico e di illuminazione 5) Sistemazione del piazzale del molo di sottoflutto con installazione di servizi ( rifornimento carburante e circolo nautico)	COMUNE DI CASALVELINO	-	-	-	-	x	-	x				
PISCIOTTA	Lavori di completamento del porto	1) Dragaggio bacino 2) Rifiorimento molo sopraflutto	COMUNE DI PISCIOTTA	-	-	-	x	-	-	x				
	Progetto di completamento porto	Opere di completamento	COMUNE DI PISCIOTTA	-	-	-	-	x	x	x				
	Completamento del porto di IV° classe	1) Ampliamento banchina 2) Strutture a terra 3) Impianti	COMUNE DI PISCIOTTA	-	-	-	-	x	x	x				

Comune / Località	Titolo Progetto	Descrizione Intervento	Soggetto Proponente	Stato Progettazione						Finanziamento		Assenza di Conformità		Annotazioni
				Studio di fattibilità	Idea Progettuale	Progetto Preliminare	Progetto definitivo	Progetto esecutivo	Acquisizione Parere	Pubblico	Privato	Amministrativo	Legale	
<b>CENTOLA</b>	Completamento impianto portuale esistente per la realizzazione di un approdo turistico	Completamento impianto portuale esistente per la realizzazione di un approdo turistico - <b>Loc. PALINURO</b>	COMUNE DI CENTOLA	-	x	x	-	-	-		x			
<b>MARINA DI CAMEROTA</b>	Completamento ed adeguamento del porto di Marina di Camerota	Completamento delle banchine fisse attrezzate e realizzazione di opere di servizi trasportistici a terra	COMUNE DI MARINA DI CAMEROTA						x	x	x			
	Costruzione di locali di servizio per le attività da pesca nell'area portuale di Marina di Camerota	1) Locali di servizio 2) Impianti tecnologici di supporto 3) Sistemazione esterna del piazzale e delle banchine 4) Sistemazione esterna a verde degli spazi pertinenziali ai locali di servizio e del piazzale	COMUNE DI MARINA DI CAMEROTA						x	x	x			
<b>SANTA MARINA</b>	Completamento ed adeguamento del porto di Policastro	Realizzazione di banchine fisse per l'ormeggio ed opere di attrezzaggio a terra per i servizi trasportistici	COMUNE DI S.MARINA	-	x	x	x	x	-					
	Lavori di completaqmento del porto di Santa marina nella frazione Policastro Bussentino VII Lotto	Opere di completamento banchine fogne, rete idrica, impianti elettrici, dragaggio, ecc.	COMUNE DI S.MARINA	-	x	x	x	x	-					PROGETTO SPONDA
<b>S.GIOVANNI A PIRO ( SCARIO )</b>	Progetto di messa in conformità del porto di Scario	1) Prolungamento, ripristino e adeguamento delle strutture esistenti del molo di sopraflutto e sottoflutto 2) Escavo di fondali 3) Impianti arredi banchine e pontili 4)Uffici servizi del porto 5) Viabilità e parcheggio	COMUNE DI S: GIOVANNI A PIRO ( SCARIO )									x	x	
<b>SAPRI</b>	Costruzione pennello per attracco aliscafi "Vie del Mare" e arredo banchine	1) Strutture per approdo dei vettori;	REGIONE CAMPANIA	-	x	-	-	-	-		x			