



## **REGIONE CAMPANIA**

### **Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo**

Linee Programmatiche per lo Sviluppo del  
Sistema Integrato della Portualità Turistica

## Linee Programmatiche per lo sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica\*

### Indice

#### Premessa

- 1) Finalità ed obiettivi del documento
- 2) L'articolazione territoriale dell'offerta regionale
  - 2.1 Le funzioni della portualità turistica
  - 2.2 I carichi potenziali attratti dalla funzione diportistica
  - 2.3 I carichi potenziali attratti dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero
- 3) Criticità ed emergenze della portualità turistica in Campania
- 4) Potenzialità e risorse della portualità turistica in Campania
- 5) Il concetto di sistema integrato della portualità turistica
- 6) La costruzione del sistema
  - 6.1 La domanda
  - 6.2 L'offerta
    - 6.2.1 Le tipologie di offerta
    - 6.2.2 Le interazioni tra tipologie di offerta e funzioni integrative
- 7) Le indicazioni programmatiche per lo sviluppo del sistema
- 8) La programmazione degli interventi infrastrutturali: invariante e opzioni
- 9) Strumenti attuativi del programma
- 10) Indicazioni tecnico-prestazionali delle proposte di intervento

---

#### Allegati:

- |            |  |
|------------|--|
| Allegato 1 | Le nuove competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo  |
| Allegato 2 | Schedatura dei porti   |
| Allegato 3 | Il diporto in Campania: una difficile quantificazione  |
| Allegato 4 | Requisiti tecnici e standard prestazionali delle proposte progettuali  |
| 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 |
| Allegato 6 | Rassegna dei progetti pervenuti alla Regione Campania  |

---

\*I contenuti metodologici e programmatici del presente documento sono stati illustrati in data 26.03.2002, nel corso di apposita audizione, alla IV Commissione Consiliare nell'ambito della presentazione della delibera programmatica per gli investimenti sulle infrastrutture dei trasporti successivamente approvata con deliberazione di G.R.C. n. 1282 del 5.04.2002;

Il documento, inoltre, è stato presentato in data 6 giugno 2002 ai seguenti Enti e Amministrazioni, le cui osservazioni sono state recepite così come riportato nelle note al testo: Provincia di Napoli, Provincia di Caserta, Provincia di Salerno, Autorità Portuale di Napoli, Autorità Portuale di Salerno, Capitaneria di Porto di Napoli, Capitaneria di Porto di Salerno, Capitaneria di Porto di Castellammare, Capitaneria di Porto di Torre del Greco, Ente Parco del Cilento e del Vallo di Diano, Ente Parco di Punta della Campanella, Ente Parco dei Campi Flegrei, Sovrintendenza ai BAPPSAD della Provincia di Napoli, Sovrintendenza ai BAPPSAD della Provincia di Caserta, Sovrintendenza ai BAPPSAD delle Province di Salerno, Avellino e Benevento, Sovrintendenza ai Beni Archeologici di Napoli e Caserta, Sovrintendenza ai Beni Archeologici di Pompei, Sovrintendenza ai Beni Archeologici delle Province di Salerno, Avellino e Benevento.

**Il documento è stato elaborato dal gruppo tecnico  
dell'Assessorato ai Trasporti:**

Dr.ssa Brunella Rallo - Coordinamento  
Ing. Renato Mennitti  
Geom. Vincenzo Consalvo  
Arch. Maurizio Schiazzano

**con la consulenza di:**

Prof. Ing. Mario Calabrese  
Prof. Ing. Marino de Luca  
Prof. Amedeo Di Maio  
Arch. Bruno Discepolo  
Prof. Manlio Ingrosso  
Ing. Antonietta Sannino  
Dr.ssa Maria Elisabetta Varrone  
Avv. Ludovico Visone

## Premessa

Nei moderni *processi di pianificazione di settore*, il tema della portualità turistica tende ad essere inserito e compreso all'interno delle dinamiche complesse che hanno luogo lungo la fascia costiera, con particolare riferimento a quelle funzioni "marine" e "terrestri" che identificano nei porti turistici i nodi funzionali per la reciproca interazione. Lo sviluppo della portualità turistica viene legato, quindi, alla sensibilità, complessità e articolazione della fascia costiera che può vedere coinvolte sia aree metropolitane fortemente urbanizzate, sia aree destinate esclusivamente, o prevalentemente, ad un uso turistico, sia aree ambientalmente "fragili". In tutti i casi, lo sviluppo del settore è legato al livello di integrazione che riesce a stabilire con il territorio, ossia il grado in cui riesce a "interpretare" un insieme di domande d'uso - manifeste e/o allo stato latente - provenienti dalle popolazioni residenti, dai settori produttivi, da turisti e visitatori e che possono manifestarsi anche contemporaneamente e su di uno stesso luogo.

Lo *stato attuale della portualità turistica* in Campania risulta completamente inadeguato a garantire standard di comfort per gli utenti e di rispetto per l'ambiente costiero sia marino che terrestre: sul piano infrastrutturale la maggior parte dei porti e degli approdi si caratterizza per la vetustà e l'insicurezza delle opere di difesa e delle banchine di ormeggio, per la carenza e scarsa funzionalità delle aree di servizio e di quelle dedicate all'accoglienza dei passeggeri, per lo stato dei fondali che necessitano di maggiori e continui interventi di controllo e di dragaggio. Sul piano territoriale, le criticità sono rappresentate, in primo luogo, dall'assetto delle connessioni infrastrutturali con l'entroterra, dall'organizzazione dell'intero sistema di accessibilità portuale nonché dalla carenza di spazi retroportuali; sul piano sistemico-gestionale, infine, le maggiori criticità sono nella scarsa qualità e quantità di servizi offerti per il diporto e per i collegamenti marittimi, nella scarsa integrazione tra porti e territorio ed, infine, nella carenza di sistemi informatizzati di gestione e di coordinamento degli impianti. Tuttavia, la costa regionale è un luogo che presenta grandi potenzialità di sviluppo economico attraverso la programmazione di un sistema diportistico di eccellenza, che trova nella riqualificazione dei porti esistenti e nella realizzazione di nuova offerta di servizi ed impianti portuali, l'occasione per dare vita ad un nuovo modello di turismo durevole.

Le *nuove competenze regionali* che, con il D.Lgs. 112/98 e a partire dall'1.1.2002, sono estese anche alla programmazione, pianificazione ed esecuzione di opere portuali, come descritto nell'Allegato 1 "Le nuove competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo", consentono di intervenire sul settore della portualità turistica secondo un approccio olistico in grado di "mettere a sistema" la dispersione di risorse oggi esistente. 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".

Il presente documento propone un *metodo di lavoro* e, contemporaneamente, un'interpretazione dello stato attuale del territorio e dello stato desiderabile verso cui orientare l'azione e gli interventi del settore. E' il documento di avvio di un processo di pianificazione per progetti teso a realizzare - anche attraverso il coinvolgimento di capitali privati - un sistema integrato della portualità turistica e dell'intermodalità costiera in grado di orientare il futuro dell'area costiera campana verso un modello di sviluppo sostenibile per l'ambiente, efficiente per l'economia ed equo per le popolazioni ed i territori coinvolti. La portualità turistica rappresenta, infatti, un elemento strategico per riqualificare l'ambiente fisico, per promuovere l'economia locale attraverso la creazione e/o la ri-funzionalizzazione di attività economiche e risorse umane, per tutelare e valorizzare il patrimonio antropico, ambientale e culturale anche attraverso la messa in sicurezza delle infrastrutture presenti. Il progetto del sistema sarà il primo nelle regioni meridionali ad essere sviluppato in aderenza ai principi - ispiratori e operativi - definiti dall'UE per la gestione integrata delle zone costiere (ICZM) e per *l'Integrated Quality Management* per il turismo costiero.

L'*organizzazione sistemica* vede i porti turistici come luoghi di scambio mare-mare, mare-terra, terra-mare per il turismo costiero (non solo di tipo "balneare"), per il tempo libero delle popolazioni residenti, per la mobilità locale e turistica: in questo senso, lo sviluppo e il potenziamento della portualità turistica richiede la riorganizzazione dei sistemi di accessibilità portuale per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera e favorire l'integrazione modale mare-terra sia per il trasporto collettivo (collegamenti marittimi e metrò del mare) sia per il trasporto individuale (diporto nautico). Pertanto, sia gli interventi sugli impianti esistenti, sia gli interventi per nuove strutture, si svilupperanno, sempre nella logica di sistema, rendendo i porti idonei, sotto il profilo infrastrutturale e gestionale, ad assolvere sia le funzioni propriamente diportistiche, sia quelle relative al trasporto ed alla mobilità turistica.

## 1) Finalità ed obiettivi del documento

Le linee programmatiche costituiscono un documento programmatico di settore all'interno del processo di pianificazione dei trasporti della Regione Campania previsto dalla LR 3/2002. Esse si sviluppano in coerenza con la nuova metodologia di pianificazione dove il piano non è più concepito come un atto dirigitico, che elenca tutte le trasformazioni ritenute accettabili ed ammissibili, bensì come uno strumento di regole e di procedure da seguire per pervenire a decisioni convenienti per la collettività e condivise da tutti i soggetti istituzionalmente competenti. Al tradizionale disegno di riassetto, definito in tutti i suoi dettagli ma immutabile nel tempo, il nuovo piano sostituisce le regole da rispettare per giungere, in un quadro strategico delineato all'inizio, alla formulazione delle scelte da assumere man mano che se ne presenta la necessità e che si concretizzano le condizioni politiche e finanziarie per tradurle in realtà. Il tradizionale elenco degli interventi viene sostituito da un "processo" che con continuità nel tempo, attraverso la redazione di una molteplicità di documenti, costruisce il piano dettagliando, precisando e anche arricchendo il disegno strategico iniziale, superando la tradizionale e consolidata struttura gerarchica, verticale e subordinata, dei rapporti tra le istituzioni, ed in particolare dei rapporti tra i diversi livelli di pianificazione, a favore di un sistema pluralista basato sui principi della sussidiarietà e dell'autonomia e organizzato su relazioni di cooperazione, dialogo interattivo, concorso nei processi decisionali, di tipo orizzontale e degerarchizzato.

In questa ottica, le linee programmatiche assumono valenza politica in quanto atto d'indirizzo dell'Amministrazione in tema di criteri normativi, aspetti procedurali, competenze e ruoli dei soggetti pubblici e privati (Allegato 1 - Le nuove competenze della Regione in materia di porti e demanio marittimo); allo stesso tempo assumono valenza tecnica in quanto presentano criteri progettuali, contenuti approfonditi e documentati in relazione allo stato attuale del sistema ed alle potenzialità esistenti. In particolare, il documento consente di assumere decisioni organiche in tema di riqualificazione e/o rifunzionalizzazione di impianti portuali esistenti e di localizzazione di nuovi impianti, in relazione ai diversi settori e aree di business coinvolti. Sono quindi l'avvio del processo di pianificazione della portualità turistica attraverso cui vengono definite le linee strategiche generali, gli obiettivi, le scelte già effettuate, le opzioni da sviluppare, i criteri di progettazione e di valutazione. Questo approccio è tanto più necessario quando si tratta di scelte complesse come quelle sulla portualità turistica che coinvolgono diversi aspetti: ambientali, economici, infrastrutturali, difficilmente definibili in assenza di progetti, o almeno studi di fattibilità tecnico - economico - ambientale.

Attraverso le linee programmatiche l'Amministrazione Regionale:

- ribadisce gli obiettivi operativi della propria politica nel settore dei trasporti;
- stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo del sistema regionale della portualità turistica;
- indirizza - ai fini del coordinamento - la programmazione e la pianificazione degli enti locali nel settore della portualità turistica;
- definisce i requisiti tecnici per la redazione delle proposte progettuali (studi di fattibilità, progetti preliminari e progetti definitivi);
- individua gli strumenti per la realizzazione degli interventi deliberati ricorrendo anche a strumenti finanziari che prevedono la partecipazione del settore privato.

Le linee programmatiche sono sviluppate in aderenza al principio generale di sussidiarietà, ai principi ispiratori di integrazione/coesione economica e sociale, dello sviluppo sostenibile, di una equilibrata competitività per il territorio europeo espressi nello Schema di Sviluppo dello Spazio Comunitario (SSSE)<sup>1</sup> ed in coerenza con gli obiettivi specifici individuati dal medesimo documento:

- sviluppo territoriale sostenibile, equilibrato e policentrico
- parità di accesso alle infrastrutture ed alle conoscenze
- attento uso dei beni naturali e culturali.

La programmazione di un sistema integrato della portualità turistica interagisce in maniera diretta con le problematiche di un territorio particolare quale è quello delle fasce costiere per le quali l'individuazione dei termini di pianificazione e di gestione integrata costituiscono, almeno sul piano attuativo, una sfida tutta da scoprire<sup>2</sup> e sulla quale è concentrata l'attenzione di molti programmi dell'Unione Europea<sup>3</sup>. Pertanto, le linee programmatiche nel recepire i risultati del programma dimostrativo promosso dalla

---

<sup>1</sup> Unione Europea, Conferenza di Lipsia, 1994 e Conferenza di Postdam, 1999.

<sup>2</sup> Viceversa sul piano teorico sembra esservi maggiore chiarezza sui requisiti della Gestione Integrata delle Zone Costiere. Vedi: Commissione Europea, *Verso una strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere: principi generali e opzioni politiche*, 1999.

<sup>3</sup> Vedi ad esempio i programmi INTERREG III.

Commissione Europea sulla gestione integrata delle zone costiere<sup>4</sup>, si sviluppano sulla base dei sette principi considerati necessari per raggiungere uno sviluppo eco-sostenibile, economicamente efficiente e socialmente equo delle zone costiere: approccio di ampio respiro, comprensione delle specificità dell'area d'interesse, sintonia con i processi naturali, adozione di decisioni che non ipotechino il futuro, ricerca del consenso mediante una pianificazione partecipativa, sostegno e coinvolgimento di tutte le istanze amministrative competenti, ricorso ad una molteplicità di strumenti.

In questa accezione del tema, le linee programmatiche assumono l'obiettivo di realizzare in Campania un sistema integrato della portualità turistica orientato a:

- offrire convenienza localizzativa - in senso lato - ai settori produttivi legati alla portualità, migliorando le condizioni strutturali che influiscono sulla loro competitività;
- indurre un'occupazione qualificata attraverso la formazione professionale e la creazione di posti di lavoro nei segmenti di punta dell'economia portuale e del suo indotto;
- contribuire alla tutela e alla riqualificazione della fascia costiera attraverso metodologie progettuali, criteri normativi, aspetti procedurali tesi a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale degli interventi;
- generare lo sviluppo di un turismo durevole.

Le linee programmatiche propongono:

- 1) le funzioni che "vocazionalmente" connotano il territorio e l'economia costiera regionale e le funzioni che "potenzialmente" possono svilupparsi in relazione agli scenari evolutivi nazionali e mediterranei;
- 2) le funzioni che caratterizzano la futura offerta portuale per il diporto e per il turismo costiero e la cui distribuzione all'interno degli ambiti dovrà garantire, contemporaneamente, l'autosostenibilità di ciascun ambito rispetto alle funzioni di base ed a quelle localmente "tipicizzanti" e la contribuzione di ciascun ambito alla competitività nazionale e internazionale del sistema rispetto a funzioni globalmente "di eccellenza";
- 3) il metodo per la costruzione del sistema e le condizioni per rafforzare gli effetti di complementarietà e di integrazione, a livello locale, tra gli ambiti del sistema;
- 4) i criteri di individuazione delle azioni essenziali affinché sia possibile recuperare l'efficienza di base del settore, garantire la sicurezza delle strutture (in mare e a terra), garantire comfort all'utente;
- 5) i criteri e gli standard di progettazione e di fattibilità tecnico-economica degli interventi su porti esistenti e su nuovi porti al fine di garantire un alto livello di qualità nella progettazione e nella realizzazione degli interventi.

## 2) L'articolazione territoriale dell'offerta regionale

La portualità turistica interessa tutta la costa regionale dalla foce del Garigliano al porto di Sapri, in continuità con il sistema laziale (a nord) e con i porti lucani (Maratea) e calabresi (a sud).

Sono stati individuati i seguenti *10 ambiti territoriali*, omogenei sotto il profilo dell'identità territoriale, la cui definizione è coerente con le indicazioni programmatiche fornite dalle rispettive Province e con i documenti di programmazione territoriale e, ove possibile, di pianificazione del settore:

**Ambito Casertano:** corrisponde al litorale domizio che si affaccia sul Golfo di Gaeta tra la foce del Garigliano e Marina di Licola esclusa. È caratterizzato dalla presenza dei fiumi *Garigliano* e *Volturno* con i relativi approdi. L'unico porto esistente è il porto turistico di *S. Bartolomeo* nella zona costiera di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno.

**Ambito Flegreo:** comprende il versante costiero occidentale della provincia di Napoli compreso tra Licola e Pozzuoli, e le isole di Procida e Ischia. Sul versante costiero sono operativi il *Porto di Pozzuoli*, la *Marina di Maglietta*, e in misura limitata il *Porto di Baia*. Approdi sono presenti a *Torregaveta*, *Monte di Procida (Acquamorta)*, *Miseno* e *Bacoli (Marina Grande)*. Procida, oltre il porto di *Marina Grande*, comprende il porticciolo della *Chiaiolella* e l'approdo della *Corricella*. Ad Ischia vi sono complessivamente 4 porti: *Ischia Porto*, *Casamicciola*, *Forio* e *S. Angelo* e l'approdo di *Lacco Ameno*.

**Ambito Napoletano** (di competenza dell'Autorità Portuale di Napoli): coincide con la fascia costiera del Comune di Napoli e comprende, oltre il *Porto di Napoli*, i porticcioli di *Nisida*, *Manzi*, *Posillipo*, *Mergellina (Sannazaro)*, *S. Lucia*, *Molosiglio* e *Vigliena*.

**Ambito Vesuviano:** si estende nella zona orientale della provincia di Napoli e comprende la fascia di territorio tra il mare e il Vesuvio da Portici a Castellammare di Stabia. Nell'area vesuviana sono presenti i porti di *Portici*, *Torre del Greco*, *Torre Annunziata* e *Castellammare di Stabia*.

---

<sup>4</sup> Commissione Europea, *Verso una strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere: principi generali e opzioni politiche*, 1999

**Ambito Sorrentino:** include la fascia costiera del versante napoletano della penisola sorrentina e l'isola di Capri. Sono compresi i porticcioli di *Vico Equense*, *Marina di Equa*, *Marina di Meta (Alimuri)*, *Marina di Cassano (Piano di Sorrento)*, *S. Agnello di Sorrento*, *Marina Piccola* e *Marina Grande* a Sorrento, *Marina di Puolo* e *Marina della Lobra* a Massalubrense. Ad essi si aggiungono il porto di *Marina Grande* e l'approdo di *Marina Piccola* a Capri.

**Ambito Amalfitano:** coincide con il tratto di costa salernitana compreso tra Positano e Cetara. Il porto di maggiori dimensioni si trova ad *Amalfi*, mentre porticcioli di minori dimensioni sono presenti sia a *Maiori* sia a *Cetara*. Punti di ormeggio sono localizzati a *Positano* e *Minori*.

**Ambito Salernitano** (di competenza dell'Autorità Portuale di Salerno): comprende i porti della città di Salerno e più precisamente il *Porto di Salerno* e *Masuccio Salernitano*.

**Ambito della Piana del Sele:** corrisponde al litorale della provincia di Salerno compreso tra Pontecagnano e Paestum. È caratterizzato dalla presenza della foce del fiume *Sele* con il relativo approdo<sup>5</sup>;

**Ambito Cilentano:** è costituito dalla costa compresa fra i golfi di Salerno e di Policastro. I comuni che delimitano la sua costa sono a nord Agropoli e a sud Marina di Camerota. La costa cilentana risulta disseminata da porticcioli, quasi tutti di ridotta dimensione. Sono compresi il porto di *Agropoli* - quello di maggiori dimensioni - di *S. Marco di Castellabate*, *Agnone S. Nicola*, *Acciaroli*, *Marina di Casalvelino*, *Marina di Pisciotta*, *Marina di Camerota* e l'approdo di *Palinuro*.

**Ambito del Golfo di Policastro:** coincide con il tratto campano del golfo di Policastro e comprende il porto di *Scario*, la *Marina di Policastro*, il porticciolo di *Sapri* e i pontili dell'approdo *S. Giorgio* a Sapri.

Sebbene gli ambiti di sistema siano identificati a partire dalla linea di costa, la loro "estensione" coinvolge l'intero territorio retrostante in quanto gli effetti degli interventi che si andranno a realizzare si rifletteranno su un territorio più ampio che va oltre quello dei soli comuni costieri. L'ampiezza di questo territorio "di interazione" può essere stimata in termini di accessibilità, individuando aree con diverse "intensità di legame" dipendenti dalla diversità dei tempi necessari per raggiungere la costa.

L'accessibilità è stata calcolata prendendo come destinazione rappresentativa il porto "baricentrico" di ciascuno ambito e nel calcolo dell'accessibilità si è adottato, come stima del costo degli spostamenti, il tempo di viaggio in un'ora di punta d'un giorno ferialo medio; per la stima dei tempi si è fatto ricorso ad un modello di simulazione dello stato di equilibrio fra domanda di spostamenti su strada ed offerta di capacità stradale<sup>6</sup>.

Utilizzando i risultati della simulazione si sono individuate le isocrone per ciascun porto di riferimento (quindi per ciascun ambito); da esse si evince il diverso grado di interazione che la fascia costiera può sviluppare con i territori retrostanti. Questa interazione evidenzia come le ricadute economiche e sociali degli interventi localizzati sulla costa possono interessare, in misura variabile, tutte le amministrazioni locali della Regione (Fig.1-10).

## 2.1 Le funzioni della portualità turistica

La definizione di un sistema della portualità turistica in Campania interpreta la fascia costiera come spazio dinamico nel quale terra e mare esercitano una reciproca influenza. Pertanto, il sistema portuale viene concepito come sistema spaziale aperto e viene costruito tenendo conto dell'esigenza di utilizzare le risorse presenti attraverso un disegno di pianificazione integrata del mare e della terraferma che favorisca lo sviluppo di relazioni di interdipendenza tra gli elementi del sistema e tra ambiti diversi.

Importanza centrale viene attribuita alle relazioni tra porti e territorio con l'obiettivo di promuovere la riqualificazione della fascia costiera favorendo sia da terra che da mare la fruizione delle risorse presenti con la conseguente valorizzazione del patrimonio (terrestre e marino) ambientale, culturale, archeologico e turistico e lo sviluppo delle attività economiche legate alla portualità turistica.

Perché un insieme di porti costituisca un sistema è necessario attribuire a ciascun elemento una specifica connotazione funzionale sulla base della domanda, delle esigenze da questa espresse, delle vocazioni, delle attività economiche presenti e di quelle potenziali, evidenziando gli elementi di differenziazione. Questi ultimi contribuiscono alla individuazione delle specializzazioni funzionali ed alla definizione delle relazioni di ciascun porto con gli altri punti del sistema.

Nella definizione del sistema portuale si è inteso promuovere funzioni corrispondenti a diverse domande di uso sia dei porti che della fascia costiera:

- la funzione diportistica, legata alla nautica da diporto locale e turistica e che si articola in diporto stanziale, diporto stagionale e diporto di transito;

---

<sup>5</sup> Ambito di programma

<sup>6</sup> La domanda è stata simulata con un sistema di modelli di generazione e di distribuzione tradizionali, la matrice che ne è derivata è stata calibrata sui flussi veicolari rilevati sul campo mentre l'offerta è stata simulata con un modello di rete.

- la funzione di collegamento marittimo (commerciale);
- la funzione turistica, che si lega sia a segmenti dell'utenza diportistica, sia dall'utenza costiera indirizzata verso attività per il tempo libero. Tale particolare funzione si riferisce alle concentrazioni lungo la costa di attività terziarie legate prevalentemente alla ristorazione, al commercio al dettaglio ed alla promozione culturale (attività di rilevanza culturale quali manifestazioni, mostre o festival tematici in grado di richiamare con cadenza periodica una fascia di utenza sia locale sia di provenienza esterna). Tali concentrazioni corrispondono talvolta ad antichi borghi sul mare, altre volte ad aree che si prestano ad un collegamento con il porto, altre volte agli stessi *waterfront*.

Gli interventi sul sistema portuale sono orientati a rendere i porti idonei, sotto il profilo infrastrutturale e gestionale, ad assolvere sia le funzioni propriamente diportistiche, sia quelle turistiche, sia quelle relative al trasporto ed alla mobilità.

## 2.2 I carichi potenziali attratti dalla funzione diportistica

I carichi potenziali attratti, in ciascun ambito, dalla funzione diportistica sono la somma di tre aliquote: l'utenza potenziale stanziale, l'utenza potenziale stagionale e l'utenza potenziale di transito. Anche per questi carichi potenziali, come per i carichi attratti dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero, non è possibile, in questa sede, fornire stime in valore assoluto ma solo valori percentuali per ambito in quanto si prescinde dalla qualità e quantità dei servizi offerti. Per le prime due aliquote si può assumere, come unità generatrice della domanda, la quota di contribuenti con un reddito superiore ai 40 milioni<sup>7</sup> (per la prima aliquota) ed i vani utilizzati per vacanza (per la seconda). La terza aliquota può essere definita in percentuale della somma delle prime due: si ritiene che possa essere fissata nel 20%. Si perviene così. Per le prime due aliquote, ai valori riportati nella tabella 1 nelle prime due colonne. Una media pesata dei due valori di ciascun ambito può essere calcolata assumendo che la domanda stanziale e quella stagionale si rapportano con pesi pari rispettivamente a 0,24 ed a 0,76 essendo questa la suddivisione, tra stanziali e stagionali, dell'utenza nei porti campani rilevata in un recente studio commissionato dalla Regione Campania<sup>8</sup>. I valori cui si perviene sono riportati nella terza colonna della già citata tabella 1<sup>9</sup>.

Confrontando i dati stimati del carico potenziale attratto dalla funzione diportistica (Tab. 1) con i dati sulla distribuzione dell'offerta attuale di posti barca negli ambiti territoriali della costa campana (Tab. 2) si evince che l'area casertana è fortemente sottodimensionata rispetto al suo potenziale di attrazione stimato; la provincia di Napoli, complessivamente, assorbe una domanda che travalica i suoi confini amministrativi mentre la provincia di Salerno ha ancora margini per soddisfare il suo potenziale.

E', tuttavia, di importanza primaria evidenziare come i dati statistici presentati non tengono conto dei limiti di sviluppo posti dalla "capacità di carico"<sup>10</sup> del territorio e che quindi le opzioni di sviluppo non possono essere dettate solo da valutazioni di mercato (domanda / offerta) ma *fanno i conti* con i vincoli posti dalle caratteristiche geomorfologiche della costa, dai valori paesistici e dalla strumentazione urbanistica e dalla necessaria coerenza con gli strumenti di programmazione di settori affini e interagenti con la portualità turistica<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> La soglia è la più elevata riportata nelle statistiche elaborate dal Servizio Statistico della Regione Campania : è, in realtà, un valore ancora basso per selezionare i percettori di reddito in grado di poter sostenere il costo di una barca.

<sup>8</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>9</sup> I contribuenti con reddito superiore ai 40 milioni sono riferiti al 1995, il più recente degli anni per cui si disponeva di questo tipo di dato (Fonte: Regione Campania- Servizio Statistica). I vani destinati a vacanza sono quelli risultanti al censimento ISTAT del 1991 nei comuni compresi in una fascia di circa 20 km dalla linea di costa.

<sup>10</sup> Per capacità di carico dell'ambiente si intende il suo carico massimo sopportabile permanentemente (Catton, W. "Carrying capacity and limits to freedom" XI World Congress of Sociology, New Delhi 1986); vedi anche Andriola, L (ENEA) "Turismo durevole e sviluppo sostenibile: il quadro di riferimento italiano", 1998.

<sup>11</sup> Ad esempio con le Linee guida per lo sviluppo turistico della Regione Campania



Tab.1 Stima della distribuzione lungo la costa del carico potenziale attratto dalla funzione diportistica

Ambito costiero	Carico potenziale stanziale (contribuenti equivalenti >40 M.ni) %	Carico potenziale stagionale (vani per vacanza equivalenti) %	Carico potenziale totale %
Ambito casertano	13,0	31,2	26,8
<b>Totale Provincia di Caserta</b>			<b>26,8</b>
Ambito flegreo	5,0	5,7	5,5
Ambito napoletano	41,1	10,1	17,5
Ambito vesuviano	9,9	6,0	7,0
Ambito sorrentino	4,3	6,6	6,1
<b>Totale Provincia di Napoli</b>			<b>36,1</b>
Ambito amalfitano	6,1	7,4	7,1
Ambito salernitano	13,0	8,0	9,2
Ambito della piana del Sele	4,6	12,0	10,2
Ambito cilentano	1,9	8,1	6,6
Ambito del golfo di Policastro	1,1	4,9	4,0
<b>Totale Provincia di Salerno</b>			<b>37,1</b>
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Tab. 2 Distribuzione dell'offerta attuale di posti barca negli ambiti territoriali della costa campana

	Ambito	Posti barca rilevati <sup>12</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	0,00	
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>

<sup>12</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

### 2.3 I carichi potenziali attratti dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero

Le funzioni turistiche sono legate ad una molteplicità di usi che vanno dalla balneazione, al turismo naturalistico, agli itinerari culturali, museali, architettonici, ai siti archeologici, al turismo congressuale, ecc. ed ai servizi per il tempo libero presenti e/o che si andranno a localizzare.

L'entità dei carichi potenziali interessati alla funzione turistica non può essere stimata in termini generici ma deve derivare da puntuali indagini di mercato che porteranno a valori dipendenti dalla funzione o servizio preso in considerazione oltre che da una molteplicità di altri fattori tra i quali il "costo" dello spostamento gioca certamente un ruolo prioritario. Se allo stato attuale non è possibile pervenire ad una stima precisa dei valori assoluti, è però possibile stimarne i rapporti tra i vari ambiti costieri; si può, infatti, ritenere che i carichi attratti siano, ambito per ambito, proporzionali all'insieme di tutti i residenti dei comuni campani che non trovano, nel "costo" spostamento, un ostacolo insormontabile per recarsi sulla costa. Questa aliquota dei residenti può essere stimata calcolando una "popolazione equivalente" alla popolazione reale in relazione alla domanda d'uso della costa, definita come somma, sempre per ciascun ambito, dei residenti di ogni comune moltiplicati per un fattore<sup>13</sup> che cresce esponenzialmente con il tempo necessario per recarsi nel porto di riferimento dell'ambito. Nella tabella 3 sono riportati, per ciascun ambito costiero, le incidenze percentuali dei valori delle popolazione equivalenti.

Tab.3 Stima dell'incidenza percentuale del carico potenziale attratto dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero della fascia costiera (anno 1998)

Ambito costiero	Carico potenziale (Residenti equivalenti) %
Ambito casertano	16,9
Ambito flegreo	5,8
Ambito napoletano	30,9
Ambito vesuviano	11,6
Ambito sorrentino	5,1
Ambito amalfitano	7,3
Ambito salernitano	12,1
Ambito della piana del Sele	6,0
Ambito cilentano	2,5
Ambito del golfo di Policastro	1,7
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>

### 3) Criticità ed emergenze della portualità turistica in Campania

Tutti i porti e gli approdi turistici della Campania presentano caratteristiche problematiche (Allegato 2 - Schedatura dei porti). Come evidenziato in un recente documento<sup>14</sup>, le criticità dei porti turistici - sono individuate in:

- *precarietà organizzata* che assume le forme tanto di disseminazione casuale di ormeggi stagionali, organizzati al di fuori delle strutture portuali, lungo litorali urbani o lungo tratti di fascia costiera destinati alla balneazione, quanto di sistemazione inadeguata degli ormeggi all'interno dei porti in termini di sicurezza dell'ormeggio e comfort del diportista;
- *sovraffollamento* di molte strutture portuali dove appare evidente, ad esempio, la difficile convivenza tra maxiyacht e piccoli natanti o anche tra funzioni commerciali e diportistiche;
- *sottoutilizzo* delle strutture, in particolare di quelle sorte con destinazione non turistica e che, perso

<sup>13</sup> Il fattore adoperato è il valore di una funzione esponenziale negativa con un coefficiente che, per il porto di Napoli, rende eguali la popolazione raggiungibile in 60 minuti e la popolazione equivalente. Come valore dei residenti equivalenti di un ambito, si è assunta la media dei residenti equivalenti stimati per tutti i porti di quell'ambito.

<sup>14</sup> Provincia di Napoli, *Programma Quadro dei Porti e degli Approdi Turistici*, luglio 2001.

- il proprio ruolo originario, non si sono ancora del tutto ri-convertite alla nautica da diporto;
- *squilibrio locale* che si evince dalla compresenza di sovraffollamento e sottoutilizzo di strutture portuali ubicate anche a distanza brevissima;
- *commistione di funzioni* che, in alcune aree portuali, rappresenta certamente una risorsa per il sistema diportistico (ad esempio la coabitazione tra cantieristica di antica tradizione, pesca e diporto nautico), in altre situazioni spinge a valutarne la compatibilità sotto il profilo ambientale e igienico-sanitario e, in caso negativo, ad operare una scelta di destinazione (è il caso della compresenza di natanti e mitilcolture, o di balneazione e ormeggi);
- *carenza di servizi in banchina* quali il servizio di rifornimento d'acqua (assente nel 44% dei porti) e il servizio di energia elettrica (assente nel 47% dei porti). Sono questi dei servizi di base la cui carenza delinea una forte necessità di adeguamento dell'offerta agli standard italiani e soprattutto europei e di miglioramento del livello qualitativo dell'offerta portuale<sup>15</sup>.

Al di là di tali problematiche organizzative, sussistono ancora numerose criticità in relazione al grado di manutenzione delle strutture, della sicurezza degli impianti, di offerta di aree e servizi di accoglienza per l'utenza. I risultati di un programma di monitoraggio - realizzato congiuntamente dal Settore Opere Marittime della Regione Campania e dagli Uffici Locali Marittimi - hanno rilevato i seguenti fenomeni:

- un diffuso fenomeno di *insabbiamento* all'interno degli impianti portuali, dove il fenomeno è tale da limitare la fruizione dei bacini;
- scarsa sicurezza delle strutture che risultano interessate da fenomeni di *sgrottature e dissesti statici*;
- stato di *degrado dei moli di sopraflutto e/o sottoflutto* causato da mareggiate e avverse condizioni meteomarine o semplicemente da vetustà;
- inadeguatezza dei punti di attracco per gli aliscafi per *manca di apposite strutture (distanziatori e pennelli)*;
- carenza di idonei *impianti di sicurezza* antincendio e/o di impianti elettrici e di illuminazione a norma;
- carenza di *strutture di accoglienza*, assistenza e informazione per l'utenza (passeggeri e diportisti).

Per i porti regionali, inoltre, particolarmente problematica risulta la possibilità di assumerli come veri e propri nodi del trasporto collettivo. Infatti, l'attuale sistema dei collegamenti marittimi è stato privo da anni di regolamentazione, provocando così una serie di disservizi ed incongruità che possono essere evidenziati come segue:

- addensamento in alcune fasce orarie e dilatazione in altre del numero delle corse effettuate, non rispondendo alle effettive esigenze di mobilità poiché l'offerta non è distribuita in maniera coerente durante la giornata;
- situazioni di congestione negli afflussi e deflussi provocate da arrivi e partenze contemporanee e/o troppo ravvicinate, tali da non consentire il rispetto delle norme di sicurezza, né la possibilità di realizzare un trasporto intermodale idoneo;
- inaffidabilità sia nel rispetto del numero di corse, sia nel rispetto degli orari: circa il 40% delle corse subisce ritardi negli arrivi e nelle partenze, in particolar modo nel periodo estivo, mentre numerose sono le corse non effettuate durante l'anno, fenomeno che assume proporzioni rilevanti nel periodo invernale (con soppressione anche del 50%);
- sistema tariffario non rispondente alle esigenze di continuità territoriale: non è prevista, ad esempio, la tariffa di abbonamento per i collegamenti con unità veloci, in particolare rivolta ai pendolari ed ai residenti sulle isole del golfo;
- assenza di intermodalità, dovuta sia a carenze infrastrutturali e mancanza o insufficienza dei servizi degli approdi e dei punti di attracco, sia alla circostanza che i collegamenti marittimi non sono inseriti nel sistema regionale dei trasporti;
- mancato rispetto dei territori di maggior pregio turistico, a causa degli afflussi incontrollati e non regolati;
- utilizzo di mezzi non sempre in grado di fornire livelli di qualità accettabile, per ciò che concerne sia la sicurezza, sia il comfort dei passeggeri;
- carenza di terminali per i collegamenti marittimi.

Gran parte delle criticità di tipo gestionale sono in via di risoluzione attraverso la nuova regolamentazione del servizio di navigazione nel golfo di Napoli e del servizio stagionale del Metrò del mare predisposto

<sup>15</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

dalla Regione.

#### 4) Potenzialità e risorse della portualità turistica in Campania

In Campania sono presenti grandi potenzialità per lo sviluppo del sistema della portualità turistica in relazione alle diverse domande d'uso della fascia costiera. Tali potenzialità possono essere esaltate e messe a sistema attribuendo a ciascun impianto portuale una propria specificità risultante dalla combinazione delle "vocazioni" dei luoghi, delle connotazioni funzionali legate ai caratteri dell'impianto e del suo contesto, e delle attività economiche presenti e di quelle future in relazione alla nautica da diporto locale, al diporto turistico e all'utenza costiera.

La costa campana è, infatti, luogo di concentrazione di beni culturali di enorme rilevanza. In ognuno degli ambiti in cui il sistema portuale è suddiviso esiste una quantità significativa di siti accessibili da un porto o approdo turistico e che costituiscono un richiamo sia per il turismo nautico che per quello culturale. L'individuazione di tali beni può avvenire con riferimento ad un rapporto di immediatezza con il territorio costiero, ovvero di relativa contiguità fisica o ancora di facilità di collegamento viario e di sistema trasportistico.

I porti si intendono quindi, da questo punto di vista, come base di partenza per una escursione sul territorio legata alla visita di un determinato luogo o ad una manifestazione o evento ospitato, e sono attrezzati per accogliere diportisti o per l'attracco di mezzi di trasporto collettivo.

L'intera regione è fortemente caratterizzata anche dalla presenza diffusa di aree di notevole interesse ambientale e paesistico, in particolare modo nel suo territorio costiero. Sotto questo profilo si può anzi dire che proprio in quest'area si concentra una delle zone a più alto tasso di protezione naturalistica, segnata da estese porzioni di territorio vincolato e assoggettato a discipline particolari, con la vigenza di piani paesistici, parchi, parchi marini, riserve, ecc. Alcuni porti, quindi, possono connotarsi come punti di un possibile itinerario naturalistico che valorizzi anche i beni ambientali della costa aprendosi a nuove quote di utenza. In particolare, il nuovo interesse per la salvaguardia dell'ambiente marino ha prodotto una crescita del numero di parchi marini, realizzati attraverso l'adozione di politiche tese a far convergere la difesa dell'ambiente con la sua valorizzazione e ad interpretare la trasformazione di alcune aree in riserve protette come un'azione rilevante non solo per la trasmissione del patrimonio terrestre ad altre generazioni, ma anche ai fini di uno sviluppo territoriale, in grado di generare nuova occupazione. Secondo tale indirizzo, i parchi marini sono concepiti come spazi di valorizzazione naturalistica aperti ad una fruizione diportistica regolamentata e rispettosa di determinati vincoli<sup>16</sup>.

L'integrazione tra il sistema portuale ed il territorio fa perno sulla valorizzazione di risorse quali:

- il patrimonio architettonico, culturale e archeologico;
- i parchi marini e terrestri e le riserve protette;
- le sorgenti e gli impianti termali;
- le attività tradizionalmente legate alla pesca e alla cantieristica;
- i borghi sul mare o comunque aree caratterizzate da concentrazioni di attività terziarie legate al tempo libero e al turismo e che si prestano ad un collegamento con l'area portuale (a queste verrà attribuita funzione di "waterfront").

#### 5) Il concetto di sistema integrato della portualità turistica

Il concetto di "sistema" nell'organizzazione spaziale e funzionale della portualità turistica indica che l'insieme dei diversi impianti si connota per differenziazioni nelle caratteristiche e nelle funzioni e per complementarità nelle prestazioni, di modo che l'utente possa trovare risposta alle molteplici esigenze, da quelle strettamente legate alla sicurezza ed alla piacevolezza della navigazione, alla disponibilità di servizi a terra ed all'integrazione dei porti nel sistema territoriale retrostante, specialmente per quanto attiene la fruibilità dell'offerta turistico - culturale e l'offerta di sistemi di trasporto e servizi per la mobilità.

Il sistema della portualità turistica interpreta la fascia costiera come un territorio "doppio" costituito da un versante "marino" e un versante "terrestre" in cui i porti e gli approdi turistici svolgono il ruolo di "scambiatori" per l'interazione tra i due versanti sia attraverso l'offerta per il diporto, sia attraverso un diffuso sistema delle "vie del mare", sia attraverso la loro riqualificazione in termini di attrattori per il tempo libero delle popolazioni residenti.

---

<sup>16</sup> L'indirizzo comunitario in tema di compatibilità tra nautica e ambiente, contenuto nella direttiva 94/25/CE del Parlamento europeo, è che per le imbarcazioni (di lunghezza compresa tra 2,5m e 24m) conformi ai requisiti essenziali di tutela dell'ambiente da essa previsti, non può essere vietato, limitato o impedito l'utilizzo sul territorio nazionale da parte degli Stati membri.

Vincolo ineliminabile nelle scelte funzionali deve essere il costante rispetto dell'ambiente nella sua accezione più vasta: qualità dell'acqua, del mare, della vegetazione, degli ecosistemi costieri, del paesaggio da mare e da terra. Gli interventi infrastrutturali devono essere anche occasione di riqualificazione di tratti costieri oggi degradati che potrebbero trovare in un accorto ridisegno della linea di costa e della fascia retrostante la via per recuperare qualità.

Il sistema si sviluppa secondo tre dimensioni:

- una *dimensione puntuale*, dove i singoli porti e approdi esistenti vengono valorizzati attraverso la definizione di funzioni coerenti con le vocazioni proprie dei siti e attraverso la determinazione della relativa capacità di offerta in termini di strutture (posti barca e aree dedicate) e servizi;
- una *dimensione lineare - orizzontale*, dove ogni porto (esistente e di nuova realizzazione) gioca il proprio ruolo integrandosi con gli altri porti dell'ambito, contribuendo alla definizione di un'identità complessiva del sub sistema (in termini vocazionali/funzionali) ed alla sua autosostenibilità (almeno per quanto riguarda i requisiti minimi di *funzionalità di area*) nell'intero sistema regionale;
- una *dimensione perpendicolare*, dove per i porti e gli approdi turistici (esistenti e di nuova realizzazione) viene esaltato il ruolo di intersezione tra la fascia costiera e le linee di penetrazione verso il territorio regionale interno.

Le azioni di riqualificazione e potenziamento di strutture esistenti - così come la scelta localizzativa di nuove strutture portuali turistiche - dovranno, per ogni ambito:

- assicurare la complementarità tra le funzioni e la relativa offerta di servizi;
- adeguare la rete dei porti in termini di ottimizzazione delle distanze, sia massime che minime, tra i diversi scali relativamente alle funzioni svolte;
- prevedere un adeguamento dell'offerta di posti barca alla domanda esistente e potenziale, con specifico riferimento alle diverse tipologie di utenza (stanziale, stagionale, di transito) ed entro i vincoli posti dalla capacità di carico della fascia costiera e dalla redditività economica e finanziaria degli investimenti;
- definire strategie di potenziamento dell'offerta che facciano ricorso a interventi "non invasivi" quali: revisioni dei piani di ormeggio all'interno dei bacini portuali, recupero di impianti esistenti ma sottoutilizzati per problemi di natura tecnica (fondali e protezioni) o amministrativa (sequestri, mancati collaudi, ecc.), realizzazione di impianti stagionali con strutture galleggianti mobili, realizzazione di impianti "a secco" che utilizzano particolari tecnologie di varo / alaggio; la realizzazione di nuovi impianti fissi sarà sottoposta ad accurate e dettagliate analisi di fattibilità e valutazioni di impatto ambientale;
- prevedere interventi infrastrutturali e/o offerta di servizi di integrazione modale tra porto e territorio.

A livello di sistema si dovrà pervenire alla definizione di modelli organizzativi di gestione integrata tra i soggetti preposti ad assicurare l'assolvimento delle funzioni e dei relativi servizi al fine di garantire un'offerta portuale caratterizzata da forte integrazione con il territorio retrostante, idonea a soddisfare l'utenza locale urbana e nautica, in grado di presentare il sistema portuale come bacino nautico organizzato.

Il modello gestionale prevede tre livelli - sistema, ambito territoriale, singolo porto - e investe:

i **servizi di sorveglianza, sicurezza, emergenza e protezione civile** tesi a garantire la sicurezza della navigazione e delle manovre in ingresso e uscita dai porti, la messa in rete delle *stazioni di soccorso* ubicate all'interno dei porti, i *call center* dell'emergenza (112, 113, 115, 118, guardia costiera ecc), gli aeroporti, gli eliporti, gli ospedali e i pronto soccorso costieri;

i **servizi di ormeggio e assistenza** dove vengono messi in rete le società concessionarie degli ormeggi (stanziali, stagionali, in transito, temporanei, maxiyacht) e le imprese del settore cantieristico (assistenza, rimessaggio, costruzione, riparazione, forniture navali e accessori);

i **servizi culturali e per il tempo libero** dove viene messa in rete la pluralità dei soggetti che concorrono a realizzare l'offerta turistica: società di gestione del singolo porto, società di collegamenti marittimi, società di trasporto addetta alla gestione del collegamento terrestre porto-meta turistica (museo, parco naturale, stazione termale, ecc), società di gestione della meta turistica. E' auspicabile che la rete si estenda all'intero ambito territoriale ma è fondamentale che si realizzi a livello locale; reti di "secondo livello", quali ad esempio la "rete dei parchi" o la "rete dei musei", possono conferire valore aggiunto al sistema ma non sono fondamentali per la sua messa a regime.

L'intero modello gestionale potrà giovare di un **sistema computerizzato di supervisione e di gestione automatica** dei porti in grado di semplificare e snellire le procedure dei singoli cittadini-utenti, di incrementare l'efficienza di esercizio delle singole gestioni attraverso la razionalizzazione dei servizi forniti alle imbarcazioni anche in banchina, di migliorare la sicurezza pubblica anche attraverso un miglior

controllo dei flussi dei natanti in transito (sia in ingresso che in uscita). Tale sistema costituisce un modello organizzativo che i gestori possono promuovere, ad esempio sotto forma consortile, così da migliorare la qualità complessiva dell'offerta e garantire l'efficacia delle singole gestioni.

Inoltre, andrebbero sfruttate le potenzialità della *smart card technology* sempre più diffusa in molti settori dei servizi pubblici, anche nella regione Campania: dai trasporti (bigliettazione elettronica) all'anagrafe comunale (carta d'identità) ai circuiti museali (artecard).

## 6) La costruzione del sistema

La costruzione del sistema della portualità turistica comporta, in via prioritaria, la necessità di riorganizzare ed ottimizzare il sistema di offerta sulla base della domanda, delle esigenze da questa espresse, delle vocazioni, delle attività economiche presenti e di quelle potenziali, evidenziando gli elementi di differenziazione. Questi ultimi contribuiscono alla individuazione delle specializzazioni funzionali ed alla definizione delle relazioni di ciascun porto con gli altri porti dell'ambito e del sistema.

### 6.1) La domanda

La domanda di strutture, funzioni e servizi per la nautica da diporto si individua in base ad almeno quattro elementi caratterizzanti, in particolare:

- **periodo di utilizzo delle strutture portuali**, che può estendersi a tutto l'anno o essere limitato alla stagione estiva o al transito temporaneo (di durata variabile tra le poche ore e i pochi giorni);
- **modo di accesso al porto**, che può avvenire via terra o via mare;
- **area di provenienza dell'utente**, che può essere locale, regionale, extra-regionale o extra-nazionale;
- **dimensione dell'imbarcazione**, che varia dai piccoli natanti ai grandi maxiyacht.

In base alla combinazione di questi elementi, si identificano tre **tipologie di utenza**: stanziale, stagionale, di transito.

**Diporto stanziale**: investe l'intero arco dell'anno; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via terra; viene generato dalla domanda locale (anche a scala regionale a seconda del grado di accessibilità garantita dalla rete di servizi e infrastrutture di trasporto); solo limitatamente la domanda può essere di provenienza extra-regionale, o anche extra-nazionale, se in presenza di efficienti reti e terminal di trasporto a medio/lungo raggio (rete autostradale, rete ferroviaria, collegamenti aerei); si riferisce ad imbarcazioni di dimensioni medio-grandi (classificate dalla L. 498/1994 come *navi ed imbarcazioni da diporto*)<sup>17</sup>. All'interno di tale categoria si colloca anche l'attività svolta dalle società di **charter nautico** che richiedono la disponibilità di posti barca per la propria flotta durante il corso dell'anno, nonché servizi necessari per la manutenzione delle imbarcazioni e delle attrezzature.

**Diporto stagionale**: investe solo il periodo estivo; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via terra; viene generato dalla domanda locale per la quale il luogo di ormeggio risulta molto vicino all'area di residenza fissa o solo estiva, o alla sede lavorativa del proprietario, o anche alle mete idonee alla balneazione; si riferisce ad imbarcazioni di dimensione piccola o medio-piccola (classificate dalla L. 498/1994 come *natanti*).

**Diporto in transito**: investe periodi brevi durante i mesi estivi (da 1 giorno a 2 settimane); si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare; viene generato dalla domanda locale, regionale, extra-regionale, o anche extra-nazionale; si riferisce ad imbarcazioni di dimensioni medie e grandi (in funzione della distanza percorribile dall'imbarcazione).

All'interno del diporto in transito si distinguono altre due categorie particolari:

**transito temporaneo** che investe poche ore, solo diurne, durante i mesi estivi; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare prevalentemente per la fruizione di luoghi da visitare (musei, siti archeologici e naturalistici) o per servizi legati al tempo libero (ristoranti, bar, mostre, spettacoli); viene generato dalla domanda locale, regionale, extra-regionale, o anche extra-nazionale; si riferisce ad imbarcazioni di qualsiasi dimensione (in funzione della distanza percorribile dall'imbarcazione);

**transito di maxiyacht** che investe periodi brevi durante i mesi estivi; si riferisce all'utenza che raggiunge il porto via mare; viene generato dalla domanda locale, regionale, extra-regionale, o anche extra-nazionale; si riferisce esclusivamente ad imbarcazioni di grandi dimensioni (fino a m.150);

**transito charter** che non differisce dalle altre categorie di transito se non per il fatto che l'imbarcazione è di proprietà di società *ad hoc*.

---

<sup>17</sup> La legge 498/1994 stabilisce la seguente classificazione del naviglio:

- *Navi da diporto*. Costruzioni a motore o a vela, anche con motore ausiliario, destinate alla navigazione da diporto, di lunghezza fuori tutto superiore a 24 mt;
- *Imbarcazioni da diporto*. Unità destinate alla navigazione da diporto, di lunghezza fuori tutto compresa tra 7,5 mt e 24 mt, se a motore, o compresa tra 10 mt e 24 mt, se a vela con motore ausiliario;
- *Natanti*. Unità inferiori a 7,5 mt, se a motore, o a 10 mt, se a vela con motore ausiliario.

In generale, la **domanda di ormeggio** - sia stanziale che stagionale - viene generata da armatori per i quali il porto risulta, in primo luogo, facilmente accessibile in termini di distanza e di tempo necessari a raggiungere l'imbarcazione. Tuttavia, la dimensione dell'imbarcazione gioca un ruolo "correttivo" sui tempi di accesso in quanto essa determina il tempo spendibile in navigazione, ossia la durata dell'escursione: solo poche ore per i piccoli natanti, uno o più giorni per i cabinati.

In questo senso, si può convenire che:

- per le imbarcazioni di dimensione piccola e medio-piccola, in grado di affrontare una navigazione di raggio ridotto e di poche ore e solo nella stagione estiva, il tempo di accesso al porto deve essere breve o, viceversa, può essere più lungo purché si tratti di porti dai quali le mete balneari sono rapidamente raggiungibili;
- per le imbarcazioni di dimensione media e medio-grande, in grado di effettuare navigazione di diverse miglia e di più giorni e lungo tutto l'arco dell'anno, il tempo di accesso al porto può essere più lungo (anche fino a 90');;
- nel caso dei maxiyacht, la propensione dell'armatore ad effettuare spostamenti lunghi, dall'area di residenza al porto di accoglienza dell'imbarcazione, risulta elevata in ragione della facoltà di effettuare lunghe navigazioni; in ogni caso è legata all'esistenza di terminal di trasporto adeguati alla distanza (stazione ferroviaria, aeroporto).

Inoltre, è opportuno considerare che, lo sviluppo della domanda stanziale e stagionale (*nautica da diporto locale*) è favorito dalla presenza dei seguenti punti di forza:

- Prossimità dei porti e degli approdi esistenti alle aree di residenza e alle aree di balneazione
- Presenza di attività e servizi di assistenza e riparazione delle imbarcazioni (cantieri, aree e servizi di rimessaggio e riparazione, velerie, negozi di attrezzature per la nautica)
- Presenza di impianti per il supporto e la pratica di sport legati alla nautica (vela, motonautica).

Lo sviluppo della domanda di transito (*dipporto turistico*) è favorito da:

- Prossimità dei porti e degli approdi alle aree di balneazione e a siti di interesse turistico (siti archeologici, siti di valore architettonico, museale, culturale e naturalistico)
- Presenza di servizi ed attività legati al tempo libero (ristoranti, bar, alberghi, mostre ed eventi)
- Presenza di attività e servizi di assistenza e riparazione delle imbarcazioni (cantieri, aree e servizi di rimessaggio e riparazione, velerie, negozi di attrezzature per la nautica)

Lo sviluppo della domanda turistica non diportistica (*utenza costiera*) è favorito da:

- Presenza di stabilimenti e impianti per la balneazione e per la pratica di sport legati al mare (vela, canottaggio, canoa, diving, windsurf, ecc.).
- Presenza di funzioni dotate di attrattività per la popolazione locale e per i turisti, di servizi ed attività legati al tempo libero (ristoranti, bar, musei, esposizioni, mostre ed eventi).
- Presenza di linee di servizio per il collegamento marittimo.

## 6.2) L'offerta

Il sistema integrato della portualità turistica si rivolge a tutte le tipologie d'utenza diportistica (stanziale, stagionale, in transito) con un'offerta differenziata di funzioni e servizi che possono essere presenti, all'interno di uno stesso porto, con pesi variabili sia in base alle caratteristiche strutturali dell'impianto che al ruolo attribuito al porto nell'ambito del sistema regionale. L'offerta è articolata in ormeggio stanziale, ormeggio stagionale, ormeggio in transito, ormeggio temporaneo, cantieristica, pesca e servizi di collegamento marittimo.

### 6.2.1) Le tipologie di offerta

- a) L'offerta di **ormeggio stanziale** si rivolge alle imbarcazioni, prevalentemente di dimensioni medie e medio-grandi, che usano il porto in maniera permanente per gran parte dell'anno. I servizi sono diretti a garantire la permanenza in porto dell'imbarcazione anche in assenza del proprietario (ormeggio, assistenza all'ormeggio, guardiana, attacco elettricità e acqua, controllo delle cime di ormeggio in caso di maltempo, rimessaggio motori, riparazione vele, disponibilità di spazi per il deposito di attrezzature, gru per alaggio e varo, riparazione scafi), il comfort dell'armatore e dei suoi ospiti quando arrivano in porto, prima e dopo l'escursione (parcheggio, docce e servizi igienici, bar, pronto soccorso). Negli impianti che offrono ormeggio stanziale, il numero di posti-auto destinati ai proprietari delle barche ed ai visitatori deve essere in rapporto adeguato con i posti-barca. La presenza di aree di cantiere per la manutenzione e la riparazione delle imbarcazioni all'interno di tali porti ne aumenta l'efficienza e contribuisce ad estendere il relativo bacino di utenza. Inoltre, specie se il porto non è a diretto contatto con un centro abitato, è essenziale la presenza di servizi commerciali e di aree di incontro e svago per i diportisti. Un porto concepito prevalentemente per la stanzialità, caratterizzato da una buona dotazione di servizi all'utente e all'imbarcazione integrati con attività economiche complementari (esercizi commerciali, costruzioni immobiliari etc) viene correntemente denominato "marina". In un "marina" l'area a terra necessaria per i vari servizi occupa all'incirca il 40-45% dell'area totale dello specchio acqueo protetto. Il marina ha spesso promotori e gestori privati (anche se non è raro il caso di soggetti pubblici promotori ma nella maggior parte dei casi si tratta di situazioni di avviamento) e posti barca assegnati (venduti) per tutta la durata della concessione o dati in affitto per lunghi periodi. Per garantire la sostenibilità economica dell'iniziativa è necessario prevedere posti barca qualificati destinati prevalentemente allo stazionamento di imbarcazioni medio-grandi e una ricettività portuale, tranne casi particolari, non inferiore ai 400-500 posti barca all'ormeggio permanente. In tal modo vengono generati rientri "tariffari" (ricavi da affitto o da vendita del posto barca) capaci, in genere, di ripagare i costi di investimento, di gestione e finanziari. Per ciò che riguarda la ricaduta economica sociale, in linea di principio, è accettata la stima che valuta gli effetti occupazionali di un porto stanziale in un posto di lavoro per ogni 4-5 imbarcazioni tra attività dirette ed indotte.
- b) L'offerta di **ormeggio stagionale** si rivolge alle imbarcazioni prevalentemente di dimensioni piccole e medio-piccole destinate ad un uso balneare o alla piccola pesca e che usano il luogo di ormeggio per il solo periodo estivo, pertanto questo tipo di offerta può essere organizzato anche mediante attrezzature mobili. I servizi portuali necessari sono quelli essenziali per la breve permanenza dell'imbarcazione e dell'armatore ed alcuni servizi possono essere localizzati anche all'esterno dell'area portuale. Le prestazioni sono legate alla permanenza in porto dell'imbarcazione nonché alla frequenza di uso della stessa (ormeggio, assistenza all'ormeggio, attacco elettricità e acqua, guardiana notturna, prossimità del distributore di carburante); inoltre va prevista una serie di servizi legati alla presenza in porto quasi quotidiana dei proprietari, diretti verso itinerari nella maggior parte dei casi brevi, ovvero della durata di poche ore o di pochi giorni (parcheggio, servizi igienici, bar, pronto soccorso). Nei mesi invernali queste imbarcazioni verranno tirate a secco per il rimessaggio che può essere effettuato anche in aree non portuali.
- c) L'offerta di **ormeggio in transito** si rivolge alle imbarcazioni che usano il luogo di ormeggio come tappa della propria crociera durante il periodo di vacanza. Quest'utenza di matrice turistica, viene favorita dalla presenza nelle vicinanze del porto interessato, di siti turistici, di aree idonee alla balneazione, di un contesto ambientale gradevole e di strutture di accoglienza (in porto e a terra) dotate di un'ampia offerta di servizi turistici. Il porto può essere sia la meta di una traversata sia una tappa intermedia determinata da necessità di assistenza, rifornimento e riparazione che richiedono adeguate attrezzature.
- I servizi sono rivolti prevalentemente all'armatore in quanto si presume che alla breve permanenza dell'imbarcazione, per la quale si rendono necessari solo i rifornimenti, si accompagni la mobilità sul territorio dell'armatore in sosta per turismo. Pertanto, i servizi offerti alle persone sono rilevanti rispetto a quelli offerti alle imbarcazioni; le riparazioni e le manutenzioni delle barche, ancorché essenziali, rivestono essenzialmente il carattere dell'emergenza; il problema della disponibilità di aree a terra necessarie per i vari servizi all'imbarcazione è molto poco sentito.
- I porti che offrono ormeggio in transito devono integrarsi nel tessuto urbano del luogo. Fattore di successo è la dotazione di un ampio spettro di servizi di alta qualità e la presenza, nelle vicinanze della infrastruttura portuale, di siti di valore archeologico, architettonico, monumentale ovvero di luoghi di elevato valore naturalistico, da mettere in relazione con i porti attraverso l'offerta di servizi



integrati di trasporto.

I ritorni economici dell'offerta di transito sono di norma in parte specifici dell'attività portuale (ormeggi e servizi) e in parte diffusi sul territorio ove creano benefici a varie categorie di soggetti (commercianti, ristoratori, albergatori, operatori turistici in generale).

- d) Si può prevedere, inoltre, l'offerta di **ormeggio temporaneo** per le imbarcazioni che usano il luogo di ormeggio per la sosta di poche ore, non notturna e legata alla presenza a terra di attività per il tempo libero (ristoranti, terme, ecc.); si rivolge alle imbarcazioni in transito che si dirigeranno, per la sosta notturna, in porti vicini adeguatamente attrezzati. Pertanto, in questo caso, si registrerà una prevalenza di servizi dedicati alla persona - legati al tipo di uso e di attività esistente a terra - a fronte di un minimo di servizi rivolti all'imbarcazione.

La coesistenza delle diverse tipologie di offerta all'interno di un porto dipende dal tipo di infrastruttura portuale: porti strutturati e organizzati per soddisfare l'utenza stanziale possono, implicitamente, accogliere anche tutte le altre tipologie di ormeggio, viceversa gli impianti attrezzati per fare fronte alla richiesta stagionale possono soddisfare la domanda di transito e quella di ormeggio temporaneo. E' altresì possibile prevedere punti di ormeggio esclusivamente temporaneo, in luoghi ambientalmente sensibili, dove non sono ipotizzabili interventi infrastrutturali.

### 6.2.2) Le interazioni tra tipologie di offerta e funzioni integrative

E' opportuno che il sistema regionale della portualità turistica sia composto, all'interno di ciascuno dei dieci ambiti, da alcuni "marina" ovvero da approdi idonei ad accogliere l'utenza stanziale, da una rete di offerta di servizi per l'utenza di transito e da una molteplicità di "porti minori" destinati ad ospitare l'ormeggio stagionale di imbarcazioni piccole o medio-piccole. Per questi ultimi è fortemente scoraggiato il modello "marina" in quanto, da un lato, non garantirebbe il ritorno necessario per la sostenibilità economica dell'impianto, dall'altro lato comporterebbe la sgradevole caratteristica di presentarsi vuoti durante la bassa stagione, proprio cioè nel periodo in cui la comunità locale si riappropria del territorio e del paesaggio, con un forte impatto ambientale.

Quindi, poiché la maggior parte dei siti idonei ad accogliere la utenza stagionale è in località a forte attrazione turistica, molte delle quali già dispongono di un porto turistico è, preferibile, lì dove è possibile, utilizzare direttamente queste strutture per tale tipo di utenza individuando gli interventi necessari per migliorare la qualità dei servizi portuali, ottimizzando e razionalizzando la destinazione degli specchi acquei (p.es. prevedendo, per la sola buona stagione, la presenza di ormeggi amovibili - pontili galleggianti - nell'avamposto). Inoltre, poiché la stragrande maggioranza dell'utenza regionale è di tipo stagionale caratterizzata da natanti o piccole imbarcazioni (Allegato 3 - "Il diporto in Campania: una difficile quantificazione") è incoraggiata la realizzazione di strutture di ormeggio anche a carattere temporaneo ad essa destinate (specchi acquei attrezzati con pontili galleggianti e con gavitelli, aree attrezzate su piazzale e su spiaggia). La localizzazione di tali strutture è collegata a interventi di riassetto urbanistico del litorale o al completamento e razionalizzazione di impianti già esistenti.

Oltre le funzioni precedentemente descritte di ormeggio stanziale, di transito (compreso il temporaneo) e stagionale, all'interno del sistema dovranno poi essere previste, in porti specializzati o all'interno di idonee strutture portuali, la funzione di *ormeggio in transito per maxiyacht*<sup>18</sup>, la *cantieristica* e la *cantieristica per svernamento maxiyacht*.

La prima funzione (*ormeggio in transito per maxiyacht*) si rivolge alle imbarcazioni di grandi dimensioni che usano il luogo di ormeggio come tappa della propria crociera durante il periodo di vacanza. Pertanto i servizi, di livello qualitativo adeguato allo standard di consumo dell'armatore, sono rivolti prevalentemente a quest'ultimo.

La funzione *cantieristica* consiste nell'offerta di una completa gamma di servizi legati alla costruzione, riparazione, modifica e rimessaggio degli scafi e delle loro attrezzature, alla riparazione ed al rimessaggio dei motori, delle attrezzature e della strumentazione. Essa si rivolge alle imbarcazioni stabilmente presenti nell'area, siano esse poste in acqua per tutto l'anno o nei soli mesi estivi, ed a quelle in transito che necessitano di tali servizi. In questo caso si registrerà una prevalenza di servizi dedicati all'imbarcazione determinati dalla domanda di manutenzione degli scafi, dei motori e degli interni, a fronte di un minimo di servizi rivolti alla persona.

Infine l'offerta di servizi per la *cantieristica per maxiyacht* consiste in una completa gamma di servizi legati alla permanenza di imbarcazioni di grandi dimensioni soggette all'uso da parte dell'armatore esclusivamente estivo ma seguite dall'equipaggio per tutta la durata dell'anno. Essa si differenzia dalla

---

<sup>18</sup> Per maxiyacht si intendono le imbarcazioni da diporto di lunghezza fino a 150 m., che la L. 498/1994 comprende nella categoria delle *navi* (imbarcazioni di lunghezza superiore a 24m.)

precedente per le caratteristiche dimensionali delle imbarcazioni che superano di gran lunga la media del naviglio circolante. Pertanto, anche in questo caso si registrerà una prevalenza di servizi dedicati all'imbarcazione a fronte di un minimo di servizi rivolti alla persona, dove i primi sono caratterizzati dalle maggiori dimensioni delle strutture e delle attrezzature portuali.

Una particolare attenzione viene rivolta, infine, al recupero di aree portuali dimesse o alla riconversione/riqualificazione in chiave turistica di porti commerciali i cui traffici risultino essere poco significativi.

Tali operazioni richiedono una verifica di fattibilità sia tecnica che ambientale in relazione all'agitazione interna residua, all'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali del bacino protetto e delle strutture di ormeggio, progettate in origine per grandi navi, alla nuova funzione ed ai caratteri paesaggistici del territorio al contorno.

All'interno del sistema portuale proposto ed insieme alle funzioni descritte, deve trovare collocazione *l'attività peschereccia* che richiede la presenza di aree di ormeggio e di servizio dedicate da individuare all'interno dei bacini portuali nella logica di favorire la compresenza con altre funzioni ed attività compatibili.

Infine, all'interno del sistema dovrà trovare collocazione la funzione di collegamento marittimo *per il servizio di trasporto passeggeri*. Tale funzione è finalizzata da un lato ad offrire un'alternativa modale, con relativo effetto di decongestionamento del traffico stradale lungo le arterie costiere, dall'altro a favorire l'interazione turistica tra diversi luoghi della regione. Essa si realizza attraverso l'offerta di:

- banchine dedicate all'attracco dei vettori;
- aree attrezzate e servizi per l'accoglienza a terra ed il transito dei passeggeri;
- sistemi di integrazione intermodale;
- tariffe integrate per l'intermodalità costiera;
- tariffe integrate per l'accesso via mare alla fruizione degli attrattori culturali.

Un sistema portuale così strutturato mira a dare un'adeguata risposta al diporto stanziale e turistico in termini di organizzazione e qualità dell'offerta, ma anche al turismo diportistico e tradizionale in termini di integrazione tra risorse, aree e usi diversi del territorio, alle attività produttive legate al mare ed alle esigenze di una porzione di popolazione incline all'uso dello spazio marino come area di svago per il tempo libero e lo sport, incentivando nel contempo la mobilità dell'utenza turistica ed urbana.

A tal fine è necessario individuare il tipo e il grado di relazione che i porti e gli approdi turistici possono stabilire con il territorio inteso come insieme di beni ambientali e naturalistici, culturali, ecc. fino a connotare una specifica identità, propria di ciascun porto che costituisca un ulteriore punto di forza del sistema generale.

Tutte le opzioni messe in campo comportano la necessità di innescare processi di pianificazione e progettazione integrata, legata alle procedure di co-pianificazione, tesa ad individuare interventi che vanno dal recupero e rifunzionalizzazione di aree e contenitori dismessi o sottoutilizzati (qualora ne fosse verificata l'esistenza), alla previsione di aree di parcheggio, fino ai programmi di recupero urbano del tessuto edilizio immediatamente contiguo al porto che possano contenere previsioni di nuove destinazioni d'uso, fino al potenziamento di assi viari di collegamento dell'area portuale e i siti di eccellenza. Le indicazioni del tipo d'interventi a terra, incrociandosi con quelli a mare, giungeranno a configurare una tipologia complessiva d'intervento che possa integrare aspetti tecnologici, funzionali e conformativi, costituendo un quadro di riferimento programmatico necessario per la congruità degli interventi a scala dell'intero sistema.

Oltre agli effetti sull'organizzazione territoriale, il sistema della portualità turistica può svolgere il ruolo di volano per molti settori della produzione e del mercato del lavoro. Infatti, il settore della nautica investe una **molteplicità di ambiti professionali e produttivi** che vanno dalle attività di produzione e di commercializzazione di scafi ed attrezzature, alle attività terziarie rivolte agli armatori in quanto tali (abbigliamento, alimentari, ristorazione, ecc.) o legate al turismo (musei, siti archeologici, aree protette, biglietterie, ecc.). Il settore presenta, inoltre, una considerevole dinamicità potenziale ed un'elevata capacità di generare reddito legate soprattutto al segmento del turismo nautico, al suo indotto<sup>19</sup>, e ai consumi turistici. Alla luce di tali considerazioni, è evidente che gli interventi strutturali mirati al rilancio della nautica e ad una maggiore diffusione del diporto, possono innescare un effetto "volano" e generare

---

<sup>19</sup> Il valore dei consumi turistici generati dalla pratica del diporto è stato stimato prendendo in considerazione il parco nautico, le immatricolazioni e la produzione di unità da diporto, le giornate di vacanza in località marine, il prodotto interno lordo. Inoltre, sono state adottate alcune ipotesi in merito a: la media delle giornate di utilizzo annuo delle imbarcazioni (25-35), il coefficiente di utilizzazione medio (3,5-4,5 persone), la spesa giornaliera turistica (80-120.000 lire) Fonte: Censis *Economia del Mare e Sviluppo del Paese*, 1996.

una estesa ricaduta economica, solo prevedendo e favorendo le relazioni con altri ambiti produttivi, professionali e terziari collegati. Secondo questa logica, le strutture di accoglienza devono potenziare il più possibile l'integrazione sia fisica che economica con il proprio retroterra e sviluppare il legame di interfaccia tra terra e mare individuando e promovendo una serie di attività rivolte alla barca, da un lato, ed al proprietario, dall'altro.

## 7) Le indicazioni programmatiche per lo sviluppo del sistema

Le indicazioni programmatiche relative al sistema integrato della portualità turistica regionale partono dall'analisi connotativa degli ambiti del sistema: questi si presentano con caratteri fisici e "vocazioni" diverse che suggeriscono la definizione delle specializzazioni funzionali e dei ruoli che ciascun porto potrà assolvere in termini di contribuzione al sistema complessivo. Le indicazioni sono state elaborate alla luce di fattori quali: la storia dei luoghi, le risorse del territorio ed i suoi caratteri fisico-ambientali, il livello di infrastrutturazione presente, i vincoli amministrativi, il tessuto produttivo locale. Allo stesso tempo esse scaturiscono: dal confronto con i documenti di indirizzo delle Province, dal recepimento delle "volontà" espresse dagli Enti Locali nel corso di numerosi incontri tematici con la Regione, dall'analisi di proposte progettuali pervenute alla Regione da parte di Comuni e soggetti privati; in questi ultimi casi, al di là della valutazione sulle soluzioni progettuali - che verrà effettuata in una diversa sede -, le proposte sono state intese come espressione delle criticità puntuali e delle volontà / vocazioni del territorio.

Su questa base, vengono avanzate proposte di larga massima relative a quel complesso di funzioni che, per ciascun ambito, si ritengono in grado di favorirne l'autosostenibilità interna e la competitività rispetto al mercato.

Le funzioni sono articolate in:

- funzioni di base (offerta di ormeggio stanziale, stagionale e di transito per la nautica da diporto) che devono essere presenti in ciascun ambito;
- funzioni localmente "tipicizzanti", che possono connotare un ambito rispetto agli altri grazie alla presenza di particolari risorse presenti nel territorio circostante e accessibili direttamente dai porti attraverso idonei sistemi di interconnessione (siti archeologici, riserve naturali, parchi terrestri e marini, mete di balneazione e sport acquatici) che possono essere presenti nella maggior parte dei porti dell'ambito;
- funzioni "di eccellenza" che si ritrovano solo in alcuni porti del sistema e che rappresentano particolari fattori di competitività nazionale e internazionale del sistema incrementando la capacità di attrazione della domanda esterna (offerta di ormeggio e cantieristica per maxiyacht, cantieristica per barche d'epoca).

Le indicazioni specifiche relative a ciascun intervento dovranno essere oggetto di ulteriori approfondimenti da svolgersi attraverso studi di fattibilità e progetti, da redigere secondo i criteri e le indicazioni definiti dal presente documento, mirati a precisare aspetti puntuali compreso il dimensionamento degli impianti e l'impatto socio-economico ed ambientale delle opere e fermo restando l'esecuzione di saggi e/o controlli preliminari in tutte le aree di interesse archeologico.

La logica di sviluppo del sistema, in ogni caso, coincide con una programmazione "dinamica" nella quale le scelte operate nella fase di formulazione degli indirizzi possono essere riviste ed aggiornate in relazione ai processi evolutivi in atto nel territorio.

**Ambito casertano:** presenta un litorale particolarmente fragile per la presenza di tratti costieri di dune mobili e di pineta "sopravvissuti" ai massicci interventi edilizi; inoltre, l'erosione delle spiagge (ridotte di circa 6 milioni di mc negli ultimi 30 anni) ha provocato una sostanziale modifica morfologica della linea di costa. L'intensa edificazione, che a partire dagli anni '70 ha investito l'area, ha prodotto numerosi dissesti ambientali al punto che gran parte delle opzioni di sviluppo locale sono subordinate ad una estesa strategia di bonifica, recupero e rinaturalizzazione dei canali e dei corsi d'acqua minori, di recupero delle dune litoranee (nei comuni di Mondragone e Castel Volturno), di recupero e valorizzazione delle cave di sabbia e della Pineta (Castel Volturno), di ricostruzione del paesaggio litoraneo (fino a Giugliano) che relativamente all'area di "Liternum" andrà sottoposto al parere della Soprintendenza Archeologica di Napoli e Caserta. Accanto a tali interventi si sviluppano, da un lato, iniziative di valorizzazione dell'eredità culturale locale (soprattutto attraverso la promozione di itinerari turistici orientati all'archeologia), dall'altro opzioni di rilancio del turismo costiero attraverso la riqualificazione ed il potenziamento dell'offerta portuale turistica sollecitate dalla Provincia di Caserta e dai comuni di Mondragone, Cellole e Sessa Aurunca.

Rispetto a tali opzioni, il casertano è l'ambito che maggiormente necessita di un potenziamento dell'offerta portuale, data l'estensione del bacino di utenza potenziale e l'articolato sistema dei

collegamenti terrestri. L'offerta è oggi rappresentata dalla sola struttura fissa della **Darsena di S. Bartolomeo** a Castel Volturno e dai precari approdi lungo le aste fluviali del Volturno e del Garigliano.

Si ritiene opportuno articolare l'offerta, in primo luogo, attraverso l'adeguamento della struttura esistente alle nuove esigenze della domanda diportistica anche stanziale e di collegamenti marittimi, destinando spazi portuali e retroportuali anche alla pesca ed a funzioni per il tempo libero delle popolazioni residenti. L'intervento comunque va realizzato con particolare attenzione paesaggistica dal momento che l'area portuale confina con la *Riserva Naturale di Foce Volturno-Costa di Licola* (Comune di Castel Volturno).

In secondo luogo potenziare l'offerta medesima verificando la fattibilità economica ed ambientale del Porto turistico commerciale di Mondragone e del Porto turistico di Cellole-Sessa Aurunca secondo le previsioni contenute nel Piano d'Area Domizia. In terzo luogo l'incremento dell'offerta può avvenire mediante riqualificazione degli approdi fluviali del Volturno e del Garigliano attraverso la dotazione di attrezzature mobili e di servizi per la nautica minore di tipo stagionale e per la piccola pesca, opportunamente inseriti nel *Parco Regionale di Roccamonfina-Foce Garigliano* (Comune di Sessa Aurunca).

**Ambito flegreo** è quello che più si connota per presenza di beni archeologici, storici, artistici e architettonici accessibili dai porti, unitamente ad un insieme di aree naturalistiche (*Parco Regionale dei Campi Flegrei* che si compone anche delle riserve marine di *Cuma, Miliscola-Acquamorta, Capo di Miseno*, tratto costiero da *Porto di Miseno ad Arco Felice*) e di mete balneari.

In questo tratto di territorio, le caratteristiche geomorfologiche unite ai complessi processi di antropizzazione, hanno determinato una condizione ambientale, paesaggistica, archeologica, nonché storico-architettonica, per la quale è pensabile che si possano operare solo trasformazioni o innovazioni di limitata entità. In questo ambito, più ancora che in altri, vige il criterio della soglia di sostenibilità del sistema affidato alle caratteristiche-vocazioni di natura ambientale e territoriale, ed alle normative derivanti da strumenti di pianificazione (Piano Territoriale Paesistico dei Campi Flegrei) o vincoli quali quelli archeologici presenti nel tratto compreso fra le Stufe di Nerone (Pozzuoli) e la Foce di Patria (Giugliano) nonché quello relativo al Porto di Baia.

E' vero anche che, proprio in virtù delle potenzialità dell'area, ogni riqualificazione o rifunionalizzazione operata in questo contesto finisce con l'avvalersi di una sorta di moltiplicatore interno.

In tale area, dove si concentra circa il 50% della domanda di ormeggio stagionale dell'intera provincia napoletana, si propone un'articolazione dell'offerta orientata al potenziamento delle attrezzature portuali di Pozzuoli, delle isole di Ischia e Procida, alla riqualificazione degli ormeggi di Bacoli, Baia, Miseno e Acquamorta, prevedendo anche l'offerta di ormeggi esclusivamente stagionali con attrezzature di carattere temporaneo.

In particolare, nella zona costiera:

- nel Golfo di Pozzuoli, all'interno del quale non si prevedono ulteriori approdi, un ruolo preminente è riconosciuto al porto di **Pozzuoli**, opportunamente riorganizzato come *porto di servizi integrati* in connessione con gli itinerari turistici dell'area secondo il progetto già approvato "Compendio Rione Terra-Porto" in corso di realizzazione; il porto conserva un ruolo polifunzionale (trasporti, pesca e traffico commerciale in particolare attraverso i collegamenti con le isole flegree) e rafforza, attraverso interventi di razionalizzazione degli usi degli specchi d'acqua, l'offerta per la nautica da diporto nonché le attività di rimessaggio e riparazione. Le attività cantieristiche dovranno connotare in particolare l'area riservata al Marina Maglietta, così come al porto vecchio del Rione Terra è demandato il compito di ospitare il naviglio minore della pesca;
- nell'ambito della riqualificazione dell'abitato di Licola (Pozzuoli) e previo attento studio morfologico e meteo-marino, è possibile ipotizzare un porto spiaggia stagionale con impianti a basso impatto ambientale;
- il porto di **Acquamorta** è in grado di svolgere un ruolo di porto stanziale per la nautica locale e per la pesca ed attrazione di flussi nautici in transito nella stagione estiva; integrandone le funzioni con la riqualificazione dei servizi ricreativi dell'isolotto di S. Martino;
- il porto di **Miseno** potrà costituire un porto stagionale, con una parte dedicata al transito diportistico. Esso va realizzato con elevata attenzione alla progettazione degli interventi, vista anche la presenza di importanti testimonianze archeologiche, creando le adeguate difese a mare, liberando e riqualificando gran parte dell'attuale spiaggia verso nord ed attrezzando per i servizi alla nautica la parte più a sud, eventualmente utilizzando le strutture militari già esistenti con particolare attenzione alla scogliera di Punta Terone (sita sui resti del molo romano) e alla riqualificazione dell'insenatura da Case Vecchie a San Sossio. Il progetto dovrà tener conto della necessità della reperibilità di parcheggi e spazi di servizio, della risistemazione della viabilità intorno al lago, nonché della riqualificazione del lago di Miseno e delle sue foci. In questo ambito va valutata, in località S. Sossio, la possibilità di attrezzare un ormeggio temporaneo per l'utenza turistica attratta dalle mete archeologiche e

culturali dell'area;

- il porto di **Baia** potrà svolgere un ruolo trainante per la nautica da diporto in transito, tenuto conto della presenza di attività cantieristiche e di rimessaggio e, soprattutto, della sua posizione in rapporto alla distribuzione territoriale delle risorse archeologiche e ambientali (anche in relazione alla balneazione). La riconversione del porto commerciale in approdo turistico - da localizzarsi nella parte antistante alle aree attualmente utilizzate dai cantieri navali - va necessariamente subordinato alla realizzazione del "Parco archeologico subacqueo", che consente di tutelare, valorizzare e fruire degli straordinari resti archeologici delle ville imperiali, impegnando lo specchio acqueo non interessato dai resti del *lacus baianus*; nelle more del provvedimento di declassificazione da porto commerciale di II classe a porto turistico a salvaguardia delle presenze archeologiche dovranno essere adottati i limiti e divieti all'uso ed alla navigazione oggi vigenti (a seguito del sequestro). La razionalizzazione dell'offerta diportistica si affianca allo sviluppo delle attività sportive, della pesca, alle possibilità di fruizione del sistema naturalistico e dei beni culturali, alla dotazione di servizi e strutture per i mezzi di emergenza e sicurezza e della Protezione Civile, non escludendo l'ipotesi di un attracco per il cabotaggio passeggeri costiero;
- il porto di **Bacoli - Marina Grande**, è in grado di offrire ormeggio stagionale e in transito, conservando spazi per la pesca e per i servizi di linee balneari e del metrò del mare; l'intervento va attuato congiuntamente ad una riqualificazione del waterfront in modo che, soprattutto durante l'estate, costituisca un affaccio a mare del borgo storico, stimolandone le attività commerciali, ricettive e turistiche, diventando un nuovo polo attrattivo del territorio secondo la tradizione mediterranea.

Ipotesi incrementali per l'offerta dell'ambito costiero flegreo possono essere sviluppate per il tratto di **Licola** con interventi stagionali sotto forma di impianto a basso impatto ambientale - *porto a secco* - che non richiede modificazioni in termini di riconfigurazione della costa. Infatti, la forte compromissione subita da quest'area costiera a causa dell'azione antropica, suggerisce di fare leva su un intervento che possa ingenerare fenomeni di riqualificazione ambientale ed urbana per il territorio circostante, anche con la previsione di attrezzature turistico-ricettive.

Nelle isole di Ischia e Procida è particolarmente grave l'entità del fenomeno dell'erosione delle spiagge: l'attuale consistenza delle spiagge, a fronte della quantità di arenile presente negli anni cinquanta, mostra una riduzione degli arenili di circa il 65 % ad Ischia (in parte già oggetto di intervento da parte della Regione Campania con il ripascimento della spiaggia dei Maronti) e di circa il 50% a Procida comportando gravi inconvenienti in campo ambientale.

Gli interventi ipotizzati per il sistema portuale delle isole flegree prevedono nell'isola di Ischia:

- un ruolo preminente è assegnato al porto di **Casamicciola** per il quale, oltre a riaffermare il ruolo nodale per il sistema dei collegamenti marittimi, si consolida la funzione per la nautica da diporto nell'offerta sia stanziale che stagionale, e si ipotizza anche l'offerta di ormeggio ai maxiyacht in transito;
- per **Ischia Porto**, l'adeguamento è subordinato ad un più complessivo Piano di Recupero dell'intera area portuale che dovrà prevedere la riorganizzazione degli spazi in ragione della coesistenza di una molteplicità di funzioni quali: diporto nautico (stanziale, stagionale e in transito), vie del mare, commercio e pesca, sport nautici, emergenza e sicurezza. Interventi, inoltre, sono da programarsi a terra in relazione alla riorganizzazione delle attività cantieristiche, alla dotazione di aree di parcheggio, di terminal dei trasporti, di aree attrezzate per l'imbarco dei veicoli;
- per il Porto di **Forio** è prevedibile una razionalizzazione della capacità ricettiva mediante una riconfigurazione delle opere di difesa e la realizzazione di pontili galleggianti permanenti per la nautica sia stanziale che stagionale, il potenziamento dei collegamenti marittimi, anche con l'attivazione di linee di aliscafi per destinazioni extraregionali (Formia - Fiumicino), di aree destinate alla pesca, nonché un miglioramento delle connessioni tra l'area portuale ed il centro storico di Forio d'Ischia;
- nel caso di **S. Angelo**, la proposta è orientata ad una ridefinizione del ruolo di ormeggio esclusivamente stagionale, organizzato per accogliere, oltre alle imbarcazioni da diporto, il naviglio da pesca ed i mezzi legati alle escursioni organizzate. Stesse funzioni, con l'esclusione di quelle legate alla pesca, sono attribuite a **Lacco Ameno**;
- l'unica ipotesi di realizzazione di un nuovo sito nell'isola è ipotizzato ad **Ischia Ponte-Castello** mediante strutture mobili per l'ormeggio stagionale previa le necessarie verifiche di compatibilità in materia archeologica.

Per l'isola di Procida, si propone il potenziamento e la diversificazione-integrazione delle funzioni:

- al porto di **Procida - Marina Grande** si riconoscono le funzioni già attualmente svolte e potenziate con

i lavori di ampliamento del porto turistico con la possibilità di offerta stanziale e stagionale alla nautica da diporto, di ospitare maxiyacht in transito e di integrare tali funzioni con le attività cantieristiche, della pesca, di emergenza e sicurezza, oltre a riaffermare il ruolo commerciale e di collegamento marittimo del golfo di Napoli;

- per il porto della **Chiaiolella** viene riconfermato il ruolo di porto turistico per la nautica da diporto stagionale, per la pesca e si propone l'attivazione di servizi integrati con le funzioni naturalistiche (l'insieme dei beni ambientali dell'isola ed in particolare Vivara) e balneari fermo restando la necessità di indagini preliminari presso il Golfo di Geniti volte a determinare la presenza di strutture connesse all'insediamento miceneo;
- al porto della **Corricella** è destinato prevalentemente un ruolo di porto peschereccio riservando spazi anche all'ormeggio temporaneo legato alla fruizione commerciale (ristorazione) e dei beni culturali (Terra Murata).

**Ambito napoletano:** la linea di costa che segna la proiezione a mare della città di Napoli rappresenta il luogo di maggiore concentrazione e pressione antropica, in un susseguirsi di tratti dai differenti caratteri in quanto a morfologia, tipologia di paesaggio, destinazione e intensità d'uso. L'intero ambito si connota per l'accessibilità al patrimonio storico-monumentale del centro storico della città ma anche per alcuni tratti di costa che si offrono ad una funzione balneare cui si aggiunge come "funzione di eccellenza" l'offerta di strutture e servizi idonei ad accogliere maxiyacht.

In coerenza con gli indirizzi espressi dall'Amministrazione comunale e fermo restando la competenza esclusiva dell'Autorità Portuale negli ambiti individuati dalla L.84/94, viene proposto un sistema articolato nei ruoli e nelle funzioni che prevede:

- un grande porto turistico anche per maxiyacht tra **S. Vincenzo** e il **Molosiglio**, un "marina urbano" di livello internazionale, connesso con lo straordinario retroterra dei beni culturali e la via Partenope, studiando una soluzione di grande qualità paesaggistica che lasci integro il molo borbonico di S. Vincenzo. La darsena Acton con gli edifici ottocenteschi intorno - in corso di dismissione da parte della Marina Militare - potrà rappresentare una "piazza sul mare" con attività culturali, musei (della marina e dell'emigrazione), ristoranti, spazi per esposizioni. La vicinanza con la stazione marittima, le linee per le isole e per le altre località del golfo, i sistemi di trasporto su ferro ed il collegamento con la stazione ferroviaria e quella della MN nonché con l'aeroporto di Capodichino renderebbero questo polo diportistico particolarmente idoneo anche per l'ormeggio stanziale internazionale;
- per **Mergellina** si prospetta l'ampliamento della sua capacità ricettiva per la nautica stanziale e stagionale, nonché per i maxiyacht e una migliore allocazione dell'attracco delle linee del golfo, dei servizi di sicurezza e della flottiglia peschereccia, tenendo conto della scarsa disponibilità di spazi a terra (in particolare parcheggi);
- per **Bagnoli-Coroglio** viene condivisa la decisione già assunta in sede di Piano Regolatore del Comune di Napoli per un porto inserito nell'ambito del parco e delle funzioni ad esso connesse, dedicato alle attività sportive nautiche, fermo restando che la realizzazione di strutture ed attrezzature anche stagionali sarà subordinata alla esecuzione di indagini archeologiche subacquee;
- per **Castel dell'Ovo** si suggerisce una razionalizzazione ed un ridimensionamento che consenta la riqualificazione non solo degli spazi marini integrata con le attività sportive, culturali e per il tempo libero presenti all'interno del borgo marinari;
- il porticciolo di **Vigliena** conferma il ruolo di scalo per la nautica da diporto specializzato nel settore cantieristico e delle riparazioni attraverso la riconfigurazione complessiva dell'impianto fermo restando le decisioni contenute nell'Accordo di Programma del 12/2000 fra Stato, Regione e Comune di Napoli;
- in fine, gli approdi stagionali di **Marechiaro**, **Riva Fiorita** e **Posillipo-Circolo** nonché i punti di ormeggio stagionale minori rappresentano una limitata offerta stagionale, nell'ambito delle funzioni per la pesca e per lo sport esistenti; per l'approdo di Napoli Posillipo vanno eseguite indagini archeologiche preliminari dei fondali.

**L'ambito vesuviano:** si presenta come il territorio più discontinuo, con aree di straordinario interesse naturalistico, archeologico o architettonico, centri storici di grande qualità ma anche in pessime condizioni di conservazione, una moltitudine di insediamenti produttivi in gran parte dismessi o in corso di riconversione, a testimonianza in particolare di una fase di sviluppo ed espansione dell'apparato produttivo napoletano che ora è potenzialmente disponibile per nuovi usi attraverso interventi di recupero e riqualificazione ambientale.

La connotazione dell'ambito è certamente orientata alla fruizione delle aree archeologiche attraverso nuovi sistemi di interconnessione tra i porti e gli "attrattori" culturali, ma anche alla presenza di alcune funzioni rare quali la tradizione cantieristica per la riparazione di barche d'epoca.

All'area vesuviana viene affidato un ruolo di significativo potenziamento del sistema dei porti turistici regionali attraverso una programmazione mirata ed equilibrata di nuovi porti (Marina di Stabia e approdo culturale di Ercolano), di riqualificazione, potenziamento e riconversione di quelli attuali attraverso un sistema di fruizione integrata con le risorse archeologiche presenti sia sul tratto costiero che nelle aree retrostanti e con il *Parco Nazionale del Vesuvio*.

- Per il porto di **Granatello di Portici** è ipotizzata una riorganizzazione dell'attuale struttura finalizzata alla realizzazione dell'approdo per la fruizione di beni culturali, in particolare degli Scavi Archeologici di Ercolano, nonché all'ormeggio stanziale, oltre a confermarne il ruolo nodale nel servizio del Metrò del Mare;
- Per il comune di **Ercolano** va verificata la fattibilità complessiva per la realizzazione di un approdo turistico;
- per il porto di **Torre del Greco**, va valorizzata in primo luogo la funzione legata alla tradizione cantieristica di qualità anche attraverso l'ampliamento delle aree a terra e dello specchio d'acqua dedicato; si conferma inoltre il ruolo turistico per il diporto nautico stanziale e per i collegamenti integrati con il sistema dei beni culturali e naturalistici. Inoltre, si assegna un importante ruolo all'interno dei collegamenti marittimi nel settore della pesca e delle attività sportive;
- nella diversificazione dei ruoli e delle funzioni, al porto di **Torre Annunziata** è assegnato il ruolo di importante scalo mercantile e, in parte, peschereccio. L'ampiezza del porto consente, in ogni caso, di accogliere quote consistenti di naviglio da diporto, dedicandovi una parte dello specchio marino, mentre parte delle grandi aree a terra sono destinate alle nuove attività cantieristiche;
- il nuovo porto turistico di **Marina di Stabia**, in corso di realizzazione nel tratto di costa compreso tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, è al momento il più consistente intervento, nell'ambito regionale, con la sua previsione di ospitare fino a 1400 imbarcazioni compresi i maxiyacht. Il complesso prevede la realizzazione inoltre di un albergo, un polo commerciale, un centro congressi e uno di benessere, un palazzetto degli sport del mare;
- più complesso è il discorso per quanto riguarda il porto di **Castellammare** che costituisce un'indiscutibile risorsa da valorizzare a cominciare dalla riconversione delle aree e delle strutture demaniali dismesse verso un uso turistico-ricettivo e verso la riqualificazione del waterfront urbano. Le caratteristiche complessive dell'area e i caratteri tecnici del porto suggeriscono un attento studio di fattibilità mirato a verificare la possibilità che Castellammare assolva anche la funzione di ulteriore scalo crocieristico del golfo di Napoli.

**La penisola sorrentino-amalfitana** è costituita da due sistemi territoriali costieri a cavallo delle province di Napoli e Salerno, in parte simili ma anche con alcuni elementi di differenziazione. L'intero territorio è fortemente orientato verso l'economia turistica - che determina scelte e modalità d'uso di buona parte del territorio costiero e delle aree limitrofe più interne - il cui sviluppo è, tuttavia, condizionato da frequenti problemi di dissesto idrogeologico, di erosione della costa alta e dall'inadeguatezza delle reti infrastrutturali.

Entrambi gli ambiti della penisola si connotano per una funzione prettamente turistica legata alla diffusa presenza di mete balneari, di parchi marini e aree protette.

Gli interventi sui porti costieri possono essere di limitata entità soprattutto per le caratteristiche geomorfologiche della penisola e pertanto potranno orientarsi soprattutto verso l'adeguamento strutturale e la riqualificazione dell'esistente.

In particolare, nell'**ambito Sorrentino**:

- **Marina di Equa** si presta ad un ruolo stagionale per la nautica da diporto, la piccola pesca ed, eventualmente, di futuro punto di attracco per il sistema dei collegamenti marittimi stagionali compatibilmente con il vincolo archeologico presente nell'area;
- **Marina di Vico**, può puntare sulla valorizzazione del sito come "borgo a mare" nel quale confluiscono sia nuove funzioni ricettive (turistico-alberghiere) che quelle per la nautica minore, sia la conservazione della tradizione balneare;
- per il porto di **Meta** sono previste funzioni legate all'ormeggio stagionale per il diporto, alla cantieristica ed alle attività sportive;
- **Piano di Sorrento (Marina di Cassano)** può essere destinato al diporto stagionale, alla cantieristica ed alla pesca. Tuttavia, ogni intervento sulle opere a mare va attentamente valutato in relazione alla forte erosione delle spiagge e dei costoni che mette a rischio il tessuto urbano prospiciente la spiaggia nonché con il vincolo archeologico presente nell'area;
- il sistema dei porti dell'ambito trova in **Sorrento**, in particolare a **Marina Piccola**, lo scalo più importante e articolato, l'unico, con quello di Capri Marina Grande, adibito all'ormeggio stanziale. Per lo scalo sorrentino è ipotizzato un complesso di funzioni che vanno da quella crocieristica e commerciale, all'attracco delle vie del mare alla fruizione dei beni naturalistici e alla balneazione;

- per il porto di Sorrento-Marina Grande si conferma il carattere peschereccio e l'attività cantieristica;
- agli approdi di Marina di Puolo e Marina della Lobra sono riservate funzioni connesse con il diporto stagionale, le attività sportive e la pesca, per Marina di Puolo compatibilmente con il vincolo archeologico presente nell'area, nonché servizi e funzioni legate alla Riserva Naturale Marina Protetta "Punta della Campanella". Per entrambi i siti sarà operata la riqualificazione dei borghi; in particolare per Marina della Lobra "il porto della Riserva Naturale Marina", sarà prevista la riqualificazione delle aree a terra e la valutazione di interventi strutturali per l'ampliamento della ricettività nautica da attuare in sinergia con la vicina Marina di Puolo e comunque senza che detto eventuale ampliamento pregiudichi la continuità dello svolgimento delle attività e dei servizi nonché le limitazioni del diporto nella riserva;
- all'approdo di Nerano si riserva esclusivamente la possibilità di consentire un ormeggio temporaneo, così come per l'insenatura di Reomone e per Marina Piccola di Capri secondo modalità rispondenti alle norme previste dall'Ente Parco Marino di Punta Campanella;
- Capri Marina Grande è il porto principale dell'ambito, con caratteri di polifunzionalità legati al traffico commerciale, turistico e diportistico, inserito in un'isola di piccole dimensioni e di alto valore naturalistico dove non sono ammessi ulteriori impianti portuali. Pertanto, il porto di Capri sarà oggetto di interventi di alta qualità finalizzati ad ottimizzare l'offerta turistica nazionale e internazionale anche "rivisitando" l'intera struttura portuale destinata alla nautica da diporto e razionalizzando gli spazi riservati ai collegamenti marittimi.

**Ambito amalfitano:** è un'area di storica e qualificata tradizione turistica di livello internazionale che esprime, in maniera relativamente compiuta, l'integrazione coerente delle forme di utilizzazione delle risorse storico-culturali, paesaggistiche, costiero-balneari. Obiettivo prioritario dello sviluppo locale è l'integrazione delle aree collinari nel sistema economico-turistico della fascia costiera anche mediante opportune politiche di gestione del trasporto stradale, da integrare con un'offerta di servizi di collegamento marittimo che assumono rilevante importanza nella stagione estiva. I porti di Amalfi e Cetara "soffrono" dei limiti fisici imposti dalla conformazione della costa che ne condiziona le possibilità di espansione sia a terra che a mare. Tutti gli interventi sono diretti principalmente allo sviluppo integrato con il territorio attraverso la riqualificazione delle aree a terra e, nel rispetto dei vincoli paesistici, alla revisione funzionale dei piani di ormeggio; né è opportuno prevedere nuove strutture fisse o ampliamenti di porti esistenti, fatta eccezione per quegli interventi necessari alla difesa degli specchi acquei ed alla predisposizione degli attracchi per il metrò del mare.

In particolare, gli interventi per i collegamenti marittimi nel porto di Amalfi e nel punto di attracco di Positano sono motivati anche dalla necessità di favorire l'accesso via mare ai turisti pernottanti

Gli approdi di Maiori e Minori e Vietri sono sottoposti ad interventi inseriti nelle opzioni di riqualificazione dei *waterfront*. In particolare, l'approdo di Maiori, oggetto di un recente intervento di riqualificazione e sistemazione strutturale delle opere fisse, costituirà elemento di integrazione della città e del waterfront; per detta infrastruttura si consiglia l'approfondimento delle problematiche legate ai fenomeni di insabbiamento nell'ambito del completamento dell'approdo turistico; per il porto di Vietri sul Mare, la riqualificazione della darsena e delle aree destinate alla cantieristica. Infine, nell'approdo di Praiano è possibile realizzare un impianto stagionale attraverso pontili mobili per l'accoglienza di imbarcazioni da diporto. Va tenuto presente che i porti di Amalfi e Vietri sono aree di interesse archeologico.

**Ambito Salernitano:** il tratto di costa corrispondente al centro urbano di Salerno, ancora più che in passato, si articola in una sequenza di porti commerciale, turistico, di lungomare, di spiagge per la balneazione, senza fratture od ostacoli tra terraferma e acqua. A rischio il litorale sabbioso che va da Salerno a sud, con maggiori problemi verso Eboli, dove in alcuni punti il mare lambisce la strada provinciale costiera.

La concentrazione nel capoluogo della maggior parte delle funzioni superiori determina accentuati fenomeni di polarizzazione a livello provinciale. Sono auspicabili interventi tesi ad innalzare la qualità ambientale e l'efficienza funzionale prevedendo in particolare:

- il potenziamento delle funzioni specialistiche di livello superiore;
- la valorizzazione delle risorse storico-culturali e museali;
- la realizzazione di un circuito della fruizione collettiva nell'ambito degli itinerari turistici;
- il riordino urbanistico e l'arricchimento funzionale delle fasce periferiche di recente formazione.

La città di Salerno sta consolidando, con una molteplicità di interventi in atto e una più generale manovra di pianificazione urbanistica in via di approvazione, un nuovo rapporto di contiguità spaziale e funzionale con il suo mare: particolare attenzione è riservato al tema della mobilità, attraverso il superamento dei punti di congestione della viabilità di attraversamento e il miglioramento dell'interconnessione fra porto commerciale turistico, aeroporto, sistema viario e ferroviario.



In coerenza con gli indirizzi espressi dall'Amministrazione comunale e fermo restando la competenza dell'Autorità Portuale, per la città di Salerno si ritiene opportuno potenziare l'offerta diportistica anche attraverso la realizzazione di nuovi interventi tipo "marina urbano" che coniugano l'offerta nautica con la riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area cittadina su cui insistono. Inoltre il sistema stradale di accessibilità dell'area urbana di Salerno rende ipotizzabile che il bacino di utenza di una simile struttura possa facilmente estendersi alle aree della Campania interna e del potentino.

Gli interventi portuali vanno attuati congiuntamente al ripascimento degli arenili tesi a contrastare il fenomeno dell'erosione costiera che, ad esempio, nel tratto salernitano compreso tra piazza della Concordia e la foce del fiume Fuorni, negli ultimi 25 anni, ha provocato un arretramento generalizzato con punte massime di 15 metri.

**Ambito della Piana del Sele:** il tratto di costa si presenta come un luogo di forte contraddittorietà, tra la natura e la qualità dell'ambiente, da un lato, e le profonde alterazioni prodotte ancora in anni recenti dall'insediamento dell'uomo, dall'altro. Così che per lunghi tratti la costa sabbiosa e la retrostante pineta dunale, originariamente estesa anche oltre trenta chilometri, ha lasciato spazio ad insediamenti per lo più illegali, disordinati, di bassissima qualità edilizia, legati ad una precaria economia turistica. In queste aree la riduzione delle superfici a spiaggia è avvenuta a partire dalla fine degli anni '70 con un'accelerazione repentina del fenomeno negli anni '90 quando sono state registrate riduzioni dell'ordine dei 6 metri per anno.

L'assunzione della caratterizzazione turistica della fascia litoranea tra Pontecagnano a Capaccio si è realizzata in maniera spontanea, producendo con la disordinata edificazione di residenze stagionali e di manufatti di servizio una profonda alterazione dei caratteri ambientali ed introducendo elementi di disturbo nell'organizzazione agricola della piana.

La fascia costiera della piana del Sele, attualmente priva di porti turistici, viene identificata come un'area di riqualificazione urbanistica ed ambientale, per la quale occorre prevedere una migliore gestione delle risorse turistiche, anche attraverso l'integrazione con il turismo culturale indotto dal patrimonio storico e archeologico (zona archeologica di Paestum), dalle risorse naturali (Dune di Gromola) e dalle risorse agricole produttive (fattorie-modello). Gli interventi da proporre devono essere accompagnati dal contestuale risanamento ambientale (difesa dell'erosione della costa, riduzione dell'inquinamento delle acque) e dalla riduzione dei fattori di pressione antropica, con il recupero delle zone edificate, ed anche eliminando le quote di edilizia che siano state illegalmente realizzate. La strategia di intervento complessiva, mirata ad elevare il livello di competitività territoriale, prevede la valorizzazione dei beni ambientali (sistemazione dell'Area pinetata, rinaturalizzazione del fiume Sele) e degli itinerari naturalistici; il recupero e la valorizzazione dei centri storici e del patrimonio archeologico anche attraverso il miglioramento dei collegamenti e lo sviluppo delle relazioni tra costa ed entroterra.

Allo stato attuale, pare opportuno suggerire interventi integrati di riqualificazione del tessuto costiero urbanizzato attraverso l'introduzione di porti a secco (vedi esempi Puglia e Sicilia) laddove si è in presenza di aree libere e/o di manufatti dismessi. Ipotesi di interventi per la realizzazione di impianti portuali "convenzionali" dovranno essere verificate attraverso accurati studi sulle correnti e sul trasporto marino e sulle tendenze di modificazione della linea di costa oltre che sulla sussistenza di una sufficiente domanda di ormeggio. In particolare dovrà essere sottoposta a verifica di fattibilità il progetto di una darsena (con servizi di trasporto e cantieristica) con accesso dalla foce del fiume Tusciano ovvero da un canale di bonifica esistente od a farsi con conseguente spostamento a monte della strada litoranea. Parimenti dovrà essere verificata la fattibilità del recupero del molo costruito dagli Americani durante la guerra (da utilizzare per le visite all'Area archeologica di Paestum) compreso nella Riserva naturale Foce Sele-Tanagro all'interno della quale, da Lido Lago (Eboli) a Torre di Paestum (Capaccio), sono evidentemente esclusi ulteriori interventi. In ogni caso si consideri che il litorale salernitano è area di interesse archeologico.

**Ambito Cilentano,** propaggine a mare del territorio ricadente nel *Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano* che interessa il tratto costiero compreso tra Agropoli e Scario, si connota per una funzione prettamente turistica legata alla diffusa presenza di mete balneari e riserve naturalistiche.

In parte simile al precedente tratto della Piana del Sele ma anche differente in molti aspetti e manifestazioni, il Cilento si presenta come un territorio integro e conservato nei suoi caratteri ambientali e paesaggistici, anche se non privo di fenomeni degenerativi sulle mobilità d'uso e nelle trasformazioni indotte, ma anche sottoposto a fortissime pressioni antropiche, che in alcune parti consistenti di litorale ne hanno stravolto forme e insediamenti.

Nel Cilento, i ritmi di erosione superano sicuramente di gran lunga i valori di un metro all'anno; significativi arretramenti si registrano nel tratto Casalvelino - Ascea, alla foce del fiume Mingardo, a Palinuro, e da capo San Marco al promontorio del castello di Agropoli, dove vi è pericolo di crolli di prismi

rocciosi.

Il sistema insediativo alterna vecchi centri collinari a centri costieri di recente formazione caratterizzati da una diffusa e massiccia edificazione di tipo turistico, disposta a nastro lungo la costa e prive di una morfologia e di una struttura funzionale riconoscibile. I nuovi insediamenti, realizzati generalmente con la progressiva lottizzazione dei suoli della fascia costiera, non rivelano quasi mai relazioni con i centri preesistenti, spesso situati nelle zone più interne.

E' l'area della provincia che presenta, complessivamente, i tassi di crescita del patrimonio abitativo più alti, paragonabili a quelli delle aree di urbanizzazione consolidata cui si affianca un rapporto estremamente elevato e in continua crescita fra abitazioni non occupate e abitazioni occupate.

Sono presenti ulteriori fattori di pressione di origine antropica quali cave, aree di estrazione di materiali sciolti (lungo corsi d'acqua e zone costiere) discariche incontrollate, captazioni e adduzioni, opere di protezione delle coste.

La qualificazione delle attività turistiche e la loro valorizzazione richiede di intervenire in più direzioni: dalla promozione di servizi, alla valorizzazione delle risorse culturali presenti sia nell'area che nei contesti; dalla conservazione o recupero della qualità ambientale attraverso il controllo delle trasformazioni insediative alla riqualificazione urbanistica ed ambientale, all'integrazione del turismo balneare con quello culturale e naturalistico. Anche in questa fascia sono inoltre indispensabili interventi di risanamento ambientale per fronteggiare l'erosione della costa e salvaguardare gli ambienti fluviali.

Entro i vincoli posti dall'Ente Parco l'offerta di strutture per la nautica deve essere potenziata e riqualificata in tutti i porti dell'ambito. Possono essere ampliate e rese stabili le strutture dedicate ad accogliere il metrò del mare - Agropoli, Acciaroli, Marina di Pisciotta, Marina di Camerota e S. Marco (con particolare attenzione in quanto area di interesse archeologico) - intese anche nell'accezione di "Porte del Parco"; in questi porti devono essere realizzate strutture per servizi di accoglienza e devono riorganizzarsi gli spazi portuali da destinarsi a parcheggi per auto e per le linee di trasporto pubblico su gomma. I porti devono essere assunti a luoghi per la vita quotidiana delle popolazioni residenti e la forte domanda turistica prevalentemente di reddito medio-basso deve essere soddisfatta senza compromettere la qualità dei luoghi. Il potenziamento dell'offerta diportistica, soprattutto nei porti e negli approdi minori quali Agnone, Marina di Casalvelino, Marina di Pisciotta, Marina di Camerota deve avvenire prevalentemente con strutture mobili attrezzate destinate alla nautica minore mentre la nautica maggiore e quella in transito possono trovare accoglienza all'interno delle strutture fisse esistenti e riqualificate. Va verificata l'ipotesi di ampliamento del Porto di Marina di Casalvelino, in linea con le previsioni del Parco nazionale, in considerazione della fragilità e rappresentatività relativamente minore del contesto ambientale e paesistico, della posizione nell'ambito della rete stradale e della struttura territoriale nei quali è posto. Eventuali nuove strutture fisse potranno essere previste solo laddove si giustifica la necessità di un porto-rifugio estivo quindi nei tratti di costa dove la distanza tra due porti consecutivi è superiore alle 30 miglia nautiche.

**Ambito del Golfo di Policastro:** si connota per una particolare qualità del paesaggio e della natura che lo rende suscettibile di grande valorizzazione turistica da legare tanto alla tradizione architettonica che all'ambiente naturale: paesi con una storia, a volte, antecedente la civiltà greco-romana e con elementi architettonici medioevali, quali cattedrali, castelli e palazzi nobiliari. Questi centri minori, che coniugano la civiltà contadina e quella marinara-mediterranea, sono inseriti in un contesto territoriale il cui versante costiero è rinomato per l'eccezionale pulizia del mare, per il susseguirsi di grotte scavate da fenomeni carsici tra cui la Grotta Grande ed il Riparo del Molare, in cui sono stati rinvenuti importanti giacimenti preistorici, per la vitalità dei fondali ritenuti quasi un paradiso subacqueo, ricco di specie marine altrove scomparse da tempo.

I porti dell'ambito, Marina di Scario, Sapri e Policastro svolgono una funzione principalmente turistica orientata ad utenza orientata alla balneazione ed al turismo naturalistico e sono destinati a servire la nautica da diporto stagionale ed a potenziare quella in transito. Sebbene la ricettività attuale sia relativamente contenuta, i porti non si prestano ad interventi significativi di potenziamento attraverso l'ampliamento infrastrutturale, quanto piuttosto ad una razionalizzazione degli ormeggi ed al miglioramento qualitativo dei servizi destinando la maggior parte degli attracchi alle imbarcazioni di media dimensione e potenziando l'offerta per la nautica minore attraverso l'installazione di strutture il più possibile a pontile e con i necessari servizi alle imbarcazioni. Anche per il porto di Policastro va verificata la fattibilità economico-ambientale di un eventuale ampliamento mentre per i porti di Scario e Sapri va verificata anche la compatibilità con le preesistenze archeologiche.

## 8) La programmazione degli interventi infrastrutturali: invarianti e opzioni

All'interno del quadro programmatico, la logica del progetto di sistema è quella di ricondurre ad un insieme unitario e funzionale l'offerta attuale di nodi e servizi portuali sia attraverso interventi infrastrutturali che attraverso progetti di gestione dei servizi e delle strutture.

Obiettivi e strategie della programmazione della portualità turistica stabiliscono la priorità degli interventi di riqualificazione e adeguamento funzionale degli impianti esistenti affiancata dal potenziamento del sistema attraverso il ricorso al capitale privato per nuovi interventi infrastrutturali. Rispetto agli obiettivi e strategie e tenendo conto delle informazioni disponibili sulla progettualità esistente e sulle criticità emerse nel corso dell'analisi, si sono individuate **due categorie di intervento**:

**a)** interventi infrastrutturali la cui realizzazione è da ritenersi certa indipendentemente dai futuri sviluppi degli indirizzi di pianificazione e programmazione; questi interventi sono definiti **"invarianti"** in quanto fanno parte di qualunque scenario futuro si voglia costruire. Appartengono a questo insieme:

- le opere necessarie per gli adeguamenti funzionali e la messa in sicurezza dei porti e degli approdi con particolare a quelli che fungono da terminali dei collegamenti marittimi<sup>20</sup>;
- gli interventi volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione intermodale alla rete portuale.
- gli interventi progettati e finanziati ma non ancora iniziati;
- le opere necessarie per il completamento degli interventi già in corso di realizzazione o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati;
- gli interventi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto sulle aree a rischio archeologico.

A tali invarianti infrastrutturali si affiancano le invarianti amministrativo-legali per la messa in conformità di quelle strutture esistenti ma prive di collaudo tecnico o di autorizzazioni.

**b)** gli interventi infrastrutturali destinati all'ulteriore sviluppo del sistema portuale regionale e al soddisfacimento degli obiettivi espressi dal territorio e per i quali, tuttavia, o non sono disponibili i progetti (e/o non sono note le idee-progetto), o sono disponibili progetti tecnicamente incompleti e insoddisfacenti, o sono disponibili progetti per i quali è necessario un ulteriore approfondimento allo scopo di verificarne l'effettiva "contribuzione" allo sviluppo del sistema integrato della portualità regionale; questi interventi, definiti **"opzioni di sviluppo"**, fanno parte dello scenario evolutivo e possono riferirsi alla realizzazione di nuovi porti, all'ampliamento di porti esistenti, alla realizzazione di impianti di integrazione modale, all'implementazione di sistemi di controllo e gestione delle funzioni portuali e *port-related*.

In particolare, in alcune località caratterizzate da una adeguata estensione di territorio dove la realizzazione di opere marittime risulti incompatibile con le caratteristiche ambientali o eccessivamente onerosa sul piano economico-finanziario, si considera opportuna la realizzazione di porti a secco, ovvero di particolari infrastrutture mirate a predisporre l'offerta di accoglienza e ricovero per piccole imbarcazioni da diporto sulla terraferma anziché all'interno di specchi acquei. Si tratta di una tipologia di offerta già sperimentata in Italia e all'estero che si articola in siloscafi e porti spiaggia: i primi rendono possibile l'utilizzo di contenitori dismessi mentre i secondi comportano l'organizzazione di porzioni di arenile con attrezzature per l'alaggio, il varo ed il ricovero all'aperto o in superfici coperte.

Le opzioni di sviluppo devono essere elaborate attraverso studi di fattibilità; inoltre, sia le "invarianti" che le "opzioni" devono:

A) rispondere ad una verifica di coerenza di obiettivi generali quali:

- rispetto degli standard di sicurezza dei servizi erogabili;
- minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico acustico e dell'inquinamento delle acque;
- promozione dello sviluppo economico del territorio

---

<sup>20</sup> Per queste invarianti si individuano le seguenti tipologie di opere:

**riforimento delle scogliere:** interventi relativi ad una messa in sicurezza dei moli di sopraflutto e/o sottoflutto, danneggiati dal tempo e/o a seguito di mareggiate e quindi di lavori prevalentemente di manutenzione ordinaria;

**escavi:** interventi di approfondimento dei fondali degli specchi d'acqua atti a consentire una corretta navigazione all'interno del porto;

**consolidamento, ampliamento e/o completamento banchine:** a questa categoria appartengono quei lavori di messa in sicurezza delle strutture interessate da fenomeni di dissesti statici e di sgrassatura e/o di ampliamento delle strutture esistenti per aumentare la capacità ricettiva nell'ambito dello stesso specchio acqueo;

**impianti e i servizi a terra:** interventi che necessitano di progetti per dotare tutte le strutture di idonea impiantistica elettrica e antincendio, ai sensi della normativa vigente.

**strutture per l'approdo dei vettori:** rappresentano quegli interventi inerenti la realizzazione di distanziatori e pennelli per consentire l'attracco.

B) essere coerenti con le indicazioni elaborate nelle Linee Programmatiche, quindi dimostrare la contribuzione dell'idea e della soluzione progettuale-gestionale alla realizzazione del sistema integrato della portualità;

C) disporre di progetti redatti secondo quanto indicato dalle Linee Programmatiche in merito a:

- indicazioni procedurali e tecnico-prestazionali per la definizione delle proposte di intervento;
- criteri di conformità per le proposte progettuali relativamente agli standard dei servizi, ai requisiti tecnico-progettuali degli interventi ed ai requisiti del progetto preliminare e di quello definitivo.

L'individuazione preliminare degli interventi è stata effettuata sulla base di un programma di ricognizione svolto dal Settore Demanio Marittimo, Navigazione, Porti, Aeroporti, OO.MM. della Regione Campania, ed articolato secondo diverse modalità:

a) richiesta - a tutti i Comuni e alle Capitanerie di Porto - di acquisizione agli atti di tutti i progetti disponibili e "cantierabili"<sup>21</sup>;

b) invio a tutti i Comuni di una scheda, predisposta dal gruppo di esperti dell'Assessorato, per la segnalazione di progetti che non avevano usufruito di finanziamenti comunitari<sup>22</sup>; dalla verifica dei progetti e delle schede pervenute sono stati suddivisi in: 1) progetti in corso di realizzazione, compatibili con gli obiettivi di Misura e rendicontabili entro il 31.12.2001 (progetti sponda); 2) progetti e/o idee progettuali compatibili con gli obiettivi di Misura ma realizzabili nei bienni 2002-2006; 3) progetti non compatibili con gli obiettivi di Misura e, comunque, non cantierabili.

c) sopralluoghi effettuati da tecnici del Settore presso le strutture portuali interessate ai servizi di collegamento marittimo ("Vie del Golfo" e "Metrò del Mare") (settembre-ottobre 2001) al fine di individuare gli interventi necessari per adeguare ed attrezzare dette strutture e di predisporre una lista di priorità;

d) richiesta al Settore Piani e Programmi della Regione Campania di trasmissione di progetti e schede progettuali relative al settore della portualità<sup>23</sup>;

e) schedatura di progetti e/o proposte progettuali inoltrate all'Assessorato ai Trasporti direttamente da Enti locali e/o da soggetti privati.

Sulla base dei dati raccolti, è stato redatto un prospetto in cui sono riportati tutti i progetti e le idee progettuali pervenuti all'Assessorato tra luglio 2000 e maggio 2002, con l'individuazione del soggetto proponente, dello stato della progettazione, dell'importo dei lavori (presunto) (Allegato 6 - "Rassegna dei progetti pervenuti alla Regione Campania"). Tali ipotesi di intervento andranno successivamente valutate in base alle categorie "invarianti" e "opzioni".

## 9) Strumenti attuativi del programma

La Regione Campania ha predisposto strumenti attuativi di carattere normativo, procedurale e finanziario per favorire lo sviluppo della portualità turistica attraverso interventi di rifunzionalizzazione delle strutture esistenti e la realizzazione di nuove strutture portuali.

Sul piano normativo, la LR n.3 del 28 marzo 2002 "**Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania**":

- all'art.6 individua, tra le funzioni amministrative anche quelle relative alle reti, impianti e servizi marittimi, ivi compresi i porti di rilievo regionale e interregionale che verranno identificati con delibera di Giunta Regionale da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge. In attuazione di tale disposto, sono state istituite apposite commissioni per la catalogazione dei porti di rilievo regionale e interregionale e per la redazione di un regolamento d'uso delle aree e delle opere portuali.

- all'art.14, dispone la redazione del Piano Regionale dei Trasporti e dei Piani di Settore secondo una metodologia che coniuga rigore e flessibilità delle scelte, unitarietà del disegno di riassetto con possibilità di recepire valutazioni e proposte della molteplicità di soggetti che, a vario titolo, hanno potere di intervento sul sistema dei trasporti. Il piano è il risultato di un processo decisionale che evolve secondo regole ben precise ma che si adattano alle risorse del momento ed alla presenza di soggetti diversi interessati a modificare l'assetto esistente. In particolare, i Piani di Settore, tra cui quello della Portualità, idealmente si pongono a valle di un "piano generale" (il Piano regionale dei trasporti) ma possono anche precederlo contribuendo alla sua costruzione. In questo senso le linee programmatiche sulla portualità turistica rappresentano un primo tassello del redigendo Piano di Settore e sono il punto di

<sup>21</sup> A tale richiesta, inoltrata in data 27.07.2000, hanno dato riscontro i comuni di: Santa Marina, Camerota, Casalvelino, Capri, Forio, Montecorice, S. Giovanni a Piro (Scario), Agropoli e Pisciotta.

<sup>22</sup> Richiesta inoltrata con nota n. 4998 del 6.10.2000

<sup>23</sup> Richiesta inoltrata con nota n.737 del 10.04.2002

partenza per ulteriori documenti che possono scendere, con il dettaglio di uno studio di fattibilità o di un progetto preliminare, all'esame delle singole infrastrutture per verificarne la compatibilità con le strategie generali prima di decidere definitivamente sulla loro convenienza e passare alla realizzazione.

Sul piano procedurale, è in corso di redazione il Regolamento per la programmazione, realizzazione e gestione delle strutture dedicate alla nautica da diporto in Campania che disciplina:

- il procedimento per l'esercizio delle funzioni amministrative relative alla programmazione ed al coordinamento delle competenze in materia di Regione, Comuni ed altre amministrazioni interessate;
- la concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione e la gestione - in particolare mediante l'apporto di capitali privati - delle strutture portuali e delle infrastrutture connesse, nonché le attrezzature turistiche, sportive e di servizio correlate, ancorché realizzate su aree non demaniali;
- il procedimento di approvazione dei progetti ed altri procedimenti strettamente connessi o strumentali.

Sul piano finanziario, la Regione si avvarrà delle fonti di finanziamento rese disponibili dal POR Campania 2000-2006<sup>24</sup> e del *P.I. Portualità Turistica*<sup>25</sup>, un progetto integrato di iniziativa regionale che coinvolge la misura 4.6b (Miglioramento e potenziamento del sistema della portualità turistica sulla quale sono stati resi disponibili 77.500 euro circa, pari a 150 miliardi di lire), la misura 6.1 (Sistema regionale integrato dei trasporti su cui sono disponibili 15.500 euro circa, pari a 30 miliardi di lire) nonché la misura 1.5 (Miglioramento delle caratteristiche di stabilità e di sicurezza del territorio su cui sono disponibili 13.740 euro circa, pari a 26 miliardi di lire).

Tuttavia le risorse pubbliche rappresentano solo una parte dei finanziamenti necessari per lo sviluppo del sistema portuale turistico rispetto al quale viene favorito il ruolo propositivo dell'iniziativa privata.

Il contributo dei capitali privati è promosso attraverso la definizione di idonei strumenti amministrativi e finanziari che consentono di regolare la compartecipazione di fondi pubblici e privati nelle singole iniziative. In questa ottica, il disegno di legge regionale sulla finanza di progetto<sup>26</sup> è indicato come soluzione ottimale per il finanziamento degli investimenti portuali. Il disegno di legge, approvato dalla Giunta Regionale, rilancia l'istituto della finanza di progetto - introdotto a livello nazionale dalla legge "Merloni ter" - e prevede la realizzazione e la gestione di opere pubbliche da parte della Regione e degli altri enti pubblici e locali con il contributo di finanziamenti privati, ampliando la tipologia di opere finanziabili con la partecipazione del capitale privato (svincoli autostradali, porti turistici, scuole, ospedali) e semplificando le procedure rispetto a quelle previste dalla legislazione nazionale.

## 10) Indicazioni tecnico-prestazionali delle proposte di intervento

Per ciò che concerne i requisiti tecnici che debbono essere garantiti dalle strutture esistenti e dai porti di nuova costruzione, in linea generale, si evidenzia che:

- a) La localizzazione di nuove strutture (fisse o mobili) o l'ampliamento di strutture già esistenti non può prescindere dall'esecuzione di un attento studio di compatibilità ambientale ed archeologica al fine di valutare gli effetti dell'opera sul delicato equilibrio biologico e fisico delle area costiera interessata. Le azioni di disturbo e le modifiche indotte alla qualità dell'ambiente dovranno, inoltre, essere valutate anche sotto il profilo più strettamente paesistico.
- b) Nel caso di infrastrutture localizzate lungo il corso di fiumi e canali, e/o su litorali sabbiosi, andranno adeguatamente considerate le ripercussioni sulle dinamiche fluviali e costiere; eseguiti attenti studi di compatibilità archeologica, definiti, ove necessario, gli interventi di mitigazione degli effetti indesiderati e valutate le modalità di manutenzione dell'officiosità del bacino protetto e del suo canale di accesso (o della foce). Gli oneri di manutenzione saranno a carico del concessionario il quale dovrà anche garantire la restituzione del materiale solido intercettato alla dinamica litoranea.
- c) Per motivi di qualità ambientale non è opportuno prevedere ricettività superiori a 1000 posti barca.
- d) Al fine di ridurre l'elevato grado di congestione che spesso caratterizza le strutture regionali destinate ad accogliere la nautica da diporto, di garantire un sufficiente rispetto delle norme di sicurezza della navigazione e di consentire una adeguata fruibilità dei servizi da parte degli utenti nautici, la ricettività del bacino protetto (al netto dell'avamposto) verrà valutata considerando una superficie minima di 100 m<sup>2</sup> per posto barca.
- e) Nel caso di strutture dedicate ad ospitare prevalentemente i natanti - nel seguito denominate "porti

<sup>24</sup> Delibera GR n.1282 del 5.4.2002

<sup>25</sup> Decreto n. 2491 dell'14.11.2001 e Delibere GR n. 4614 del 29.09.2001, n.6668 del 7.12.2001 e n. 3589 del 19.07.2002.

<sup>26</sup> Disegno di legge "Apporto di capitali privati per la realizzazione di opere e di infrastrutture pubbliche e di interesse collettivo" approvato con DGR n. 04 dell'8 febbraio 2002.

minori” del sistema in contrapposizione agli altri definiti “maggiori”- la ricettività verrà valutata considerando una superficie di 80 m<sup>2</sup> per posto barca. Poiché, per queste strutture, la superficie del bacino può risultare anche più contenuta, in funzione delle dimensioni medie delle imbarcazioni, sarà, in questo caso, onere del concessionario presentare all'Autorità competente un piano di ormeggio che dimostri la maggiore ricettività del bacino protetto (maggiore densità di imbarcazioni per unità di superficie) nel rispetto delle prescrizioni del documento di programmazione. In ogni caso, nelle darsene dei porti regionali le imbarcazioni dovranno essere ormeggiate ai pontili o alle banchine solo su di un'unica fila.

- f) Nei porti a funzione mista, destinati, cioè, ad accogliere traffici di natura diversa, si dovrà provvedere ad una attenta organizzazione degli specchi acquei, al fine di evitare conflitti di traffico e tra attività diverse. Andranno, pertanto, adeguatamente dimensionate le aree comuni (canale di accesso, ove previsto, imboccatura e avamposto) e separate le aree di ormeggio, distinguendo, chiaramente, la darsena turistica da quelle assegnate, ad esempio, all'ormeggio di traghetti o pescherecci.

È, poi, necessario che le infrastrutture del sistema portuale regionale siano in grado di garantire:

- la sicurezza nelle manovre di ingresso e uscita dal porto anche in condizioni meteorologiche avverse (sicurezza della navigazione);
- la sicurezza all'ormeggio;
- la fornitura dei servizi essenziali;
- il rispetto delle norme igienico - sanitarie.

Non va, infine, dimenticata la necessità di una attenta programmazione della manutenzione delle opere e degli impianti al fine di garantire nel tempo una inalterata funzionalità e sicurezza dell'infrastruttura nel suo complesso e nei suoi elementi costitutivi.

Il dettaglio degli standard prestazionali ed i requisiti cui devono attenersi le proposte progettuali sono riportati nell'Allegato 4 “Requisiti tecnici e standard prestazionali delle proposte progettuali” e nell'Allegato 5 - “Requisiti minimi dei progetti per la realizzazione di nuove strutture o per l'ampliamento di strutture esistenti per la nautica da diporto”.