

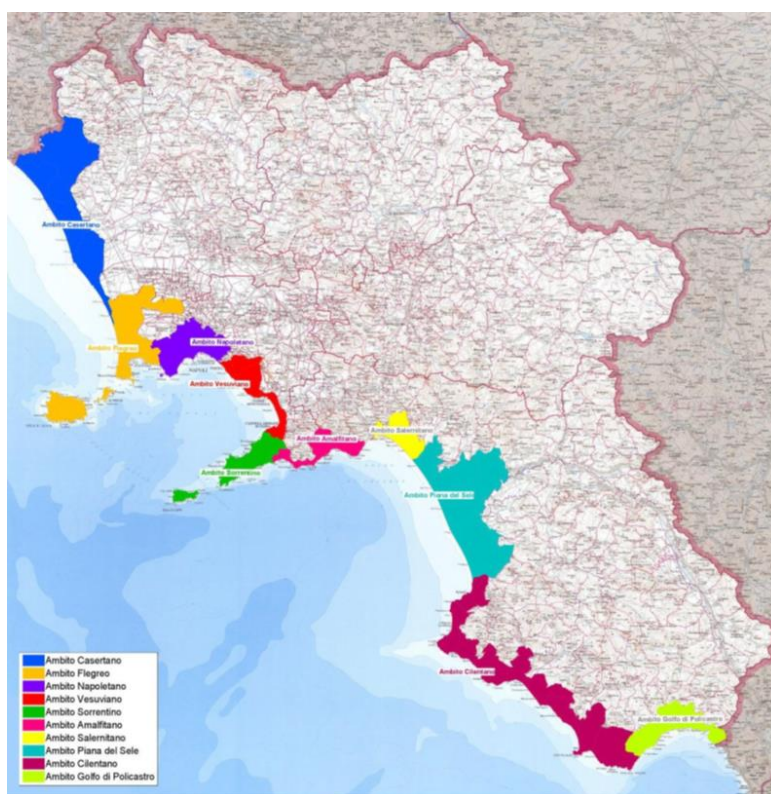


ACaMIR

Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

LINEE PROGRAMMATICHE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA INTEGRATO DELLA PORTUALITÀ TURISTICA IN CAMPANIA

Ottobre 2025



REGIONE CAMPANIA - DIREZIONE GENERALE PER LA MOBILITÀ

Avv. Giuseppe CARANNANTE	Direttore Generale
Dott.ssa Maria Sofia DI GRADO	Dirigente di Settore TPL mare e interventi sulle infrastrutture portuali
Ing. Gennaro Dean SALZANO	Dirigente Infrastrutture portuali, aeroportuali e demanio marittimo portuale

AGENZIA CAMPANA MOBILITÀ INFRASTRUTTURE E RETI – ACAMIR

Ing. Maria Teresa DI MATTIA	Direttore Generale
Ing. Giovanni ARGENTO	Dirigente area Tecnica e TPL
Ing. Paolo DEL GAIS	Responsabile Unità Operativa Pianificazione Trasporti e Logistica
Ing. Luigi PAGLIARA	Responsabile Unità Operativa Servizi TPL e Osservatorio
Avv. Valeria TORRIERI	Responsabile Unità di Staff Affari legali e Contenzioso

COMITATO TECNICO-SCIENTIFICO

Prof. Ing. Giuseppe DEL GIUDICE	Professore Ordinario di Costruzioni Idrauliche - Dipartimento Ingegneria Civile ed Ambientale (DICEA) - UNI NAPOLI Federico II
Prof. Ing. Stefano DE LUCA	Professore Ordinario di Pianificazione dei Trasporti - Dipartimento Ingegneria Civile /DICIV - UNI SALERNO
Prof. Ing. Fabio DENTALE	Professore Associato di Ingegneria Marittima - Dipartimento Ingegneria Civile /DICIV - UNI SALERNO
Prof. Ing. Massimo RAMONDINI	Professore Associato di Geotecnica - Dipartimento Ingegneria Civile ed Ambientale (DICEA) - UNI NAPOLI Federico II
Avv. Prof. Paolo DEL VECCHIO	Avvocato dello Stato – Esperto in diritto amministrativo
Avv.to Paolo VOSA	Avvocato libero foro – esperto in diritto amministrativo
Avv.to Andrea VOSA	Avvocato libero foro – esperto in diritto amministrativo

SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO

SISPI - Società Italiana Studi e Progetti di Ingegneria s.r.l.	
Ing. Marco DI STEFANO	Coordinamento
Ing. Antonio LONGO	
Ing. Mariano CILIENTO	
Ing. Vincenza RINALDI	
Arch. Antonio VITALE	

Sommario

1	Premessa	7
2	Finalità ed obiettivi del documento.....	10
3	Il sistema territoriale di riferimento - la costa Campana	12
3.1	La domanda di ormeggio	13
3.2	L'offerta di ormeggio	17
4	Gli strumenti di pianificazione e programmazione di interesse del litorale costiero	20
4.1	Il Piano Direttore della Mobilità Regionale 2021-2030	20
4.2	I programmi integrati di valorizzazione della costa	20
4.2.1	Masterplan litorale Domitio - Flegreo.....	21
4.2.2	Masterplan litorale Cilento sud.....	21
4.2.3	Masterplan litorale Salerno sud.....	22
4.3	Il PUAD – Piano Urbanistico delle Aree Demaniali marittime	22
4.4	Il DPSS – Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale	23
4.5	Aree Marine Protette, aree ZPS e SIC.....	24
4.6	Piani per la difesa delle coste dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale	25
5	L'evoluzione normativa nel contesto di riferimento	27
5.1	Funzioni amministrative delle Regioni.....	27
5.1.1	Funzioni amministrative trasferite dalla Regione Campania ai Comuni costieri	28
5.2	Le concessioni demaniali marittime.....	29
5.3	Il Partenariato Pubblico Privato.....	31
5.3.1	L'evoluzione della normativa	31
5.3.2	L'esperienza in Campania del <i>Project financing</i> nella nautica da diporto	34
5.3.3	Il nuovo Codice dei Contratti D.lgs. 36/2023 ed il I correttivo	34
5.3.4	La finanza di progetto per le infrastrutture dedicate alla nautica da diporto	37
5.3.5	Competenze della Regione per la programmazione degli interventi da eseguire attraverso finanza di progetto 38	
5.3.6	Gestione diretta da parte dell'Ente Pubblico dell'infrastruttura portuale.....	39
5.4	Norme sulla nautica da diporto	39
5.5	Norme sui rimodellamenti dei fondali in ambito portuale	40
6	L'articolazione territoriale dell'offerta regionale della portualità turistica.....	42
6.1	Le funzioni della portualità turistica.....	47
6.2	Criticità della portualità turistica in Campania.....	48
7	Potenzialità e risorse della portualità turistica in Campania.....	49
7.1	I carichi potenziali attratti dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero.....	49
8	Il concetto di sistema integrato della portualità turistica.....	51
9	La costruzione del sistema della portualità turistica	53
9.1	La domanda di funzioni e servizi per il diporto nautico	53
9.2	L'offerta di servizi.....	55
9.2.1	Le tipologie di offerta di servizi	55
9.2.2	Le interazioni tra tipologie di offerta e funzioni integrative	56

10	Le indicazioni programmatiche per lo sviluppo del sistema	58
10.1	Ambito casertano	58
10.2	Ambito flegreo	59
10.3	Ambito napoletano	64
10.4	Ambito vesuviano	66
10.5	Ambito Sorrentino	67
10.6	Ambito amalfitano	69
10.7	Ambito Salernitano	70
10.8	Ambito della Piana del Sele	72
10.9	Ambito Cilentano	73
10.10	Ambito del Golfo di Policastro	75
11	La programmazione degli interventi infrastrutturali: invarianti e opzioni	78
11.1	Interventi invarianti	78
11.2	Opzioni di sviluppo	79
12	Indicazioni tecnico-prestazionali delle proposte di intervento	80

Indice delle tabelle

Tabella 1: La Costa Campana in cifre	12
Tabella 2: Popolazione residente e parco nautico in Europa e nel Mondo – fonte Confindustria Nautica	13
Tabella 3: Parco nautico immatricolato in Campania – fonte MIT e Confindustria Nautica	13
Tabella 4: Stima del parco nautico in Italia ed in Campania	14
Tabella 5: Campania: popolazione residente suddivise per fasce di reddito superiore a 28 mila euro con stima prudenziale del potenziale della domanda di diporto nautico	15
Tabella 6: Campania: popolazione residente suddivise per fasce di reddito superiore a 28 mila euro con stima del potenziale della domanda di diporto nautico aderente al dato medio nazionale (8,86 unità ogni 1000 abitanti) ..	15
Tabella 7: Presenze rilevate nel 2023 di navi da diporto di grandi dimensioni (maxi-yacht) – fonte Acquera	16
Tabella 8: stima dei posti barca in Italia – fonte MIT	18
Tabella 9: elenco delle Aree Marine Protette istituite in Campania dal 2025 e relativi regolamenti attuativi	25
Tabella 10: Porti della Campania classificati per Ambiti omogenei e classificazione PUAD i porti da 50 a 59 sono di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale	44
Tabella 11: riepilogo posti barca rilevati per Ambiti territoriali e competenze amministrative, con valutazione delle incidenze rispetto alla popolazione residente	45
Tabella 12: censimento dei posti barca in porti e approdi turistici della Campania – censimento 2024 – fonte SISPI	46
Tabella 13: censimento posti barca su campi boa autorizzati dall'Autorità Marittima e/o dall'AdSP al 2025 – fonte SISPI e AdSP	47
Tabella 14: stima dell'incidenza del carico potenziale attratto dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero – fonte LPPT 2002	50
Tabella 15: porti ed approdi turistici in Ambito Flegreo	60
Tabella 16: Porti e approdi turistici in Ambito Vesuviano	66
Tabella 17: Porti e approdi turistici in Ambito Sorrentino	68
Tabella 18: Porti e approdi turistici in Ambito Amalfitano	70
Tabella 19: Porti e approdi turistici in Ambito Salernitano	71

Tabella 20: Porti e approdi turistici in Ambito Cilentano	73
Tabella 21: Porti e approdi turistici in Ambito Golfo di Policastro	75
Tabella 22: porti di rilevanza regionale ed interregionale ai sensi dell'art. 6, l.r. n. 3/2002 - delibera G.R. Campania n. 1047 del 19/06/2008	77

Indice delle figure

Figura 1: la Costa Campana	12
Figura 2: la costa della Campania suddivisa nei 10 ambiti territoriali omogenei	43

Documenti consultabili

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche del Mare - Il Piano del Mare

<https://www.dipartimentopolitichemare.gov.it/it/il-piano-del-mare/>

Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo

<https://temi.camera.it/leg19/provvedimento/ratifica-protocollo-gestione-integrata-zone-costiere-mediterraneo.html>

ISTAT - Censimento permanente della popolazione, 2023

<https://www.istat.it/comunicato-territoriale/censimento-della-popolazione-dati-regionali-anno-2023/>

Agenzia delle Entrate/MEF - Dati IRPEF per province, anno d'imposta 2022

https://www1.finanze.gov.it/finanze/analisi_stat/public/v_4_0_0/contenuti/analisi_dati_2022_irpef.pdf

Ministero Infrastrutture e Trasporti – Diporto nautico in Italia 2023

https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/pubblicazioni/2024-09/WEB_Diporto_Nautico_2023_con%20segnalibri.pdf

Ministero Infrastrutture e Trasporti – Dataset – Opendata

<https://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/unita-da-diporto>

Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

<https://www.agcm.it/cerca>

DPSS – Documento di Programmazione Strategica del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

<https://adsptirrenocentrale.it/delibere-comitato-di-gestione-2021/>

Piano Regolatore Portuale di Napoli

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/11510/17407>

Piano Regolatore Portuale di Salerno

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/11249/16897>

Piano Regolatore Portuale di Castellammare di Stabia

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/11317/17030>

Regione Campania - Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania (PDMR 2021-2030)

https://prfesr2127.regione.campania.it/images/Aggiornamento_PDMR_21-27.pdf

Regione Campania - Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (PUAD 2024)

<https://www.regione.campania.it/assets/documents/attestato-544-puad-pdf.pdf>

Regione Campania - Masterplan del Litorale Domitio – Flegreo

<https://www.regione.campania.it/regione/it/tematiche/masterplan-litorale-domizio-flegreo>

Regione Campania - Masterplan del Litorale Salerno Sud

<https://porfesr.regione.campania.it/it/progetti-e-beneficiari/masterplan-litorale-salerno-sud>

Regione Campania - Masterplan del Litorale Cilento Sud

<https://www.territorio.regione.campania.it/urbanistica-blog/masterplan-litorale-cilento-sud>

Regione Campania - Open Data Addizionale Regionale IRPEF 2022

<https://entrate.regione.campania.it/open-data-economici-e-fiscali>

Autorità di Bacino Distrettuale Appennino Meridionale - I piani stralcio del rischio di frana e la cartografia delle aree a rischio e delle aree di pericolosità

<https://www.distrettoappenninomeridionale.it/oldsite/index.php/elaborati-di-piano-menu/bacini-reg-nord-occidentali-bacino-reg-sarno-ex-adb-reg-campania-centrale-menu/piano-stralcio-per-la-difesa-delle-coste-ex-adb-nord-occidentale-menu>

Regolamenti di attuazione delle sei Aree Marine Protette in Campania

<https://www.parks.it/indice/RM/index.php?reg=15>

Confindustria nautica – statistiche

<https://confindustrianautica.net/analisi-e-statistiche/>

ACaMIR - proposta di "Piano Regionale della Mobilità Turistica (PRMT)"

https://acamcampania-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/acamirservice_acamir_campania_it/Eg8ItP9oWmVIsINSUXh-Y2kBmVSZ8MhAtR_bm43PXdlFq

1 Premessa

Lo sviluppo della portualità turistica in Campania, per effetto dell'elevata attrattività del territorio costiero caratterizzato da speciali qualità paesaggistiche e dalla presenza di un patrimonio culturale ed archeologico significativo, rappresenta una componente rilevante nell'ambito dell'economia turistica, con importanti riflessi anche sulle attività industriali di cantieristica per la costruzione di nuove unità e per la manutenzione ed il *refitting*.

La portualità turistica rappresenta un elemento strategico per riqualificare l'ambiente fisico, per promuovere l'economia locale attraverso la creazione e/o la rifunzionalizzazione 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.

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, dovrebbero auspicabilmente svilupparsi - sempre nella logica di sistema - rendendo i porti idonei, sotto il profilo infrastrutturale e gestionale, ad assolvere allo stesso tempo le funzioni propriamente diportistiche e quelle relative al trasporto ed alla mobilità turistica.

Il tema della portualità turistica partecipa a complesse dinamiche che hanno luogo lungo la fascia costiera, con particolare riferimento a quelle funzioni "marittime" e "terrestri" che identificano nei porti turistici i nodi funzionali per la reciproca interazione. Lo sviluppo della portualità turistica resta intimamente legato all'articolazione della fascia costiera che è caratterizzata e connotata da elementi antropici e naturali diversificati e che coinvolge sia aree metropolitane fortemente urbanizzate, sia aree destinate esclusivamente, o prevalentemente, ad un uso turistico, sia aree ambientalmente "fragili".

Il sistema della portualità turistica svolge anche un ruolo di volano per molti settori della produzione e del mercato del lavoro in quanto investe una molteplicità di ambiti professionali e produttivi che vanno dalle attività di servizi di ormeggio ed assistenza tecnica, di produzione e di commercializzazione di scafi ed attrezzature, alle attività terziarie rivolte agli armatori in quanto tali (abbigliamento, alimentari, ristorazione, meccanica, 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 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 una estesa ricaduta economica, solo prevedendo e favorendo le relazioni con altri ambiti produttivi, professionali e terziari collegati.

Lo sviluppo del settore è legato essenzialmente a due fattori: il primo, 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 latenti - provenienti dalle popolazioni residenti, dai settori produttivi, da turisti e visitatori e che possono manifestarsi anche contemporaneamente e su di uno stesso luogo; il secondo, alla capacità delle istituzioni di pianificare interventi infrastrutturali ed accompagnarne l'articolato percorso autorizzativo e realizzativo che, per effetto della sovrapposizione di norme ma anche della necessità di garantire una tutela ambientale e paesaggistica, propone tempi progettuali molto lunghi che, peraltro, non incoraggiano percorsi di partenariato pubblico-privato.

Per effetto del D.lgs. 112/98, a decorrere dal 1° gennaio 2002 alle Regioni sono state conferite le funzioni di programmazione, progettazione ed esecuzione di opere portuali che consentono di intervenire sul settore della portualità turistica secondo un approccio integrato in grado di "mettere a sistema" le risorse disponibili. In Campania tale competenza è stata ribadita con la Legge Regionale n. 3 del 28 marzo 2002 "Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania".

Sulla base di tale presupposto la Regione Campania, con delibera di Giunta n. 5490 del 15.12.2002, ha approvato per la prima volta le "Linee Programmatiche per lo sviluppo integrato della Portualità Turistica" (di seguito anche LPPT) e tutti gli atti di regolamentazione ad esso correlati, nell'intento di avviare un percorso di programmazione, pianificazione e sviluppo di tale segmento avviando così un "progetto di sistema" mai realizzato in altre regioni meridionali 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.

Nonostante i buoni auspici e l'impulso offerto dalle LPPT sin dal 2002, e nonostante gli investimenti programmati ed operati dalla Regione Campania con fondi strutturali sulla base di diversi programmi di finanziamento che si sono succeduti dal 2002 all'attualità, lo stato della portualità turistica in Campania risulta ancora inadeguato a garantire *standard* di comfort

per gli utenti e di rispetto per l'ambiente costiero sia marino che terrestre, e comunque insufficiente a soddisfare la crescente domanda di diporto nautico, sia locale che legata all'attrattività del territorio costiero.

Ancora oggi alcuni porti ed approdi presentano, sotto il profilo infrastrutturale, opere di difesa e banchine di ormeggio che necessitano di interventi di ammodernamento/adequamento; al contempo si rileva la carenza e scarsa funzionalità delle aree di servizio e di quelle dedicate all'accoglienza dei passeggeri, nonché l'inadeguatezza dei fondali che necessitano di interventi di manutenzione, rimodellamento o di dragaggio.

Sul piano territoriale, ulteriori criticità sono rappresentate dall'assetto delle connessioni infrastrutturali con l'entroterra, dall'organizzazione dell'intero sistema di accessibilità portuale ed in parte anche dalla scarsa qualità e quantità di servizi offerti per il diporto e per i collegamenti marittimi, a danno della integrazione tra porti e territorio.

Ad aggravare i ritardi negli adeguamenti delle infrastrutture è intervenuto l'impianto normativo nazionale sulle concessioni demaniali (contestato e contrastato dalla Commissione Europea al punto da avviare ben due procedure di infrazione) che ha determinato per oltre trenta anni un regime di proroga delle concessioni demaniali in favore degli operatori e gestori che, di fatto, ha impedito o fortemente scoraggiato anche la sola programmazione di opere in grado di rigenerare gli assetti esistenti.

La radicale modifica dell'assetto normativo sulle procedure di affidamento delle concessioni demaniali, legata all'ormai accertata impossibilità di nuove proroghe generalizzate, delinea uno scenario molto favorevole che potrebbe portare, nel breve e medio periodo, anche ad un radicale aggiornamento dell'offerta legata al diportismo nautico.

Le LPPT 2002 proposero un metodo di lavoro basato su un'interpretazione dello stato attuale del territorio e dello stato desiderabile verso cui orientare l'azione e gli interventi del settore, rappresentando un documento di avvio di un processo di pianificazione 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.

Il presente documento, in linea con le determinazioni assunte con delibera di Giunta regionale n. 480 del 17.07.2025, attualizza (2025) le linee programmatiche (LPPT 2002) per effetto di un insieme di fattori intervenuti successivamente alla prima stesura tra cui:

- la necessità di aggiornare la programmazione alla crescente domanda di diporto e di sviluppo turistico dei diversi territori in relazione alle effettive esigenze del mercato;
- la necessità di uniformare ed aggiornare le LPPT all'evoluzione di altri strumenti di pianificazione, programmazione, e regolamentazione nel frattempo intervenuti in relazione all'intero territorio costiero, tra cui il Piano Direttore della Mobilità della Regione Campania (PDMR 2021-2030), il Piano di Utilizzo delle Aree Demaniali Marittime (PUAD 2024), i Programmi Integrati di Valorizzazione (PIV) tra cui i tre Masterplan del Litorale Domitio - Flegreo, del Litorale Salerno Sud e del Litorale Cilento Sud, i Regolamenti di attuazione delle sei Aree Marine Protette presenti sul litorale costiero ed il Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (DPSS);
- le modifiche del quadro normativo intervenute dal 2002 al 2025, con specifico riferimento alle modalità di affidamento e gestione delle concessioni demaniali, alla modalità di gestione del partenariato pubblico-privato, agli aspetti ambientali in tema di valutazione degli impatti e di opere di dragaggio e manutenzione dei fondali, agli assetti programmatori della linea di costa, alle modifiche introdotte sulle norme riferibili alla nautica da diporto;
- l'evoluzione degli assetti delle infrastrutture esistenti.

Le Linee programmatiche operano nella prospettiva di fornire, nel segmento specifico della portualità turistica, una visione complessiva, fissando gli obiettivi che – pur confermando e sviluppando ulteriormente l'assetto e l'impostazione originaria delle LPPT 2002 – possono essere così sinteticamente rappresentati:

1. adeguare, riorganizzare o ampliare l'esistente rete della portualità turistica sia sotto il profilo infrastrutturale che gestionale e sviluppare al contempo nuove infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, per ottimizzare complessivamente il sistema di offerta diportistica e realizzare l'integrazione turistica tra porti, costa e territorio;
2. migliorare o riorganizzare i sistemi di accessibilità portuale per decongestionare i flussi di mobilità lungo la fascia costiera e per favorire l'integrazione modale mare-terra sia attraverso il trasporto collettivo (collegamenti marittimi) sia attraverso il trasporto individuale (diporto nautico), in coerenza con il piano di sviluppo del sistema regionale integrato dei trasporti;
3. riqualificare la fascia costiera, contribuendo alla tutela ambientale anche attraverso metodologie progettuali tese a garantire la compatibilità e la sensibilità ambientale degli interventi;

4. migliorare la qualità dell'offerta diportistica anche per contribuire a valorizzare la mobilità turistica.

Le diverse opzioni attivate nelle linee programmatiche 2002 hanno innescato 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 con i siti di eccellenza.

Le indicazioni dei tipi d'intervento a terra, incrociandosi con quelli a mare, giungeranno a configurare una tipologia complessiva d'intervento in grado di integrare aspetti tecnologici, funzionali e conformativi, costituendo un quadro di riferimento programmatico necessario per la congruità degli interventi a scala dell'intero sistema.

In relazione a quanto sopra formano documenti di riferimento delle LPPT i documenti di pianificazione, disponibili sul sito istituzionale della Regione Campania e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, sinteticamente richiamati nei paragrafi dedicati:

- il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR 2021-2030);
- il Monitoraggio Ambientale e Procedure VAS/VINCA del PDMR;
- i Programmi Integrati di Valorizzazione della costa campana:
 - o masterplan litorale Domitio – Flegreo;
 - o masterplan litorale Salerno sud;
 - o masterplan litorale Cilento Sud;
- il Piano Urbanistico delle Aree Demaniali Marittime (PUAD 2024);
- il DPSS – Documento di Programmazione Strategica di Sistema dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale;
- il Piano di difesa delle coste della Campania elaborato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

Formano altresì documenti di riferimento, consultabili presso il sito istituzionale del MASE, i rapporti ambientali dei nuovi piani regolatori dei porti di interesse nazionale limitatamente al territorio costiero esterno al perimetro dei rispettivi porti commerciali ma allo stato rientranti, ex L. 84/94 e s.m.i., nelle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale:

- il Piano Regolatore Portuale di Napoli;
- il Piano Regolatore Portuale di Salerno;
- il Piano Regolatore Portuale di Castellammare di Stabia.

Forma, infine, documento di riferimento, consultabile presso il sito istituzionale di ACaMIR:

- la proposta di "Piano Regionale della Mobilità Turistica (PRMT)" redatta con il supporto dell'Università di Salerno - Dipartimento di Ingegneria Civile e adottata con Determinazione direttoriale ACaMIR n. 333 del 07.08.2025.

Costituiscono parte integrante delle Linee Programmatiche sulla Portualità Turistica i seguenti allegati:

- Allegato 1 - Schedatura dei porti della costa Campana;
- Allegato 2 - Requisiti tecnici e *standard* prestazionali delle proposte progettuali;
- Allegato 3 - Requisiti minimi dei progetti di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di nuove strutture o per l'ampliamento di strutture esistenti per la nautica da diporto;
- Allegato 4 - Indirizzi per la modellazione numerica a supporto della progettazione di infrastrutture portuali.

2 Finalità ed obiettivi del documento

Le linee programmatiche edizione 2025, coerentemente con quanto richiamato nella prima edizione del 2002, costituiscono un aggiornamento al 2025 del documento programmatico di settore all'interno del processo di pianificazione dei trasporti della Regione Campania previsto dalla LR 3/2002.

Esse sono elaborate in linea con le più aggiornate metodologie 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 "dinamico" di indirizzi, regole e procedure da seguire per pervenire a decisioni convenienti per la collettività e condivise da tutti i soggetti istituzionalmente competenti.

Come esposto nella delibera di Giunta regionale n. 480 del 17.07.2025, che ne ha programmato l'aggiornamento, le suddette LPPT 2025 costituiscono un documento programmatico che ha lo scopo, tra gli altri, di orientare l'attività amministrativa regionale e dei comuni costieri al fine di migliorare ed ampliare l'offerta diportistica, la mobilità turistica, nonché la qualità dei collegamenti marittimi costieri ad alta valenza turistica; allo stesso tempo assumono connotazione tecnica in quanto presentano criteri progettuali e contenuti approfonditi e documentati in relazione allo stato attuale del sistema delle infrastrutture disponibili ed alle potenzialità esistenti.

Il documento LPPT 2025, aggiornato alle norme di riferimento ed agli atti di pianificazione già adottati, consente di disporre di strumenti decisionali organici in tema di riqualificazione e/o rifunzionalizzazione di impianti portuali esistenti e di localizzazione di nuovi impianti, rappresentando l'avvio del processo di pianificazione della portualità turistica attraverso cui vengono ridefinite le linee strategiche generali, gli obiettivi, le scelte già effettuate, le opzioni da sviluppare, i criteri di progettazione e di valutazione.

Questo approccio appare tanto più necessario quando si tratta di scelte complesse, come quelle sulla portualità turistica, che coinvolgono aspetti ambientali, economici e infrastrutturali, difficilmente definibili in assenza di studi di fattibilità tecnico – economici – ambientali.

Attraverso le linee programmatiche, l'Amministrazione Regionale, per quanto di specifica competenza:

- ribadisce gli obiettivi operativi della propria politica nel settore dei trasporti;
- stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo della portualità turistica sul territorio costiero della Campania;
- indirizza - ai fini del coordinamento - la programmazione e la pianificazione degli enti locali nel settore della portualità turistica;
- definisce i riferimenti tecnici per la redazione delle proposte progettuali;
- individua gli strumenti per la realizzazione degli interventi, anche attraverso il ricorso 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) 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.

Le linee programmatiche confermano 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 nell'edizione 2025 propongono, aggiornando i contenuti delle LPPT 2002:

- le funzioni che connotano, per vocazione, il territorio e l'economia costiera regionale e le funzioni che "potenzialmente" possono svilupparsi in relazione agli scenari evolutivi nazionali e mediterranei;
- le funzioni che caratterizzano le prospettive di miglioramento ed ampliamento dell'offerta per il diporto nautico e per il turismo costiero e la cui distribuzione all'interno degli ambiti dovrà garantire, contemporaneamente, l'auto-sostenibilità

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";

- 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;
- 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.

Si rappresenta, inoltre, che le LPPT 2025 si ispirano anche ai contenuti del "Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo" sottoscritto a Madrid il 21 gennaio 2008 (recentemente ratificato in Senato il 28 maggio 2024 - AC 1803), elaborato nel contesto della "Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e del litorale del Mediterraneo", strumento internazionale sottoscritto nel 1976 a Barcellona e modificato nel 1995, finalizzato a prevenire, limitare e ridurre l'inquinamento del mare e del litorale, a migliorare l'ambiente e a consentire un uso ecologicamente sostenibile delle sue risorse. Alla Convenzione di Barcellona, cui ad oggi aderiscono 22 Paesi, si ricollegano 7 Protocolli aggiuntivi finalizzati a completarne il portato giuridico e ad assicurarne l'applicazione concreta in relazione agli scarichi in mare (Prot. 1), alla prevenzione e alle emergenze (Prot. 2), all'inquinamento derivante da sorgenti e attività sulla terraferma (Prot. 3), alle aree protette e alla biodiversità (Prot. 4), all'altomare (Prot. 5), ai rifiuti pericolosi (Prot. 5) e, infine, proprio, alla gestione integrata delle zone costiere (Prot. 7). Ai sensi dell'articolo 4 della citata Convenzione, che impegna le Parti contraenti, tra cui l'Italia, a promuovere una gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, nel 2008 è stato elaborato il Protocollo di Madrid sopra richiamato che ha lo scopo di creare un quadro normativo comune per favorire ed effettivamente implementare la gestione integrata delle coste mediterranee, tenendo in debita considerazione la salvaguardia delle aree di interesse ecologico e paesaggistico e l'uso razionale delle risorse naturali.

Infine, le LPPT 2025 tengono conto anche degli indirizzi forniti dal "Piano del Mare", elaborato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, approvato per la prima volta con delibera del 31 luglio 2023 dal Comitato interministeriale per le politiche del Mare (Cipom), ai sensi dell'art 12 del decreto- legge 11 novembre 2022, n. 173, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 16 dicembre 2022, n. 204.

Il Piano del Mare, che viene aggiornato a cadenza triennale, ferme restando le relative competenze in materia delle singole amministrazioni, contiene gli indirizzi strategici in tema di:

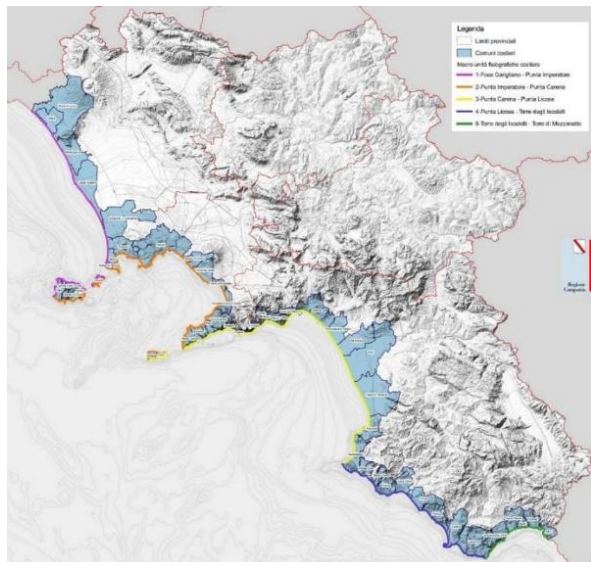
- tutela e valorizzazione della risorsa mare dal punto di vista ecologico, ambientale, logistico, economico;
- valorizzazione economica del mare con particolare riferimento all'archeologia subacquea, al turismo, alle iniziative a favore della pesca e dell'acquacoltura e dello sfruttamento delle risorse energetiche;
- valorizzazione delle vie del mare e sviluppo del sistema portuale;
- promozione e coordinamento delle politiche volte al miglioramento della continuità territoriale da e per le isole, al superamento degli svantaggi derivanti dalla condizione insulare e alla valorizzazione delle economie delle isole minori;
- promozione del sistema-mare nazionale a livello internazionale, in coerenza con le linee di indirizzo strategico in materia di promozione e internazionalizzazione delle imprese italiane;
- valorizzazione del demanio marittimo, con particolare riferimento alle concessioni demaniali marittime per finalità turistico-ricreative.

In particolare, le LPPT 2025 tengono conto di quanto riportato nel capitolo 2.13 (Turismi del Mare) e segnatamente nei paragrafi 2.13.4 (Nautica da diporto) e 2.13.5 (Portualità turistica).

3 Il sistema territoriale di riferimento - la costa Campana

Come noto, la fascia costiera della Campania, nella sua complessa articolazione, rappresenta un sistema ecologico, territoriale e paesaggistico di inestimabile valore, che incide fortemente sulla vitalità e prosperità dell'economia regionale, ed è anche fortemente connesso alla qualità della vita dei cittadini della Campania.

Da qui la necessità di mettere a punto strategie di salvaguardia e valorizzazione della costa in chiave turistica, trasportistica ed ambientale, con la prospettiva di migliorarne l'accessibilità e la fruibilità nel rispetto degli equilibri ambientali.



La fascia costiera della Campania si estende per una lunghezza di **oltre 500 km** ed è caratterizzata per circa il 57% (238 km) da costa alta, per il 7,0% (27,7 km) da costa alta con spiaggia al piede e per il 36,5% (147,2 km) da costa bassa.

Le strutture antropiche, quali opere di difesa a ridosso della costa, moli e strutture portuali impegnano circa il 20% dell'intera costa.

Sotto il profilo amministrativo, la costa Campana è interessata dall'Area Metropolitana di Napoli e dalle province di Caserta e di Salerno, con 60 comuni costieri; di questi, 4 ricadono nella provincia di Caserta, 25 nell'Area Metropolitana di Napoli e 31 in provincia di Salerno.

Figura 1: la Costa Campana

Tabella 1: La Costa Campana in cifre

Costa campana	Lunghezza [km]	Inc. perc.		Comuni costieri	n.
Artificiale	101		20%	Città Metropolitana Napoli	25
Naturale - costa alta	238	58%	80%	Provincia Salerno	31
Naturale - costa bassa	170	42%		Provincia Caserta	4
sub totale Naturale	408			TOTALE	60
TOTALE GENERALE	509				

3.1 La domanda di ormeggio

Il parco nautico mondiale è stimato, al 2023, in 34 milioni di unità, di cui 6,7 milioni in Europa.

Nella classifica europea per numero di unità da diporto, l'Italia si posiziona al 6° posto, con 527.428 unità, pari a 8,86 unità ogni 1.000 abitanti, incidenza che risulta pari a meno della metà del dato rilevato per la Francia, che detiene il primato delle unità da diporto, e di gran lunga inferiore rispetto alle incidenze rilevate in paesi come la Finlandia, la Norvegia, la Svezia, la Grecia, la Croazia e l'Estonia.

Tabella 2: Popolazione residente e parco nautico in Europa e nel Mondo – fonte Confindustria Nautica

Pos	Nazione	Popolazione	Unità da diporto per 1000 abitanti	Totale parco nautico
1	Francia****	66.438.822	20,7	1.375.034
2	Finlandia	5.601.185	188,89	1.058.000
3	Norvegia*	5.519.167	147,49	814.000
4	Svezia**	10.551.494	69,18	730.000
5	Regno Unito****	68.682.962	9,03	620.529
6	Italia***	59.499.453	8,86	527.428
7	Paesi Bassi	18.092.524	27,8	503.000
8	Germania*	84.548.231	5,68	480.000
9	Grecia****	10.242.908	18,59	190.436
10	Polonia**	38.762.844	2,73	105.859
11	Croazia*	3.896.023	26,3	102.475
12	Spagna**	47.911.579	1,91	91.700
13	Repubblica Ceca**	10.809.716	6,06	65.530
14	Estonia	1.367.196	28,83	39.423
15	Slovenia	2.118.396	3,64	7.705
	EUROPA	431.924.104	15,52	6.703.414
16	Canada*	39.299.105	218,83	8.600.000
17	Nuova Zelanda	5.172.836	303,02	1.567.463
18	Australia	26.451.124	35,54	940.155
19	Brasile	211.140.729	3,72	785.966
20	Giappone	124.370.947	2,16	268.300
21	Turchia	85.370.000	1,7	145.000
22	Sri Lanka****	22.971.617	0,08	1.733
23	ALTRI PAESI	514.776.358	23,91	12.308.617
24	USA	343.477.335	44,2	15.181.074
	Totale	1.290.177.797	26,5	34.193.105

In Campania, secondo quanto riportato nelle LPPT 2002, il totale stimato delle unità da diporto al 1999 risultava pari a 48.704 unità, di cui 36.645 non immatricolate.

I dati forniti dal Ministero dei Trasporti sulle unità da diporto immatricolate nel 2023, ovvero di lunghezza superiore a 10 m, portano a livello nazionale ad un dato pari a 80.480 unità (di cui il 24,1% a vela, il 75,7% a motore e lo 0,2% di navi da diporto, ovvero di lunghezza superiore a 24 m).

Le stime di Confindustria Nautica rappresentano che il parco nautico nazionale è composto solo per il 15,3% di unità da diporto immatricolate e, pertanto, la valutazione complessiva porta a 527.428 unità in Italia; utilizzando i medesimi rapporti di omologia confermati dalle rilevazioni effettuate nel tempo, il numero di unità da diporto in Campania è pari a 52.585.

Tabella 3: Parco nautico immatricolato in Campania – fonte MIT e Confindustria Nautica

PARCO NAUTICO IMMATRICOLATO IN CAMPANIA 2023		
Dimensioni	A Vela	A Motore
fino a 10 m	79	3.797
da 10 a 12 m	307	1.872
da 12 a 18 m	315	1.484
da 18 a 24	25	136
oltre 24 m	-	9
Totale	726	7.298
		8.024

Tabella 4: Stima del parco nautico in Italia ed in Campania

PARCO NAUTICO		ITALIA		CAMPANIA
Parco nautico immatricolato ⁽¹⁾		80.480	15,3%	8.024
Parco nautico non immatricolato	con motore ausiliario ⁽²⁾	223.348	42,3%	22.268
	senza motore ausiliario ⁽²⁾	223.600	42,4%	22.293
Totale		527.428		52.585

(1) fonte MIT - Immatricolazioni 2023

(2) stima Confindustria Nautica 2023

La stima dei carichi potenziali attratti dalla funzione diportistica, in ciascun ambito, si compone di tre aliquote:

- l'utenza potenziale stanziale;
- l'utenza potenziale stagionale;
- 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 fornire stime in valore assoluto che, peraltro, dipendono da una miscellanea di fattori dipendenti dall'economia locale e nazionale, dallo stato di benessere che si registra e che prescindono anche dalla qualità e quantità dei servizi offerti.

Come unità generatrice della domanda dell'utenza potenziale di unità da diporto (natanti fino a 10 m e unità fino a 24 m), sia stanziale che stagionale, è ragionevole fare riferimento alla quota di contribuenti con un reddito dichiarato compreso tra 28 mila euro e 50 mila euro per i natanti (fino a 10 m) e superiore a 50 mila euro per le unità da diporto fino a 24 m, prendendo a riferimento i dati pubblicati dall'ISTAT e dall'Agenzia delle Entrate.

L'utenza potenziale di transito si distingue tra quella giornaliera e quella ultra-giornaliera.

Una prima domanda di transito riguarda il bacino di utenza locale ed attiene al fenomeno della mobilità nautica nell'ambito del territorio costiero in cui, al netto di un complessivo bilanciamento tra i porti/ormeggi che servono le aree turistiche costiere, si assiste ad uno sbilanciamento che registra - soprattutto nel periodo stagionale nei fine settimana - posti liberi nei porti turistici cittadini (quelli considerati di partenza) con un incremento di domanda nei porti turistici di destinazione. Tale sbilanciamento può essere stimato intorno al 20% della domanda stanziale/stagionale.

Una seconda domanda di ormeggio in transito riguarda le unità provenienti da territori costieri esterni alla regione e che sono strettamente legati alla notevole attrattività della nostra costa. Tale fenomeno riveste una bassissima intensità per i natanti ed una bassa intensità per le unità da diporto fino a 24 m (eccessivi tempi di percorrenza e/o elevati consumi di carburante); di contro, per le navi da diporto, in piccola parte di proprietà privata ed in gran parte in gestione a società di *charter*, tale fenomeno ha grande rilevanza con richieste che provengono anche da unità estere e risultano di difficile quantificazione.

Nella Tabella 5 è riportata, per ciascuna provincia/area metropolitana, in ragione della popolazione residente e delle fasce di reddito sopra richiamate, una stima molto prudentiale della domanda potenziale di unità da diporto basata su rilevamenti effettuati dalla SISPI incrociando i dati elaborati dall'ISTAT e dall'Agenzia delle Entrate nonché del rapporto BES sul Benessere Equo e Sostenibile.

Tabella 5: Campania: popolazione residente suddivisa per fasce di reddito superiore a 28 mila euro con stima prudentiale del potenziale della domanda di diporto nautico

Provincia	Popolazione residente 2023	Da 28001 a 50000 euro	% interesse	Unità diporto potenziale	Oltre 50000 euro	% interesse	Unità diporto potenziale	TOTALE Unità diporto potenziale
Napoli	3.070.000	460.500	5%	23.025	122.800	10%	12.280	35.305
Salerno	1.080.000	162.000	4%	6.480	43.200	10%	4.320	10.800
Caserta	922.000	138.300	2%	2.657	36.880	8%	2.950	5.607
subtotale 1	5.072.000	760.800		32.162			19.550	51.712
	100%	15%						
Avellino	401.000	64.160	0,5%	321	16.040	0,5%	80	401
Benevento	263.000	44.710	0,5%	224	10.520	0,5%	53	276
subtotale 2	664.000	108.870		544	26.560		133	677
	100%	16%			4%			
TOTALE	5.736.000	869.670		32.706	26.560		19.683	52.389
	100%	15%			81%			

FONTE

ISTAT - Censimento permanente della popolazione, 2023

Agenzia delle Entrate/MEF - Dati IRPEF per province, anno d'imposta 2022

Regione Campania - Open Data Addizionale Regionale IRPEF 2022

Tale stima porta ad un parco nautico potenziale di 52.389 unità da diporto (fino a 24 m) approssimativamente collima con quello stimato da Confindustria Nautica, che rappresenta un dato di 52.585 unità. Rapportando il numero di unità attese (52.389) con il numero di residenti della Campania (5.736.000 nel 2023) si giunge ad una incidenza di 9,13 unità ogni mille abitanti, appena superiore al dato medio nazionale (8,86 unità per mille abitanti).

Tuttavia, tale dato risulta ancora molto prudentiale, e volendo accreditare delle percentuali di incidenza appena superiori a quelle sopra evidenziate, sempre in riferimento alle due fasce di reddito (28-50 mila euro e oltre 50 mila euro) la domanda da unità da diporto sale a 67.844 unità, portando l'incidenza a 11,83 unità ogni mille abitanti, valore più verosimile rispetto al dato medio nazionale (8,86) in ragione della riconosciuta attrattività della costa campana e comunque ancora molto inferiore a quello rilevato in Francia ed in altre economie dell'UE.

Tabella 6: Campania: popolazione residente suddivisa per fasce di reddito superiore a 28 mila euro con stima del potenziale della domanda di diporto nautico aderente al dato medio nazionale (8,86 unità ogni 1000 abitanti)

Provincia	Popolazione residente 2023	Da 28001 a 50000 euro	% interesse	Unità diporto potenziale	Oltre 50000 euro	% interesse	Unità diporto potenziale	TOTALE Unità diporto potenziale
Napoli	3.070.000	460.500	6,0%	27.630	122.800	12%	14.736	42.366
Salerno	1.080.000	162.000	6,0%	9.720	43.200	12%	5.184	14.904
Caserta	922.000	138.300	4,0%	5.532	36.880	10%	3.688	9.220
subtotale 1	5.072.000	760.800		42.882			23.608	66.490
	100%	15%						
Avellino	401.000	64.160	1,0%	642	16.040	1,0%	160	802
Benevento	263.000	44.710	1,0%	447	10.520	1,0%	105	552
subtotale 2	664.000	108.870		1.089	26.560		266	1.354
	100%	16%			4%			
TOTALE	5.736.000	869.670		43.971	26.560		23.874	67.844
	100%	15%			60%			

Ne consegue che, facendo riferimento ai valori stimati nelle Linee Programmatiche della Portualità Turistica del 2002 (48.704 unità), in ragione di quanto sopra riportato, tra il 1999 ed il 2023 la domanda potenziale di unità da diporto (52.389) è aumentata di circa 3.700 unità, con un incremento pari a circa l'8%, mentre se si considera il dato più attendibile

(67.884 unità) la domanda potenziale di unità da diporto è aumentata di circa 19.000 unità, con un incremento pari a circa il 39%.

Un altro fattore da considerare è legato alla crescente domanda di servizi per ormeggio *maxi yacht*, ovvero di quelle navi da diporto di lunghezza superiore a 24 m e prevalentemente di dimensioni tra 50 e 120 m, in parte di proprietà di armatori privati, in larga parte di società di charter nautico, domanda ovviamente legata all'attrattività della costa campana.

Il centro studi di Acquera, una delle agenzie marittime più accreditate in Europa, con sedi operative in tutto il mondo e che gestisce importanti flotte, fornisce numeri che non lasciano dubbi. Il Golfo di Napoli, nella sua estensione che include anche le Isole di Capri, Ischia e Procida e anche la costiera Sorrentina e Amalfitana, ha fatto registrare la presenza, nel 2023, di 748 *maxi yacht*, un primato assoluto a livello europeo se si pensa che la Costa Smeralda, nei periodi di punta, non ha superato le 693 unità, seguita dalle Baleari (619), Costa Azzurra e Montecarlo (610), Corfù (359), Barcellona (165) e Mykonos (189). Un primato anche a livello di importi correlati all'indotto di queste grandi navi del lusso: il golfo di Napoli, infatti, misura l'indotto diretto e indiretto dei *maxi yacht* pari a 63,4 milioni di euro, mentre la Costa Smeralda, anche in ragione del periodo di minore sosta, registra 40,3 milioni di euro nell'indotto. I dati forniti dal Centro Studi di Acquera sono assolutamente veritieri in quanto i transiti sono tracciati da sistemi satellitari.

Tabella 7: Presenze rilevate nel 2023 di navi da diporto di grandi dimensioni (*maxi-yacht*) – fonte Acquera

NAVI DA DIPORTO - MAXI-YACHT	2023	
GOLFO DI NAPOLI	748	100%
COSTA SMERALDA	693	93%
ISOLE BALEARI	619	83%
COSTA AZZURRA / PRINCIPATO DI MONACO	610	82%
CORFU'	359	48%
MYCONOS	189	25%
BARCELONA	165	22%

La costa campana, dunque, esprime ancora importanti potenzialità, che potranno essere colte per alimentare i flussi verso terra. Le navi da diporto, a differenza delle unità di piccole dimensioni, sono gestite da agenzie marittime specializzate che si occupano sull'intero tracciato prescelto dall'armatore di ricercare gli ormeggi, i servizi a terra, il bunkeraggio, i transfer in aereo o in elicottero e tanto altro. Per cogliere le potenzialità di questo mercato in costante crescita, riguardante unità navali che restano prevalentemente in rada, può essere utile favorire la realizzazione di ormeggi destinati esclusivamente al transito ovvero all'imbarco e sbarco dei tender a servizio di questo segmento di mercato.

Un ulteriore importante elemento che partecipa alla domanda di ormeggio è determinato dai servizi di noleggio a breve termine e *charter*.

I servizi di noleggio temporaneo nella nautica da diporto in Italia sono espressamente previsti e disciplinati dal D.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 (Codice della nautica da diporto). In particolare l'Art. 2, comma 1, lett. f): *definisce "il noleggio da diporto come l'attività commerciale con la quale un'unità da diporto viene messa a disposizione, a fronte di corrispettivo, di uno o più soggetti per un periodo di tempo determinato, con conduzione a cura dell'equipaggio del noleggiante"*, mentre l'art. 49-bis (introdotto dal D.L. 1/2012, convertito in L. 27/2012) disciplina il noleggio occasionale da parte del proprietario persona fisica, non imprenditore, che può concedere in uso l'unità per periodi temporanei (max 42 giorni/anno), previa comunicazione all'Agenzia delle entrate e versamento di un'imposta sostitutiva.

Pur non disponendo di contatori regionali ufficiali per verificare settimane *charter* vendute, tasso di occupazione flotte, ricavi *charter*, distinti tra professionale e occasionale, è certamente possibile tracciare uno scenario di crescita continua negli anni post Covid, tenuto conto dei flussi turistici che già nel 2022 (Fonte SRM/Regione Campania) hanno fatto registrare un flusso di 5,2 milioni di turisti e 17,7 milioni di notti con forte quota internazionale, con un bacino che alimenta anche attività di charter e diporto nautico. In Campania, secondo il report della Nautica e del Turismo di Confcommercio/report 2022) ci sono 21.834 imprese attive nella filiera nautica, con circa 91.284 addetti, tra diretto ed indotto.

Sul mercato, attraverso una verifica dei portali disponibili sul web, al 2025 sono presenti 1.880 imbarcazioni prenotabili, mentre è di difficile quantificazione il flusso di unità in noleggio provenienti da altri territori o dall'esterno sui porti della Campania; a tali flussi devono aggiungersi quelli dei transiti veloci dei "taxi del mare", ovvero collegamenti privati prevalentemente utilizzati per raggiungere le isole di Capri, Ischia e Procida, ovvero la costiera sorrentina ed amalfitana, dai porti di Napoli, Castellammare e Salerno.

Tale segmento di mercato richiede spazi ed ormeggi, su base annuale, che necessariamente vengono sottratti all'utenza privata.

In ultimo, occorre segnalare che la produzione cantieristica da diporto in Campania sta vivendo un rilancio, soprattutto nel segmento di piccole imbarcazioni fino a 12 metri, nei battelli leggeri, pneumatici, gozzi, nuovi cantieri. Secondo il rapporto "Boom della nautica italiana" (Cribis/La Nautica in Cifre), la Campania rappresenta circa il 10,1-10,5% delle imprese del settore nautico italiano. Questo include produzione, componentistica, accessori, non solo pura cantieristica. Il fatturato nazionale della produzione cantieristica (unità da diporto) in Italia è cresciuto molto nel 2023 (+14,8%) rispetto al 2022 (fonte ITALIA ECONOMY) e l'Italia rimane una potenza nell'export della nautica, tenuto conto che nel 2023 l'export di imbarcazioni da diporto ha superato 4 miliardi di euro (fonte Confindustria Nautica). Nella rilevazione 2024/2025, le imprese del settore (cantieristica, accessori, motori) evidenziano nel complesso aspettative positive, anche se con differenziazione fra le fasce *superyacht* e *small craft*.

Tali considerazioni sullo sviluppo della produzione di unità da diporto alimentano il mercato dell'usato con una forte pressione in crescita per la domanda di ormeggio.

3.2 L'offerta di ormeggio

In Italia, secondo i dati del MIT, sono censite - al 2023 - ben 789 infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, tra cui 92 Marine, 460 porti polifunzionali e 237 punti di ormeggio.

L'offerta nazionale consiste in 168.821 posti barca, di cui il 46,1% nel Mezzogiorno e nelle isole.

In Campania, oltre ai 3 porti commerciali di rilevanza nazionale ex L.84/94 (Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia) nel 2008 sono stati individuati, a fini ricognitivi, 49 porti o punti di approdo di interesse regionale e interregionale, ubicati sul demanio marittimo gestito dalla Regione Campania (rif. delibera Giunta regionale n. 1047/2008 ex art. 6, L.R. n. 3/2002 – BURC 7 luglio 2008) distribuiti in 8 dei 10 ambiti territoriali omogenei.

Nei tratti costieri esterni ai porti commerciali di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, di Competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (AdSP) a norma della L. 84 del 23 gennaio 1994 come modificata ed integrata dal D.lgs. 169/2016 e s.m.i., sono presenti ulteriori strutture destinate alla nautica da diporto, le cui concessioni demaniali, all'attualità, sono rilasciate dall'AdSP. Tali infrastrutture sono presenti su una fascia costiera inclusa nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e nei nuovi Piani Regolatori dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia.

Le 10 infrastrutture portuali rientranti nelle competenze dell'AdSP, comprendenti porti/approdi costieri che ospitano funzioni diportistiche, sono quelle ricadenti nel comune di Napoli (approdo Circolo Posillipo, Porto di Mergellina, Porto di Molosiglio, Approdo di Borgo Marinari a Santa Lucia, Approdo di Nisida, approdo di Vigliena), nel comune di Castellammare di Stabia (all'interno del porto commerciale) e nel comune di Salerno (Porto del Masuccio Salernitano, Approdo di Santa Teresa e Porto Commerciale).

Oltre a tali infrastrutture, le Amministrazioni territorialmente competenti (AdSP, Regione e Comuni costieri) rilasciano concessioni demaniali marittime stagionali per la formazione di ormeggi su campi boe con l'obiettivo di attivare la filiera della nautica da diporto e fornire, per quanto possibile, una risposta alle esigenze della platea di utenti.

Complessivamente, sulla costa campana sono presenti 59 porti/approdi che, nel loro insieme, unitamente agli ormeggi stagionali su campi boe, partecipano alla formazione del sistema della portualità turistica della Campania.

La stima complessiva di posti barca aggiornata al 2023 (fonte MIT) evidenzia che in Campania sono disponibili 17.883 posti barca, di cui 3.524 dislocati in marine e porti turistici, 12.893 in porti polifunzionali e 1.446 in punti di ormeggio stagionali.

Tabella 8: stima dei posti barca in Italia – fonte MIT

Regione	totale posti barca	posti barca in marina	totale porti funzionali	totale punti di ormeggio
Liguria	21290	6832	14221	237
Toscana	17701	4709	11382	1610
Lazio	8855	3015	5840	-
Campania	17883	3524	12893	1466
Basilicata	1800	1200	600	-
Calabria	4860	200	3910	750
Sicilia	18482	2773	11453	4256
Sardegna	22899	5564	12681	4654
Puglia	11196	1648	8520	1028
Molise	906	446	460	-
Abruzzo	2532	1250	1282	-
Marche	5007	2330	2677	-
Emilia Romagna	6159	3526	1885	748
Veneto	13689	3755	8264	1670
Friuli Venezia Giulia	15562	5464	8883	1215
Totale Italia	168821	46236	104951	17634

La ricognizione condotta attraverso l'analisi dei dati forniti dalla Regione Campania e dall'AdSP, integrati a mezzo consultazioni dei portali nautici e verifiche con le amministrazioni locali ed i concessionari, portano a determinare un dato pari a 17.920 posti barca tra marine, porti e approdi anche non a destinazione esclusiva, oltre a circa 2.630 posti barca su ormeggi alla boa stagionali, per una valutazione complessiva, in cifra tonda, pari a 20.550 posti barca (cfr Tab.12, pag.46 e Tab.13, pag.47).

Il dettaglio dei porti e degli approdi, opportunamente aggiornato, è riportato nelle schede riportate nell'allegato 1.

Il rapporto tra la stima attualizzata delle unità da diporto, ovvero della domanda di diporto nautico in Campania (da 52.000 a 68.000 circa) ed i posti barca censiti (20.550 circa), unitamente alla domanda di ormeggio di navi da diporto, evidenzia un notevole deficit di posti barca e, dunque, la necessità di fornire una risposta più adeguata al mercato, anche in relazione ai trend di crescita della domanda turistica e all'attrattività crescente del territorio costiero della Campania.

Deve comunque evidenziarsi che, dalla pubblicazione delle LPPT 2002 ad oggi, il settore della portualità in Regione Campania ha visto la realizzazione di nuove infrastrutture portuali e un ampliamento di alcune infrastrutture esistenti, che hanno contribuito, in ogni caso, ad un miglioramento quantitativo e qualitativo dell'offerta di ormeggio sul territorio. Tra le nuove infrastrutture entrate in servizio si annoverano il Marina di Procida, il Marina di Stabia e il Marina di Arechi.

Sono state, inoltre, effettuate alcune riconfigurazioni di porti esistenti, che comportano una rivisitazione del censimento delle infrastrutture destinate alla nautica da diporto.

Nell'arco temporale considerato è stata data particolare attenzione all'aspetto della sicurezza delle infrastrutture portuali destinate ai servizi di collegamento marittimo in ambito regionale, la cui manutenzione ordinaria e straordinaria resta di competenza regionale. In particolare, sulle infrastrutture portuali di Amalfi, Positano, Ischia, Forio, Sorrento, Torre Annunziata, Maiori, Torregaveta, Acciaroli, Casamicciola sono stati realizzati interventi di adeguamento e livellamento dei fondali che hanno comportato un complessivo miglioramento delle condizioni generali di fruizione dei porti, di cui hanno beneficiato anche i diportisti. Sono, inoltre, state programmate ed in parte eseguite attività di escavo per i porti destinati ai collegamenti marittimi, nonché garantiti i servizi di pulizia e manutenzione ordinaria dei porti regionali e la manutenzione degli impianti legati alla sicurezza portuale (impianto antincendio e di videosorveglianza).

In linea con le esigenze sopra richiamate, la Regione, in tema di potenziamento, riqualificazione e messa in sicurezza ed accessibilità ai porti di interesse regionale, ha attivato un programma *ad hoc* finanziato con risorse provenienti da diverse fonti, la cui attuazione è stata demandata ai Comuni territorialmente competenti. Ad oggi, sono in corso e in parte già ultimati diversi interventi, riguardanti i porti di S. Marco di Castellabate, Pisciotta, Forio, Procida (Marina di Corricella), Policastro Bussentino, Acquamorta, Marina di Camerota, Scario, Ispani, Sapri, Ischia, Agnone, Sant'Agnello, Cetara, Acciaroli.

Altresì, allo scopo di acquisire progetti esecutivi per interventi prontamente cantierabili, la Regione ha attivato nel 2022 un Accordo Quadro per l'affidamento di servizi di Ingegneria e Architettura in materia di portualità ed infrastrutture marittime, invitando i Comuni a presentare manifestazione di interesse ad usufruire dei predetti servizi. A seguito di detta procedura, sono pervenute richieste di Prestazioni di Servizi da parte dei Comuni di Torre Annunziata, Torre del Greco, Montecorice, Agropoli, Amalfi, Castellabate, Salerno, Positano, Piano di Sorrento, Maiori, Minori, che hanno sviluppato proposte operative

la cui rispondenza ai criteri dell'AQ è stata preliminarmente verificata dall'ACaMIR. Di tali richieste si è tenuto conto nelle presenti Linee Programmatiche.

È stato, inoltre, finanziato un intervento finalizzato alla messa in sicurezza e all'efficientamento del sistema portuale di interesse regionale, da realizzarsi attraverso un accordo quadro attualmente in fase di aggiudicazione.

In ultimo, si è proceduto a sostenere proposte progettuali volte, tra l'altro, a rafforzare, migliorare e adeguare a fini antisismici gli approdi nelle isole minori, nonché a finanziare lavori urgenti di livellamento dei fondali per il porto di Pozzuoli, allo scopo di fronteggiare, nel breve termine, l'emergenza bradisismica, migliorando la sicurezza della navigazione nel bacino del porto di Pozzuoli.

4 Gli strumenti di pianificazione e programmazione di interesse del litorale costiero

La Regione Campania ha perfezionato, successivamente alle LPPT 2002, una serie di analisi e studi economici e trasportistici che hanno portato alla definizione di alcuni importanti documenti di pianificazione e programmazione che integrano le analisi poste a supporto degli indirizzi sullo sviluppo della portualità turistica e di cui è necessario tener conto nell'ambito delle procedure che sia le pubbliche amministrazioni che l'utenza privata potranno mettere in campo per migliorare l'offerta nel settore della nautica da diporto, nel rispetto di una più ampia domanda di mobilità trasportistica sia legata al territorio che alla offerta turistica e della sostenibilità delle soluzioni tecniche sia sotto il profilo ambientale che paesaggistico.

A tal fine, rinviando alla integrale lettura dei documenti di pianificazione disponibili in formato digitale sul sito istituzionale della regione Campania, si richiamano nella presente sezione:

- il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR 2021-2030);
- il Monitoraggio Ambientale e Procedure VAS/VINCA del PDMR;
- i programmi integrati di valorizzazione della costa campana;
 - o masterplan litorale Domitio;
 - o masterplan litorale Salerno sud;
 - o masterplan litorale Cilento Sud;
- il Piano Urbanistico delle Aree Demaniali Marittime (PUAD 2024);
- il Piano di difesa delle coste della Campania elaborato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale.

Tra gli altri, occorre anche tenere presente gli strumenti di pianificazione di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, tra cui il DPSS – Documento di programmazione Strategica di Sistema Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, definitivamente approvato dal Ministero dei Trasporti nel 2022 ed i rapporti preliminari ambientali dei Piani Regolatori Portuali di Napoli, Castellammare e Salerno.

Le Linee Programmatiche sulla Portualità Turistica 2025 tengono conto delle analisi, degli studi e delle scelte operate nei richiamati strumenti, nell'ottica di una dinamica evolutiva che, accompagnata da un rinnovato assetto normativo sia sul piano comunitario che nazionale e regionale, consente di offrire un utile indirizzo e sostegno di proposte di riqualificazione ed ampliamento dell'offerta nel settore del diportismo nautico che, come precedentemente accennato, non solo risponde ad una ampia e diversificata platea di utenza, ma potenzia l'offerta occupazionale diretta e nell'indotto della cantieristica e dei servizi.

4.1 Il Piano Direttore della Mobilità Regionale 2021-2030

Il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR) è lo strumento programmatico strategico per la mobilità regionale, concepito come un piano dinamico, aperto a progressive integrazioni, aggiornamenti e raccordi con strumenti di piano settoriali e infrastrutturali. La prima approvazione del Piano risale al 2002 (delibera di Giunta regionale n. 1282 del 5 aprile 2002), con successivi aggiornamenti e revisioni, l'ultima delle quali (2021-2030) è stata approvata nel 2023 (delibera di Giunta regionale n. 392 del 4 luglio 2023).

Per quel che attiene alle attività che intercettano le aree di competenza della pianificazione della portualità turistica, il PDMR 2021-2030 ha definito il sistema portuale campano, annotando le funzionalità e le destinazioni d'uso inderogabili presenti nelle principali infrastrutture portuali, sia di competenza regionale che nazionale, fissando gli elementi da privilegiare per garantire la mobilità via mare.

Il PDMR, nell'analizzare il sistema portuale campano, si riferisce ai dieci ambiti omogenei peraltro già coerenti con le LPPT 2002 e presi a riferimento per le LPPT 2025.

4.2 I programmi integrati di valorizzazione della costa

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) della Regione Campania (L.R. 13/2008), individua i Campi Territoriali Complessi (CTC) come ambiti prioritari d'intervento, interessati da criticità per effetto di processi di infrastrutturazione funzionale ed ambientale particolarmente densi. Su queste aree si determina la convergenza e l'intersezione di programmi relativi ad interventi infrastrutturali e di mitigazione del rischio ambientale così intensivi da rendere necessario il governo delle loro ricadute sul territorio regionale, anche in termini di raccordo tra i vari livelli di pianificazione territoriale. Dette aree sono da intendersi come ambiti territoriali aperti, non circoscritti in maniera definita e non perimetrabili secondo confini amministrativi geograficamente individuati.

Con delibera n. 301 del 21.06.2016 la Giunta Regionale, al fine di procedere in maniera unitaria all'attuazione di un sistema di interventi coerenti con la strategia delineata dal DEFR e finanziabile con le risorse dei Programmi Operativi FESR, FSE e

POC 2014/2020, ha rilevato la necessità di procedere alla definizione di un Masterplan della Costa Campana per la valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, inteso quale atto programmatico di indirizzo complessivo per lo sviluppo del territorio in coerenza con la strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere.

La redazione dei Masterplan comprende anche l'individuazione dei progetti pilota di interesse strategico sovra comunale, da attuare con particolare riguardo agli aspetti paesaggistici ed ambientali, i principali interventi in corso di attuazione o definizione nella suddetta area target quali Accordi di Programma, i P.U.A., altri interventi di interesse strategico regionale, secondo i criteri della gestione integrata delle zone costiere.

4.2.1 Masterplan litorale Domitio - Flegreo

L'area Target del litorale Domitio - Flegreo comprende 14 comuni, di cui quattro in provincia di Napoli (Bacoli, Giugliano in Campania, Monte di Procida e Pozzuoli), e dieci in provincia di Caserta (Cancello ed Arnone, Carinola, Castel Volturno, Cellole, Falciano del Massico, Francolise, Mondragone, Parete, Sessa Aurunca e Villa Literno) e copre una superficie territoriale complessiva di circa 741,47 km² (5,42% del territorio regionale) in cui risiede una popolazione di oltre 370mila abitanti.

Il masterplan "Programma integrato di valorizzazione - litorale Domitio-Flegreo" rientra tra gli strumenti per l'attuazione delle strategie a scala regionale, così come definite dal comma 2 dell'articolo 4 della L.R. n. 13/2008. Esso include anche una ricognizione dei progetti di valorizzazione dell'area sia di iniziativa pubblica sia privata, attivata dalla Regione attraverso la pubblicazione di un avviso pubblico; dalla predetta ricognizione sono emersi oltre 170 interventi proposti per un costo di investimento ipotizzato di circa 4 miliardi di euro.

Il documento finale del Masterplan è stato definitivamente approvato con delibera di Giunta regionale n. 435 del 3 agosto 2020, unitamente all'individuazione dell'elenco dei progetti emblematici strategici.

Ai fini degli elaborati di interesse del LPPT 2025 si richiamano i seguenti documenti, che formano parte integrante del Masterplan, e di cui si è tenuto conto nell'elaborazione del documento, limitatamente agli impatti sulla fascia costiera:

- Elaborati T07 – progettualità di interesse pubblico;
- Elaborati T08 – progettualità private;
- Elaborati da T10a - T10d – progetti di sistema;
- Elaborato T11 – progetti emblematici;
- Riqualificazione Borgo Centore;
- Parco Archeologico sottomarino di Sinuessa;
- Comune Castel Volturno: Sviluppo porto Pineta Mare;
- Pontile di Licola;
- Parco archeologico Penisola Flegrea con collegamenti al lago del Fusaro e del Lago di Averno;
- Valorizzazione degli ormeggi nel Golfo di Miseno;
- Parco Archeologico Sommerso di Baia.

4.2.2 Masterplan litorale Cilento sud

L'area target denominata Cilento Sud comprende tredici comuni: Ascea, Camerota, Casal Velino, Centola, Ispani, Montecorice, Pisciotta, Pollica, San Giovanni a Piro, San Mauro Cilento, Santa Marina, Sapri, Vibonati.

Con delibera di Giunta regionale n. 624 del 28.12.2021 è stata programmata la terza linea di intervento del Masterplan della Costa Campana di cui alla DGR 301/2016 afferente al Litorale Cilento Sud, individuando quale area target i territori dei Comuni sopra citati.

Il piano si articola su quattro linee d'azione principali:

- rigenerazione e valorizzazione ambientale: riqualificazione paesaggistica e sviluppo di green communities e città sostenibili;
- rafforzamento della filiera agricola e zootecnica: valorizzazione dei prodotti della Dieta Mediterranea tramite innovazione e sperimentazione;
- miglioramento dell'accessibilità: potenziamento della mobilità verso i principali centri di afflusso turistico;
- rigenerazione urbana: recupero urbano, valorizzazione del patrimonio naturalistico e sua fruizione pubblica.

Nel 2023, con Decreto Dirigenziale n. 904 del 7 novembre 2023, è stato indetto un bando per la redazione del progetto, successivamente aggiudicato con Decreto Dirigenziale n. 375 del 2 maggio 2024.

Il 24 giugno 2024 è stato costituito formalmente il "Partenariato socioeconomico per il Masterplan", con 88 soggetti aderenti (enti locali, associazioni, istituzioni, imprese).

Il Masterplan per il Litorale Cilento Sud rappresenta un progetto strategico di rigenerazione paesaggistica, agricola, infrastrutturale e urbana, con un approccio partecipativo e inclusivo, coordinato dalla Regione Campania e condiviso con enti locali e comunità.

I dati contenuti nel "Quadro conoscitivo del territorio del litorale Cilento sud e di ricognizione preliminare delle progettualità", elaborato nel dicembre 2023 dalla Direzione Generale del Governo del Territorio, sono stati presi a riferimento per l'aggiornamento del LPPT 2025, inserendo gli interventi di "Messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali" sia per la salvaguardia dell'ambiente naturale, sia per il potenziamento dell'offerta di infrastrutture e di servizi del sistema integrato portuale e interportuale regionale, sia per migliorare l'accessibilità e l'autosufficienza energetica nei porti regionali e la riduzione delle emissioni dai terminali marittimi di combustibili liquidi in ambiente portuale (elettrificazione delle banchine). In particolare, sono stati considerati gli interventi di potenziamento ed ampliamento prospettati per i porti di Montecorice, Acciaroli, Casal Velino, Pisciotta, Santa Marina, Palinuro, Marina di Camerota, Scario e Sapri.

4.2.3 Masterplan litorale Salerno sud

L'area target denominata Salerno Sud comprende otto comuni: Salerno, Pontecagnano, Bellizzi, Battipaglia, Eboli, Capaccio-Paestum, Agropoli, Castellabate.

In data 19.11.2019 è stato sottoscritto il Protocollo d'intesa tra la Regione Campania e i Comuni della Costa Campana per la rigenerazione e valorizzazione del Litorale Salerno Sud.

Le linee programmatiche poste a base dello sviluppo del Masterplan sono:

- rigenerazione ambientale e paesaggistica del litorale;
- riqualificazione e potenziamento del complessivo sistema della rete della mobilità dell'area;
- rafforzamento degli asset dell'offerta turistica puntando sulla completa fruizione e valorizzazione del complesso del suo patrimonio ambientale, storico e archeologico;
- rafforzamento e riqualificazione del sistema della filiera agricola e zootecnica;
- potenziamento delle politiche e delle strutture per la riduzione del disagio sociale e per favorire azioni di sicurezza e legalità.

Con Delibera di Giunta Regionale n. 212 del 4 maggio 2022 è stato approvato il preliminare del Masterplan-Programma Integrato di Valorizzazione del Litorale Salerno Sud.

L'elaborazione del Masterplan ha consentito di definire le direttrici di sviluppo, i progetti pilota e gli strumenti da mettere in campo per posizionare il litorale Salerno Sud tra le destinazioni turistiche più organizzate e attrattive d'Italia, con conseguente beneficio per tutti i settori dell'economia locale. Si tratta di un'area straordinaria caratterizzata da un patrimonio culturale di grande valore e notevole attrattività, che vede nell'area archeologica di Paestum il suo attrattore turistico di maggior fama, da un fiorente comparto agricolo con l'eccellente zootecnica bufalina e da un patrimonio ambientale e paesaggistico variegato e di incommensurabile bellezza, che annovera tra le sue risorse una fascia costiera con la particolare combinazione mare-pineta. Tali risorse per essere organizzate e valorizzate devono necessariamente sviluppare i temi della mobilità e della gestione ambientale dell'area.

I progetti sviluppati in tale ambito sono stati recepiti nel LPPT 2025, unitamente agli indirizzi forniti dal DPSS - Documento Strategico del Sistema Portuale della Campania elaborato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale che, a seguito dell'intesa raggiunta con i comuni interessati (tra cui Salerno), è stato definitivamente approvato dal Ministero delle Infrastrutture con il Decreto Ministeriale n. 251 del 5 agosto 2022.

Tra gli interventi, il Masterplan prevede la realizzazione di un approdo turistico a Pontecagnano Faiano, la creazione di una pista ciclabile e il miglioramento della viabilità, con l'obiettivo di connettere l'area dell'aeroporto con le vie del mare. Altri interventi, peraltro recepiti dal nuovo Piano Regolatore del Porto di Salerno in corso di approvazione, riguardano l'ampliamento del porto del Masuccio Salernitano, l'ampliamento del porto di Santa Teresa e il potenziamento del Marina di Arechi.

4.3 Il PUAD – Piano Urbanistico delle Aree Demaniali marittime

Nella seduta del 23 aprile 2024, il Consiglio Regionale ha approvato la delibera della Giunta regionale n. 712 del 20 dicembre 2022 avente ad oggetto: "Adozione del piano di utilizzazione delle aree del demanio marittimo – PUAD con

finalità turistico-ricreative". Il Piano disciplina l'utilizzo delle aree del demanio marittimo con finalità turistico-ricreative ed articola i 60 comuni costieri della Regione Campania in 3 categorie, in base alla loro valenza turistica:

- A "ALTA valenza turistica";
- B1 "ORDINARIA valenza turistica";
- B2 "LIMITATA valenza turistica".

Con l'approvazione del PUAD, pur nell'ancora confuso quadro normativo nazionale, si aggiunge un ulteriore tassello ad una strategia più ampia e articolata per la salvaguardia, la valorizzazione e il rilancio dei territori costieri costituita in primo luogo dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), in avanzata fase di redazione, e dai Masterplan – Programmi Integrati di Valorizzazione (PIV) che si pongono l'obiettivo di definire azioni integrate di sviluppo sostenibile e resiliente che possano fare leva sulle risorse naturalistiche, paesaggistiche, storico-culturali e imprenditoriali dei diversi territori. Sulla base del PUAD, i comuni potranno elaborare il Piano comunale per le coste potendo così rilanciare un asset strategico sul quale puntare per attrarre un turismo sempre più attento ai temi della sostenibilità e della qualità dell'offerta e nello stesso tempo per soddisfare i bisogni delle comunità insediate.

Il PUAD demanda (rif art.6) ai comuni costieri l'elaborazione del PAD (Piano Attuativo Demaniale); all'art. 6 comma 3) lettera d) si legge che il PAD "indica su cartografia in scala adeguatai porti turistici, approdi e punti di ormeggio di cui al D.P.R. n. 509/1997 non aventi rilevanza regionale".

Con delibera di Giunta regionale n. 59 del 12 febbraio 2025 è stato modificato l'art. 8, comma 4, del PUAD, estendendo da 90 a 240 giorni il termine previsto per i Comuni inadempienti a seguito di diffida regionale, prima dell'attivazione dei poteri sostitutivi (nomina Commissario ad acta). Tale proroga recepisce le istanze dei Comuni e dell'ANCI, riconoscendo la complessità delle procedure e la necessità di un maggiore coinvolgimento degli stakeholders. La delibera è stata ratificata dal Consiglio Regionale in data 8 luglio 2025.

L'art. 9 del PUAD tratta, invece, il rilascio delle concessioni demaniali marittime ed al comma 4 è indicato che "Il Comune verifica la coerenza delle domande per il rilascio di nuove CDM con il PAD, nonché con la vigente normativa urbanistica, edilizia, paesaggistica ed ambientale. Verifica, altresì, che la CDM possieda i requisiti obbligatori previsti nell'allegata Tabella A –Requisiti per classificazione degli stabilimenti balneari".

Le norme di salvaguardia scattate con la pubblicazione su BURC (29 aprile 2024) sono efficaci dall'adozione del PUAD e trovano applicazione con la pubblicazione sul BURC (29 aprile 2024), ai sensi dell'art. 10 della L.R. 16/2004 che recita:

<<1. Tra l'adozione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, o delle relative varianti, e la data della rispettiva entrata in vigore sono sospese:

- a) l'abilitazione alla realizzazione di interventi edilizi in contrasto con la disciplina contenuta nei piani o nelle varianti in corso di approvazione;*
- b) l'approvazione di strumenti di pianificazione subordinati che risultano non compatibili con i piani o le varianti adottati.*

2. Le sospensioni di cui al comma 1 non possono essere protratte per oltre dodici mesi decorrenti dalla data di adozione dei piani o per oltre quattro mesi dalla data di adozione delle varianti.>>

Il PUAD, tuttavia, non interviene sulla disciplina del Codice della Navigazione, sulle aree di interesse regionale e sulla disciplina del DPR 509/97 e demanda ai Comuni (art.6) solo la rappresentazione in scala adeguata di porti turistici, ormeggi ed approdi non aventi rilevanza regionale.

4.4 Il DPSS – Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (di seguito per brevità AdSP), istituita con D.lgs. 169 del 4 agosto del 2016, avendo assorbito le competenze dell'Autorità Portuale di Napoli e dell'Autorità Portuale di Salerno, gestisce gli specchi acquei dei porti turistici, degli approdi e degli ormeggi dedicati alla nautica da diporto ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, segnatamente nei Comuni di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia in ragione dei decreti ministeriali di seguito indicati:

- Circoscrizione territoriale nel Comune di Napoli - D.M. del 6 aprile 1994, tra La Pietra (Confine amministrativo con il Comune di Pozzuoli) e il Granatello (confine amministrativo con il Comune di Portici);
- Circoscrizione territoriale nel Comune di Salerno: D.M. del 24 agosto 2000, come modificato dal D.M. del 11 marzo 2003 (ambito del porto commerciale, porto di Santa Teresa e Porto del Masuccio Salernitano);
- Circoscrizione territoriale nel Comune di Castellammare di Stabia: ambito portuale come definito da D.M. del 18 settembre 2006.

In tali circoscrizioni, l'AdSP esercita tutte le funzioni amministrative in materia di demanio marittimo anche sugli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tal fine ambito portuale, in quanto e se interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie degli scali marittimi ed alla realizzazione e gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali; quanto precede nei limiti ed ai sensi degli articoli da 36 a 55 del codice della navigazione, come richiamati dall'art. 8 della legge n. 84 del 23 gennaio 1994 (come modificata ed integrata dal Dlgs 169/2016 e smi) e dall'art. 18 della medesima legge.

Le attività di cui sopra sono svolte dall'AdSP nel rispetto della L.84/94, del Codice della Navigazione e del Regolamento di attuazione del C.N. nonché nel rispetto del "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Tirreno centrale" approvato con delibera Presidenziale n. 358/18 e successiva integrazione di cui alla delibera n.164/2019, disponibile sul sito istituzionale dell'AdSP.

Il D.lgs. 169/2016, emanato in attuazione della delega della legge 7 agosto 2015, n. 124, ha introdotto norme volte a riorganizzare, razionalizzare e semplificare la disciplina delle Autorità portuali previste dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, riducendone il numero, intervenendo sulle modalità di governance, assegnando nuovi compiti, coordinamento con le Regioni ed Enti Locali, ed introducendo semplificazioni amministrative e doganali.

Tra gli aspetti di interesse, la citata normativa ha introdotto il *Documento di Programmazione Strategica di Sistema* (DPSS) strumento di pianificazione portuale che definisce le strategie e gli obiettivi di sviluppo a medio-lungo termine del sistema portuale ricadente nella governance di ogni Autorità. Come tale, il DPSS contiene, per quanto di interesse, la suddivisione in aree portuali, retroportuali, aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali dell'ultimo miglio (stradali e ferroviari) ed i criteri per l'elaborazione dei Piani regolatori portuali (PRP) da parte delle AdSP.

Il DPSS dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale è stato adottato dall'Autorità con delibera del Comitato di gestione n. 80 del 26 ottobre 2021, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della Legge n. 84/94 e recepiti i pareri e raccomandazioni espressi dalla Regione e dai Comuni territorialmente interessati (Napoli, Salerno, Castellammare di Stabia) ed approvato con Decreto del Ministro dei Trasporti n. 251 del 5 agosto 2022.

In relazione a tale Documento di programmazione l'AdSP ha elaborato i nuovi Piani Regolatori Portuali di Napoli, Salerno e Castellammare (disponibili sul sito del MASE) che, per quanto di interesse, includono indirizzi in merito all'ampliamento/riqualificazione di porti turistici esistenti (Mergellina, Bagnoli, Molosiglio a Napoli), del porto di Castellammare ed a Salerno (Porto di Santa Teresa, Porto Masuccio Salernitano); inoltre forniscono indirizzi in merito alla posizione ed alla dimensione di campi boe di ormeggio stagionale sui territori costieri di competenza.

4.5 Aree Marine Protette, aree ZPS e SIC

Le LPPT 2025 recepiscono, tra gli altri, i condizionamenti ambientali delle sei Aree Marine Protette istituite a ridosso del territorio costiero campano, ovvero dei regolamenti attuativi intervenuti successivamente al 2002, nonché dell'articolato sistema di tutela ambientale introdotto dai 108 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e dalle 31 ZPS (Zone di Protezione Speciale).

Tali speciali condizionamenti orientano verso un sistema pianificatorio in grado di promuovere la formazione di campi boe ambientalmente compatibili e sostenibili, atteso che gli ancoraggi tradizionali (ancore, catena e corpo morto in calcestruzzo) possono danneggiare fondali, praterie di posidonia e habitat sensibili.

A tal fine occorre valorizzare sistemi di ancoraggio formati da viti elicoidali (*screw anchors*) infisse nel fondale sabbioso/argilloso, ancore a flangia o piastre che lavorano per resistenza alla trazione e corpi morti in materiale composito alleggerito (es. geopolimeri, materiali riciclati), sostituendo o integrando le catenarie in acciaio con cavi elastici in poliuretano ad alta resistenza che funzionano come ammortizzatori che assorbono le sollecitazioni senza "arare" il fondale ed evitando lo "strascico" della catena su posidonia e habitat bentonici, anche con utilizzo di boe realizzate in plastica riciclata o in biocompositi marini resistenti ai raggi UV e catenarie e cavi trattati con rivestimenti anti-corrosione non tossici (no zinco/nichel in eccesso).

Di seguito si riporta una tabella con l'indicazione degli estremi di formazione delle sei Aree Marine Protette e dei regolamenti attuativi.

Tabella 9: elenco delle Aree Marine Protette istituite in Campania dal 2025 e relativi regolamenti attuativi

Area Marina Protetta	Istituzione (Atto & G.U.)	Regolamento / Disciplinare	Data di entrata in vigore del Regolamento
Punta Campanella	D.M. 12 dicembre 1997	Regolamento di esecuzione e organizzazione approvato D.M. 31 luglio 2010 (GU n. 195 del 21/08/2010)	Settembre 2010, dopo pubblicazione (agosto 2010)
Parco Sommerso di Baia	D.I. 7 agosto 2002 (GU n. 288 del 09/12/2002)	Regolamento di gestione affidato al Parco Archeologico dei Campi Flegrei	Operativo già dal 2002, subito dopo pubblicazione
Parco Sommerso di Gaiola	D.I. 7 agosto 2002 (GU n. 285 del 05/12/2002)	Disciplinare di Regolamentazione delle attività del Parco Sommerso di Gaiola è stato approvato dal MITE (Ministero della Transizione Ecologica) con prot. n. 62751/MITE del 10 giugno 2021	Operativo dal 2003 (gestione avviata successivamente)
Regno di Nettuno	D.M. 27 dicembre 2007 (GU n. 85 del 10/04/2008)	D.M. 30 luglio 2009, n. 1101 approva il <i>Regolamento di Esecuzione e Organizzazione</i> (REO) formulato dal consorzio di gestione	Disciplinare integrativo annuale operativo dal 8 aprile 2025 (rif nota 66188)
Santa Maria di Castellabate	D.M. 21 ottobre 2009 (GU n. 82 del 09/04/2010)	Regolamento attività (disciplinare) pubblicato in GU n. 82 del 09/04/2010	Entrato in vigore il 24/04/2010
Costa degli Infreschi e della Masseta	D.M. 21 ottobre 2009 (GU n. 81 del 08/04/2010)	Regolamento di esecuzione e organizzazione approvato D.M. 9 aprile 2015 (GU n. 98 del 29/04/2015)	Entrato in vigore post 29/04/2015

In Campania sono stati istituiti 108 SIC (Siti di Interesse Comunitario) e 31 ZPS (Zone di Protezione Speciale), di cui 16 aree sono al contempo sia SIC che ZPS; le ZPS coprono circa 196.037 ettari terrestri e 24.577 ettari marini.

Il dataset regionale aggiornato delle aree naturali protette è disponibile sul catalogo dati della Regione Campania.

4.6 Piani per la difesa delle coste dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale

Nel contesto delle Linee Programmatiche della Portualità Turistica, un dato di fondamentale importanza è rivestito dalla tematica di stabilità delle coste che, come rilevato nei paragrafi precedenti e dal PUAD, interessa l'80% della costa Campana.

Le valutazioni in merito alla stabilità delle coste incidono sulle scelte connesse alla pianificazione di eventuali nuovi porti e/o approdi turistici collocati su specchi acquei posti al disotto di costoni rocciosi ma anche sulla necessità di verificare i rischi di vulnerabilità di infrastrutture esistenti come per le infrastrutture ricadenti, ad esempio, in parte dell'Ambito Flegreo e dell'Ambito Sorrentino ed Amalfitano.

Tale dato, inoltre, appare anche essenziale per la scelta della localizzazione dei campi boa stagionali.

La fascia costiera della Regione Campania di competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, in seguito ABDAM (che ha assorbito, tra le altre, le competenze territoriali dell'Autorità di Bacino Nord-Occidentale, Sarno e Sinistra Sele oggi) si sviluppa per una lunghezza di circa 350 Km ed include le isole di Ischia e Procida, tra la foce dei Regi Lagni e il territorio Cilentano fino al confine con la Basilicata.

Lungo tale fascia è in atto, a partire da alcuni decenni, una fase di squilibrio crescente dell'assetto costiero caratterizzata dall'instaurarsi di vistosi fenomeni di erosione che, a seguito delle mareggiate più intense, hanno prodotto e continuano a produrre danni rilevanti alle infrastrutture marittime, oltre che ai centri abitati rivieraschi.

Le cause di tali dissesti sono prevalentemente da attribuire sia a fattori naturali (azioni delle correnti costiere, del moto ondoso, interazioni con gli apparati di foce ecc.) sia a fattori antropici (opere marittime realizzate senza una accurata valutazione della loro influenza sulle coste limitrofe, riduzione di apporti solidi a mare causate da escavi nelle aste terminali dei corsi d'acqua o da sistemazioni fluviali nelle aste montane ecc.).

Allo stato attuale, le condizioni di squilibrio determinatesi hanno raggiunto in alcune zone livelli di rischio molto elevato, a fronte del quale è necessario intraprendere opportuni provvedimenti mediante opere di tipo strutturale e, ove possibile, anche non strutturale, che siano coerenti con un piano generale di difesa della fascia costiera.

I Piani di difesa delle coste elaborati dalle tre Autorità di Bacino regionali poi confluite nell'ABDAM sono stati adottati con specifiche delibere del Comitato istituzionale dello stesso ABDAM e dalla Giunta della Regione Campania. I piani hanno come obiettivi fondamentali, all'interno del tratto di costa in esame, l'individuazione delle aree a rischio e la definizione di linee guida per l'attuazione degli interventi di ingegneria costiera ed individuano aree ritenute prioritarie per la presenza di elevate criticità ambientali.

I Piani perseguono, tra l'altro, nel breve e medio periodo, i seguenti obiettivi:

- l'individuazione delle aree a rischio di erosione, inondazione e frana lungo la fascia costiera in funzione delle esigenze di sicurezza e salvaguardia delle valenze ambientali ed economico-sociali;
- la definizione delle linee metodologiche per una corretta impostazione degli interventi strutturali da eseguire;
- l'individuazione delle opere tipo necessarie a rimuovere le condizioni di rischio più elevato in alcune aree campionesi, con particolare riferimento alle tecniche di ripascimento morbido;
- l'individuazione di risorse finanziarie certe e ricorrenti da destinare alla difesa delle coste;
- la predisposizione di una banca dati e di un sistema informativo territoriale per il monitoraggio della fascia costiera;
- il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli Enti Locali e degli operatori nel controllo e nel mantenimento delle opere realizzate.

Più specificatamente, per quanto riguarda la difesa delle coste e degli interventi di ingegneria costiera, le linee guida, elaborate sulla base delle norme generali e delle istruzioni ministeriali vigenti, hanno per oggetto la descrizione dei criteri da adottare per la progettazione di opere marittime che ricadono nei territori di competenza dell'Autorità Distrettuale.

Nella prima parte vengono presi in esame i criteri da seguire nella esecuzione dei rilievi e delle indagini, propedeutici al progetto e vengono descritti i requisiti dello studio morfo-sedimentologico e idraulico-marittimo, attraverso cui si perviene alla conoscenza dei caratteri fisici del territorio e dei processi di erosione e trasporto dei sedimenti litoranei e si procede alla scelta del tipo di intervento strutturale ritenuto più idoneo al caso esaminato.

Nella seconda parte vengono descritti gli interventi strutturali, le verifiche necessarie per la definizione degli stessi ed i contenuti minimi richiesti agli elaborati progettuali.

A corredo del piano sono state elaborate le carte del Rischio in cui sono perimetrate le aree interessate sia da fenomeni franosi da crollo (Costa Alta) sia da fenomeni di alluvionamento e/o mareggiate (Costa Bassa).

I piani stralcio del rischio di frana e la cartografia delle aree a rischio e delle aree di pericolosità sono consultabili al sito istituzionale dell'ABDAM al seguente indirizzo: <https://www.distrettoappenninomeridionale.it/oldsite/index.php/elaborati-di-piano-menu/bacini-reg-nord-occidentali-bacino-reg-sarno-ex-adb-reg-campania-centrale-menu/piano-stralcio-per-la-difesa-delle-coste-ex-adb-nord-occidentale-menu>.

5 L'evoluzione normativa nel contesto di riferimento

Le presenti Linee programmatiche intendono fornire un quadro strategico e operativo per lo sviluppo coordinato e sostenibile della portualità turistica regionale, individuando indirizzi comuni per la pianificazione, la gestione e l'attuazione degli interventi. In tale prospettiva, risulta essenziale ricostruire l'evoluzione normativa di riferimento, con particolare attenzione alla delega di funzioni dallo Stato alle Regioni e ai Comuni costieri, alla disciplina delle concessioni demaniali marittime e alle possibilità di ricorso al Partenariato Pubblico Privato (PPP) come strumento di attrazione di investimenti e di gestione efficiente delle infrastrutture portuali turistiche. Nel contesto della programmazione ed ai fini dell'attuazione degli interventi, l'individuazione di quale dei due strumenti - concessione o partenariato pubblico-privato - possa risultare maggiormente coerente e adeguato rispetto agli obiettivi di sviluppo perseguiti, risulterà strategico, considerando le specificità dei singoli progetti e la loro diversa natura giuridica.

In tale prospettiva, le presenti Linee guida approfondiscono i punti salienti di entrambe le modalità, offrendo alcuni elementi di definizione e di riflessione per supportare una scelta consapevole e funzionale ai diversi contesti operativi, nel rispetto del quadro normativo.

5.1 Funzioni amministrative delle Regioni

In questo contesto, assume rilievo l'analisi del sistema di deleghe delle funzioni amministrative conferite alle Regioni e, in via successiva, agli Enti Locali in materia di gestione dei beni del demanio marittimo e delle zone del mare territoriale.

In primo luogo, occorre ricostruire il quadro normativo che ha progressivamente trasferito competenze dallo Stato alle Regioni e, tramite queste, ai Comuni costieri, in quanto tale evoluzione condiziona direttamente la programmazione degli interventi infrastrutturali, la disciplina delle concessioni e l'eventuale ricorso a modelli di partenariato pubblico-privato, oggetto delle presenti Linee guida.

La Costituzione, nell'originario testo dell'art. 117, non dettava alcuna norma relativa al regime dei porti e delle aree portuali ed il primo intervento legislativo, rilevante sul piano dell'attribuzione delle funzioni amministrative statali alle Regioni in materia di "demanio marittimo", anche con riguardo all'ambito portuale, si è avuto con l'emanazione dell'art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, il quale ha specificamente delegato alle Regioni le funzioni *"sul litorale marittimo, sulle aree demaniali immediatamente prospicienti, sulle aree del demanio lacuale e fluviale, quando l'utilizzazione prevista abbia finalità turistiche e ricreative"*, con la precisazione della non applicazione di detta delega *"ai porti e alle aree di preminente interesse nazionale in relazione agli interessi della sicurezza dello Stato e alle esigenze della navigazione marittima"*, la cui identificazione è avvenuta con il DPCM 21 dicembre 1995.

Un'organica disciplina dell'ordinamento e delle attività portuali è stata introdotta dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale), che ha operato, tra l'altro, all'art. 4, una riclassificazione dei porti, distinguendoli in due categorie: la prima, comprendente porti o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato (categoria I); la seconda comprende tre tipologie: porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale (categoria II, classe I), di rilevanza economica nazionale (categoria II, classe II), e, infine, di rilevanza economica regionale e interregionale (categoria II, classe III).

L'art. 105, comma 2, lett. I), del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 112, in attuazione del Capo I della L. n. 59/1997 e sul presupposto dell'art. 59 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, ha conferito alle Regioni — ampliando le precedenti deleghe di funzioni — la competenza al rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo e di zone del mare territoriale per finalità diverse dall'approvvigionamento di fonti di energia, con esclusione dei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, dei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché delle aree di preminente interesse nazionale individuate con il D.P.C.M. 21 dicembre 1995 e successive modificazioni.

Tuttavia, lo stesso decreto legislativo n. 112/1998 stabiliva un lasso di tempo entro il quale le Regioni avrebbero dovuto legiferare al fine di ripartire le funzioni attribuite, tra le Regioni stesse e gli enti locali, e che, in mancanza, avrebbe provveduto il Governo in via sostitutiva. Poiché la Regione Campania è rientrata tra quelle che non hanno adottato la legge di riparto, il Governo, con il decreto legislativo n. 96/1999 ha provveduto, con l'articolo 42, ad attribuire direttamente ai Comuni le funzioni amministrative previste dall'articolo 105, comma 2, lett. I) del d. lgs. 112/1998.

L'art. 9 della legge 16 marzo 2001, n. 88 ha poi modificato l'ultima parte del richiamato art. 105, comma 2, lettera I), stabilendo che il conferimento delle funzioni amministrative alle Regioni *"non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 dicembre 1995"*. La norma prosegue disponendo che *"nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1° gennaio 2002"*. Con la modifica dell'articolo 105, comma 2, lett. I) si è di fatto operata la definitiva separazione dei porti di

rilievo regionale ed interregionale dalle altre categorie ed è stata stabilita la data del conferimento alle Regioni: il 1° gennaio 2002.

Ne discende, pertanto, in armonia con il disposto dei nuovi artt. 117 e 118 Cost., che dal 1° gennaio 2002, cioè dalla data di decorrenza del conferimento alle Regioni delle funzioni amministrative nei porti di rilevanza economica regionale e interregionale, ciascuna Regione ha la facoltà di attribuire ai Comuni una o più funzioni amministrative, quando queste non richiedano un esercizio unitario a livello regionale.

A seguito di tale conferimento e del successivo intervento sostitutivo di sub-delega operato dal legislatore statale con il D.lgs. n. 96/1999, la Regione Campania, con deliberazione di Giunta n. 3744/2000, ha disposto il conferimento ai Comuni costieri delle funzioni amministrative di cui all'art. 105 D.lgs. 112/1998 e all'art. 42 D.lgs. 96/1999.

Inoltre, per effetto delle modifiche introdotte dall'art. 9 della L. n. 88/2001 all'art. 105, comma 2, lett. l) del D.lgs. 112/1998, la Regione Campania, a decorrere dal 1° gennaio 2002, ha esercitato direttamente le competenze amministrative riferite esclusivamente alla gestione dei beni demaniali marittimi negli ambiti portuali di rilevanza economica regionale e interregionale.

Tali competenze sono state poi conferite ai Comuni nel cui territorio ricadono i predetti ambiti portuali costieri, con la L.R. n. 5 del 29 giugno 2021 (BURC n. 63/2021), esecutiva dal 30 giugno 2021.

Resta comunque ferma la titolarità statale dei beni del demanio marittimo e, con essa, i poteri dominicali connessi alla realizzazione di opere, all'incameramento delle pertinenze, alla delimitazione e alla sdemanializzazione; nella stessa prospettiva le Autorità marittime, titolari della tutela degli usi pubblici del mare, partecipano alla salvaguardia dell'integrità della proprietà statale e svolgono funzioni di polizia marittima, intervenendo direttamente nelle aree rimaste di competenza statale ai sensi del D.P.C.M. 21 dicembre 1995.

Pertanto, in tema di funzioni amministrative delegate alle regioni, a seguito della riforma costituzionale del Titolo V, permane sin dal 2002 la competenza esclusiva delle amministrazioni regionali sui porti di rilevanza regionale ed interregionale, la pianificazione e l'esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di ampliamento, potenziamento ed adeguamento nonché di approvazione degli strumenti di pianificazione previsti dalla Legge 84/94 (piani regolatori portuali).

Restano sottratti alla competenza regionale, in termini gestionali, le aree costiere che rientrano nelle attribuzioni ministeriali conferite alle Autorità di Sistema Portuale. Tuttavia, anche per le suddette aree gli strumenti di pianificazione (DPSS, Piani regolatori Portuali e Adeguamenti Tecnico-funzionali) di cui al D.lgs. 169/2016 e ss.mm.ii. prevedono la partecipazione attiva della Regione, che è chiamata ad esprimere il parere di competenza.

5.1.1 Funzioni amministrative trasferite dalla Regione Campania ai Comuni costieri

La Regione Campania, come precedentemente anticipato, nel 2021 ha approvato la Legge regionale n. 5 del 29.6.2021, pubblicata sul BURC n. 63 del 29.6.2021 ed esecutiva a decorrere dal 30.6.2021, avente ad oggetto "Misure per l'efficientamento dell'azione amministrativa e l'attuazione degli obiettivi fissati dal DEFR 2021 - 2023 - Collegato alla stabilità regionale per il 2021"; l'articolo 40 di questa legge ha previsto che: "Le funzioni amministrative relative al rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo nei porti di rilevanza regionale e interregionale sono conferite ai Comuni nel cui territorio rientrano i predetti ambiti portuali, fatta salva la possibilità per i Comuni di rinunciare alla potestà amministrativa, oggetto di conferimento delle funzioni di cui al presente comma, entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge".

Ai Comuni che non hanno rinunciato alla potestà amministrativa sono state conferite le funzioni relative al rilascio delle concessioni demaniali marittime nei porti di rilevanza regionale e interregionale, ovvero quei porti classificati come tali dalla normativa statale e regionale. Allo stato, il solo Comune di Torre Annunziata ha rinunciato al conferimento delle funzioni.

Restano di competenza della Regione:

1. la gestione e le modalità di utilizzazione di tutti gli spazi delle banchine o tratti di banchine portuali, con le annesse infrastrutture ed i prospicienti specchi acquei, destinati ai servizi di collegamenti marittimi in ambito regionale oltre che la manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali;
2. le attività di indirizzo e coordinamento, esercitati anche attraverso l'emanazione, con provvedimenti adottati dalla Giunta regionale, di direttive o linee guida per garantire l'uniforme applicazione della normativa vigente;
3. il monitoraggio della gestione del SID.

La Regione - in attuazione di quanto disposto dall'art. 40 della legge regionale n. 5/2021, con la delibera di Giunta regionale n. 483 del 04.11.2021, pubblicata sul BURC n. 108 del 15.11.2021 - ha stabilito, tra l'altro, al 1° gennaio 2022 la decorrenza dell'esercizio delle funzioni amministrative conferite ai Comuni e, nel mese di dicembre 2021, ha provveduto al trasferimento ai Comuni elencati nell'Allegato 1 alla medesima DGR n. 483/2021 degli atti relativi alle concessioni demaniali marittime rientranti negli ambiti portuali che ricadono nei rispettivi territori.

5.2 Le concessioni demaniali marittime

Le concessioni demaniali marittime si configurano come concessioni amministrative che attribuiscono il diritto di occupazione e utilizzo, previo pagamento di un canone, di beni appartenenti al demanio necessario dello Stato ai sensi dell'art. 822, comma 4, c.c., in combinato disposto con l'art. 28 del cod. nav. In particolare, il demanio marittimo, ai sensi dell'art. 28 del cod. nav. è composto da: «lido, spiagge, porti e rade; lagune, foci dei fiumi che sfociano in mare, i bacini di acqua salma e salmastra in comunicazione, almeno una volta l'anno, con il mare; canali utilizzabili ad uso pubblico marittimo».

Nell'ambito delle concessioni demaniali marittime, l'art. 1 del D.L. n. 400 del 1993 ha integrato la disciplina del codice della navigazione, individuando alcune tipologie di concessione, che sono state definite "turistico-ricreative" a seguito di interpretazione autentica da parte dell'art. 13 della legge n. 172/2003 (gestione di stabilimenti balneari; esercizi di ristorazione e somministrazione di bevande, cibi precotti e generi di monopolio; noleggio di imbarcazioni e natanti in genere; gestione di strutture ricettive ed attività ricreative e sportive; esercizi commerciali; servizi di altra natura e conduzione di strutture ad uso abitativo, compatibilmente con le esigenze di utilizzazione di cui alle precedenti categorie di utilizzazione).

L'articolo 1, comma 2 (poi abrogato dalla legge comunitaria 2010) del D.L. n. 400/1993, aveva previsto che le concessioni demaniali a scopo turistico ricreativo, indipendentemente dalla natura o dal tipo degli impianti previsti per lo svolgimento delle attività, avessero una durata di sei anni e fossero automaticamente rinnovate ad ogni scadenza per ulteriori sei anni, a semplice richiesta del concessionario (con esclusione delle concessioni rilasciate nell'ambito delle rispettive circoscrizioni territoriali dalle autorità portuali). L'art. 3, comma 4-bis, del D.L. n. 400/1993, introdotto dalla legge n. 296 del 2006 (come modificato dalla legge comunitaria 2010), ha poi stabilito che le concessioni demaniali marittime a scopo turistico-ricreativo (sempre con l'esclusione di quelle rilasciate dalle autorità portuali), potessero avere durata superiore a sei anni e comunque non superiore a venti anni in ragione dell'entità e della rilevanza economica delle opere da realizzare e sulla base dei piani di utilizzazione delle aree del demanio marittimo predisposti dalle regioni.

A questa specifica previsione dell'art. 1 comma 2, del D.L. n. 400/1993, si affiancava quella, di portata generale, dell'articolo 37, secondo comma, del codice della navigazione, il quale prevedeva che, in presenza di più domande per il rilascio di una concessione demaniale marittima, venisse riconosciuta preferenza al soggetto già titolare della concessione stessa (c.d. diritto di insistenza), con l'effetto di rendere tendenzialmente perpetua e non contendibile l'assegnazione della concessione.

La problematica connessa alle distorsioni della concorrenza, conseguente alla durata e al rinnovo automatico delle concessioni demaniali marittime di cui alle due predette disposizioni (art. 1 comma 2, del D.L. n. 400/1993 e art. 37, comma 2, cod. nav.), veniva evidenziata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) nella segnalazione AS481 del 20 ottobre 2008.

Prima di analizzare l'attività legislativa regionale, è utile ricostruire in modo sintetico l'evoluzione del complesso quadro normativo e giurisprudenziale che ha interessato le concessioni demaniali marittime, in particolare quelle a finalità turistico-ricreative.

Il tema, com'è noto, si è sviluppato all'interno di un confronto tra l'ordinamento interno e quello sovranazionale, caratterizzato da visioni spesso antitetiche.

In origine lo Stato italiano fu destinatario di una prima procedura di infrazione a seguito del rilievo della Commissione europea sul contrasto dell'art. 37 del codice della navigazione (c.d. diritto d'insistenza – ossia la preferenza del concessionario uscente al momento del rinnovo) con la libertà di stabilimento, in quanto ostacolava la possibilità per operatori diversi dai precedenti concessionari di ottenere l'assegnazione.

Per fronteggiare la censura, il legislatore abrogò tale istituto, ma mantenne un forte interesse alla proroga dei titoli concessori in scadenza; tale scelta neutralizzò in parte gli effetti dell'intervento e mantenne la contrapposizione con il diritto dell'Unione.

Ulteriori rilievi della Commissione, incentrati sull'incompatibilità della normativa nazionale con la direttiva 2006/123/CE (direttiva Bolkestein), indussero il legislatore a misure di superamento di alcuni profili critici, senza però approdare a un riassetto organico e si optò per proroghe temporanee delle concessioni esistenti.

Con la sentenza Promoimpresa, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha dichiarato incompatibili con il diritto europeo, alla luce dell'art. 12 della direttiva Bolkestein e dell'art. 49 TFUE, le proroghe automatiche disposte in assenza di procedure selettive trasparenti.

Con la legge 30 dicembre 2018, n. 145, il legislatore è nuovamente intervenuto in materia, disponendo, con l'articolo 1, commi 682 ss., che le concessioni disciplinate dall'art. 1 del decreto-legge n. 400/1993, vigenti alla data di entrata in vigore della medesima legge (1° gennaio 2019), avessero una durata, con decorrenza dalla sua entrata in vigore, di anni quindici e quindi mantenessero la loro validità sino al 31 dicembre 2033. L'applicazione di tale disposizione è stata poi estesa dall'art. 100, comma 1, del decreto-legge n. 100 del 2020 anche alle concessioni per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti di ormeggio, nonché ai rapporti aventi a oggetto la gestione di strutture turistico-ricreative in aree ricadenti nel demanio marittimo per effetto di provvedimenti successivi all'inizio dell'utilizzazione.

A seguito della Legge 145/2018 l'UE ha avviato nel 2020 una seconda procedura d'infrazione UE (INFR/2020/4118), sfociata nel Parere motivato datato 16 novembre 2023, con il quale lo Stato italiano, sul tema delle concessioni demaniali marittime, è stato censurato per le reiterate proroghe e le mancate gare.

Nella congerie di pronunce giurisprudenziali contrastanti in merito alla disapplicazione o meno delle predette previsioni della legge nazionale, nel novembre 2021 il Consiglio di Stato, con le c.d. "sentenze gemelle" (n. 17 e n. 18 del 2021), sul presupposto della incompatibilità con il diritto dell'Unione europea delle norme interne che avevano disposto proroghe automatiche, ne disponeva la "disapplicazione", prevedendo altresì che le concessioni demaniali per finalità turistico-ricreative già in essere continuassero ad essere efficaci fino al 31.12.2023.

Successivamente la Corte di Giustizia UE ha ribadito che non sono ammissibili rinnovi automatici e che le concessioni devono essere assegnate tramite procedure di selezione imparziali e trasparenti, precisando che la nozione di "scarsità" della risorsa – evocata dall'art. 12 della direttiva – deve essere valutata da ciascuno Stato con criteri obiettivi, non discriminatori e trasparenti, combinando una prospettiva generale nazionale con un'analisi caso per caso delle specifiche realtà costiere.

Il Giudice Europeo ha così aggiunto un tassello fondamentale alla complessa evoluzione normativa e giurisprudenziale che ha visto un costante confronto – non ancora del tutto risolto – tra ordinamento interno e diritto dell'Unione nella gestione del demanio marittimo.

Questa sintetica ricostruzione – pur senza pretesa di esaustività – fornisce un quadro di riferimento essenziale per comprendere le criticità e le linee evolutive della disciplina delle concessioni demaniali marittime, necessario per orientare correttamente l'esercizio delle funzioni amministrative e le scelte strategiche tra i diversi strumenti di affidamento.

All'interno di tale intricato percorso la Regione ha fornito elementi di indirizzo sul piano normativo alla luce e nel rispetto del riparto tracciato dall'art. 117 della Costituzione.

La disciplina delle concessioni demaniali marittime investe una pluralità di materie ai sensi del richiamato art. 117 della Costituzione.

Fra di esse, alcune sono di competenza esclusiva statale (come la "tutela della concorrenza", ma anche la "tutela dell'ambiente" e "l'ordinamento civile"), altre di competenza concorrente (si pensi al "governo del territorio"), altre ancora invece di competenza residuale (quali, ad esempio, il "turismo" o il "commercio"). La stessa Corte costituzionale, del resto, ha affermato a più riprese che il regime del rilascio delle concessioni demaniali marittime interessa ambiti di competenza fra loro eterogenei, non solo statali ma anche regionali, precisando tuttavia che su tale terreno – specie quanto a criteri e modalità di affidamento – riveste preminente importanza il principio di libera concorrenza.

A questa complessità si somma il contributo del livello di governo regionale, che non è rimasto estraneo all'evoluzione della disciplina.

Nella complessità sopra delineata, al fine di gestire l'impatto socio-economico e organizzativo della caducazione delle proroghe, si inserisce il contributo del livello di governo regionale che ha esercitato le proprie funzioni legislative e amministrative in materia di gestione del demanio marittimo e portualità turistica, nel rispetto dell'art. 117 e art.118 della Costituzione e della normativa sovraunitaria vigente.

In particolare, tenuto conto della intervenuta scadenza delle concessioni al 31.12.2023, come stabilito dalle richiamate sentenze dell'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato n. 17 e 18 del 2021, è intervenuta la Legge n.118 del 5.8.2022 e consequenzialmente sono stati forniti indirizzi applicativi ai Comuni conferitari delle funzioni attribuite dalla citata norma regionale, nel rispetto della loro autonomia organizzativa ed amministrativa.

Con la delibera di Giunta regionale n. 293 del 14 giugno 2022 è stato dato atto che "in base al quadro normativo di riferimento ed alle pronunce n. 17 e n. 18, depositate il 9 novembre 2021, dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato, le

concessioni demaniali marittime, già in essere alla data di entrata in vigore della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e rientranti nel relativo ambito di applicazione, che, ai sensi del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, conservano la loro validità per i novanta giorni successivi alla dichiarazione della cessazione dello stato di emergenza e pertanto fino al 30 giugno 2022, continuano, allo stato, ad avere efficacia fino al 31 dicembre 2023".

In data 11 ottobre 2023 la Regione Campania - con più note di pari contenuto dirette a tutti i Comuni cui sono state conferite le funzioni a seguito di quanto disposto dall'art. 40 della legge regionale n. 5/2021 - in aggiunta a quanto già dato atto con la DGR n. 293/2023, ha espressamente precisato che:

- l'art. 12 della Direttiva 2006/123/CE (cd. Bolkestein) osta all'adozione di provvedimenti di proroga automatica delle concessioni demaniali marittime destinate all'esercizio delle attività turistico-ricreative in assenza di qualsiasi procedura di selezione tra gli aspiranti e la Corte di Giustizia dell'Unione europea ha più volte ribadito la natura *self-executing* di tale disposizione, con conseguente obbligo di disapplicazione dei provvedimenti normativi interni che si pongano in contrasto con essa;
- l'Adunanza plenaria del Consiglio di Stato, con le sentenze n.n. 17/2021 e 18/2021, oltre a chiarire che tale obbligo di disapplicazione delle disposizioni nazionali anticomunitarie incombe non solo sull'Autorità giudiziaria ma anche su quella amministrativa, ha inteso prorogare le concessioni demaniali marittime in essere fino al 31.12.2023, ritenendo tale tempo idoneo allo svolgimento delle procedure ad evidenza pubblica funzionali all'affidamento delle stesse;
- alla luce di quanto chiarito dalla giurisprudenza amministrativa e desumibile dal diritto eurounitario, il predetto obbligo di disapplicazione si estende anche alla nuova norma contenuta nell'art. 10 quater, co. 3, D.L. n. 198/2022, convertito in L. n. 14/2023, che prevede la proroga automatica delle concessioni demaniali marittime in essere, fino al 31.12.2025, trattandosi di disciplina che si pone in radicale contrasto con il summenzionato art. 12 della direttiva n. 2006/123/CE ed altresì con l'art. 49 TFUE, e che va, conseguentemente, disapplicata da qualunque organo dello Stato, ivi comprese le Regioni e gli enti locali (Cons. St., Sez. VI, n. 2192/2023).

La legge n. 166/2024, di conversione del D.L. n. 131/2024, comunque, oltre a prevedere la proroga al 30 settembre 2027 delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per l'esercizio delle attività turistico-ricreative e sportive e di quelle gestite dalle società e associazioni sportive iscritte nel registro nazionale delle attività sportive dilettantistiche e da enti del Terzo settore, ha novellato l'elenco delle concessioni alle quali si applicano le disposizioni sull'efficacia delle medesime, espungendo le concessioni per la realizzazione e la gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto, inclusi i punti d'ormeggio, che erano contenute nel precedente testo e per le quali, conseguentemente, non si applica il differimento al 30 settembre 2027.

La medesima legge, inoltre, sostituisce integralmente l'articolo 4 della legge n. 118 del 2022, introducendo una nuova procedura di affidamento delle concessioni demaniali marittime, lacuali e fluviali per finalità turistico-ricreative e sportive, che si applica alle procedure di affidamento delle concessioni avviate successivamente all'entrata in vigore del Decreto Legge in esame e ai relativi atti concessori. Con questa disposizione viene formalizzato, in favore del concessionario uscente, il diritto a ricevere un indennizzo da parte del subentrante, che si compone di due voci distinte: da un lato, il rimborso del valore degli investimenti non ancora ammortizzati, ove formalmente e preventivamente autorizzati dall'Ente concedente; dall'altro, una quota di equa remunerazione riferita agli investimenti realizzati nei cinque anni precedenti la cessazione della concessione.

5.3 Il Partenariato Pubblico Privato

5.3.1 L'evoluzione della normativa

Il termine Partenariato Pubblico Privato venne coniato nell'ordinamento comunitario e lo stesso, come evidenziato nel Libro Verde del 30 aprile 2004 della Commissione Europea (COM(2004)327) si riferisce, in generale, "a forme di cooperazione tra le autorità ed il mondo delle imprese che mirano a garantire il funzionamento, la costruzione, il rinnovamento, la gestione o la manutenzione di una infrastruttura o la fornitura di un servizio". La cooperazione tra Enti Pubblici e Privati finalizzata a finanziare, costruire, gestire opere pubbliche o di pubblico interesse e fornire servizi può trovare attuazione sia attraverso legami "contrattuali" (PPP di tipo contrattuale) sia attraverso la costituzione tra l'amministrazione ed i privati, di un'entità distinta, dotata di personalità giuridica propria (PPP istituzionalizzato).

Nel mentre il PPP contrattuale trova la sua disciplina nel Codice dei Contratti (oggi D.lgs.36/2023 come modificato a seguito del primo correttivo), il PPP istituzionalizzato trova la sua disciplina nel Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica (D.lgs.19 agosto 2016, n. 175).

Le caratteristiche del contratto di PPP venivano individuate dal Libro Verde UE: a) nella lunga durata del rapporto contrattuale; b) nel finanziamento del progetto garantito, in tutto o in parte, dal settore privato; c) nel ruolo strategico degli operatori economici privati; d) nella distribuzione dei rischi tra il partner pubblico e quello privato.

La finanza di progetto (*project financing*) rientra tra i contratti di Partenariato Pubblico Privato disciplinati dal Codice dei Contratti.

Il contratto di *project financing* è stato disciplinato per la prima volta dalla legge 415/1998 che ha modificato la legge Merloni (cd. Merloni ter) prevedendo la possibilità per gli operatori privati di assumere il ruolo di "promotore" per conseguire l'affidamento di contratti di "concessione" per la progettazione, esecuzione e gestione funzionale ed economica di lavori pubblici, o di pubblica utilità. La controprestazione a favore del concessionario consisteva unicamente nel diritto di gestire funzionalmente e di sfruttare economicamente tutti i lavori realizzati con la possibilità di conseguire un contributo dall'amministrazione concedente entro il limite massimo del 50%.

La Merloni-ter prevedeva che i promotori potevano presentare le proposte per la realizzazione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, inseriti nella programmazione dell'Ente e che la proposta doveva essere corredata da uno studio di inquadramento territoriale e ambientale, uno studio di fattibilità, un progetto preliminare, una bozza di convenzione, un piano economico-finanziario asseverato da un istituto di credito, una specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione e da tutti gli altri elementi richiesti dall'art.37bis all'epoca vigente. Prevedeva anche che laddove la proposta fosse stata ritenuta di pubblico interesse l'amministrazione doveva indire una gara da aggiudicare con il criterio dell'Offerta Economicamente più vantaggiosa.

Non era previsto a favore del promotore, nel caso in quest'ultimo non fosse risultato aggiudicatario della gara, il diritto di prelazione ma solo il diritto di conseguire il rimborso delle spese sostenute in una percentuale non superiore al 2,5% dell'importo dell'investimento.

Il diritto di prelazione a favore del promotore venne introdotto dalla Legge 1° agosto 2002 n. 166 che modificando l'art.37ter della legge Merloni, con la facoltà per il promotore non aggiudicatario della procedura negoziata di adeguare la propria offerta a quella dell'aggiudicatario.

La disciplina del *Project financing* dettata dalla legge Merloni, come modificata nel tempo, venne sostanzialmente recepita e confermata dal Codice dei Contratti Pubblici di cui al D.lgs.163/2006 (art.152 e ss.). Successivamente, con il secondo correttivo al Codice (D.lgs. n.113/2007) vennero modificati gli artt.154 e 155 del Codice dei Contratti.

Una sostanziale riscrittura della normativa relativa al *project financing* ed al promotore avvenne con il terzo correttivo al Codice (D.lgs. 152/2008) e ciò al fine di rendere la norma coerente con le osservazioni espresse dalla Commissione Europea a seguito della procedura di infrazione del 30 gennaio 2008 con la quale era stata contestata la non compatibilità con le norme delle direttive 2004/17/UE del diritto di prelazione riconosciuto al promotore.

All'art.3 del codice 163/2006, il terzo correttivo ha inserito (al comma 5ter) la definizione di "contratti di partenariato pubblico privato" chiarendo che "sono contratti aventi per oggetto una o più prestazioni quali la progettazione, la costruzione, la gestione o la manutenzione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, oppure la fornitura di un servizio, compreso in ogni caso il finanziamento totale o parziale a carico di privati, anche in forme diverse, di tali prestazioni, con allocazione dei rischi ai sensi delle prescrizioni e degli indirizzi comunitari vigenti. Rientrano, a titolo esemplificativo, tra i contratti di partenariato pubblico privato la concessione di lavori, la concessione di servizi, la locazione finanziaria, l'affidamento di lavori mediante finanza di progetto, le società miste. (...)".

L'art.153 del D.lgs.163/2006 prevedeva che le amministrazioni aggiudicatrici, per la realizzazione dei lavori pubblici o di pubblica utilità inseriti nella programmazione triennale e nell'elenco annuale di cui all'articolo 128, ovvero negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, potevano, in alternativa all'affidamento mediante concessione, affidare una concessione ponendo a base di gara uno studio di fattibilità, mediante pubblicazione di un bando finalizzato alla presentazione di offerte che contemplavano l'utilizzo di risorse totalmente o parzialmente a carico dei soggetti proponenti.

Il richiamato art.153 prevedeva per la stazione appaltante la facoltà di indire una procedura all'esito della quale veniva direttamente individuato il promotore e riconosciuto a quest'ultimo il diritto di conseguire l'aggiudicazione della concessione ed, in alternativa, la facoltà di indire una procedura bifasica: la prima fase finalizzata all'individuazione del promotore e la seconda fase per conseguire miglioramenti ed offerte ulteriori rispetto a quella del promotore. Al promotore che non fosse risultato aggiudicatario della concessione era riconosciuto in tal caso il diritto di prelazione subordinato all'accettazione delle modifiche migliorative apportate dal concorrente aggiudicatario.

L'art.153 riconosceva agli operatori privati la facoltà di presentare proposte di *project financing* per la realizzazione di interventi finanziabili in tutto o in parte con capitali privati, previsti dall'elenco annuale, ma per i quali tuttavia l'amministrazione non aveva indetto la procedura per l'affidamento in concessione con il sistema del *project financing*.

La possibilità per gli operatori privati di presentare proposte per la realizzazione in concessione attraverso *project financing* di lavori pubblici non previsti negli strumenti di programmazione, venne prevista con il D.L. 70/2011 convertito con L.106/2011 che modificò i commi 19 e 20 dell'art.153 del D.lgs.163/2006.

Le modifiche apportate prevedevano la valutazione della proposta, l'eventuale inserimento della stessa negli strumenti di programmazione, l'indizione di una gara con il riconoscimento a favore del promotore del diritto di prelazione. La disciplina del *project financing*, nel periodo in considerazione, era completata dal DPR 207/2010 (Regolamento di attuazione del Codice dei Contratti).

Il successivo Codice dei Contratti approvato con il D.lgs.50/2016 (al fine di recepire le direttive europee 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE - direttiva concessioni, direttiva appalti e direttiva settori cd. "speciali") all'art.3, lettera eee), definiva il <<contratto di partenariato pubblico privato>> come *"il contratto a titolo oneroso stipulato per iscritto con il quale una o più stazioni appaltanti conferiscono a uno o più operatori economici per un periodo determinato in funzione della durata dell'ammortamento dell'investimento o delle modalità di finanziamento fissate, un complesso di attività consistenti nella realizzazione, trasformazione, manutenzione e gestione operativa di un'opera in cambio della sua disponibilità, o del suo sfruttamento economico, o della fornitura di un servizio connesso all'utilizzo dell'opera stessa, con assunzione di rischio secondo modalità individuate nel contratto, da parte dell'operatore. (...)"* e all'art.183 disciplinava la finanza di progetto.

Il Codice 50, all'art.183, chiariva che l'istituto della finanza di progetto poteva essere utilizzato dalle amministrazioni, in alternativa all'affidamento mediante concessione per la realizzazione, di lavori pubblici e di pubblica utilità, ivi inclusi quelli *"relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto inseriti negli strumenti di programmazione formalmente approvati dall'amministrazione aggiudicatrice sulla base della normativa vigente, ivi inclusi i piani dei porti, finanziabili in tutto o in parte con capitali privati"*.

L'art.183 al comma 2 disciplinava il contenuto del bando e lo svolgimento della gara che l'amministrazione doveva espletare per l'individuazione del promotore ponendo a base il progetto di fattibilità redatto da essa amministrazione. Relativamente ai criteri di valutazione delle offerte, con riferimento alle procedure per l'affidamento in *project financing* relativi alle strutture dedicate alla nautica da diporto, al comma 5 precisava che *"per quanto concerne le strutture dedicate alla nautica da diporto, l'esame e la valutazione delle proposte sono svolti anche con riferimento alla maggiore idoneità dell'iniziativa prescelta a soddisfare in via combinata gli interessi pubblici alla valorizzazione turistica ed economica dell'area interessata, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente e alla sicurezza della navigazione"*. La gara si concludeva con la nomina del promotore da individuare nel soggetto che aveva presentato la migliore offerta corredata dal progetto definitivo. Il progetto definitivo presentato dal promotore veniva posto in approvazione dall'amministrazione con le modalità indicate all'art.27 del codice anche al fine del successivo rilascio della concessione demaniale ove necessaria. In tale fase era posto a carico del promotore l'onere di procedere alle modifiche progettuali necessarie per l'approvazione del progetto, nonché a tutti gli adempimenti di legge, anche ai fini della Valutazione di Impatto Ambientale. La stipula del contratto di concessione era prevista solo a seguito della conclusione, con esito positivo, della procedura di approvazione del progetto definitivo e dell'accettazione delle modifiche progettuali da parte del promotore. Laddove il promotore non avesse accettato di modificare il progetto, l'amministrazione aveva facoltà di richiedere ai concorrenti successivi in graduatoria l'accettazione delle modifiche del progetto presentato dal promotore alle medesime condizioni proposte al promotore e non accettate. In tal caso l'aggiudicazione sarebbe avvenuta a favore di un soggetto diverso dal promotore ed a quest'ultimo il comma 12 riconosceva il diritto al pagamento dell'importo delle spese sostenute in una percentuale non superiore al 2,5% dell'importo dell'investimento.

L'art.183 al comma 15, riconosceva agli operatori economici la possibilità di presentare alle amministrazioni aggiudicatrici proposte relative alla realizzazione in concessione di lavori pubblici o di lavori di pubblica utilità, incluse le strutture dedicate alla nautica da diporto, non presenti negli strumenti di programmazione approvati dalle amministrazioni aggiudicatrici e, con riferimento alle strutture destinate alla nautica da diporto, precisava che *"il progetto di fattibilità deve definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori e del quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, deve contenere uno studio con la descrizione del progetto e i dati necessari per individuare e valutare i principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente e deve essere integrato con le specifiche richieste dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con propri decreti"*.

L'amministrazione era tenuta a valutare la fattibilità della proposta dell'operatore privato entro il termine perentorio di 3 mesi con facoltà, per l'amministrazione, di invitare in tale periodo il proponente ad apportare eventuali modifiche, con la precisazione che, in caso di rifiuto, la proposta non sarebbe stata valutata positivamente.

All'esito della valutazione positiva della proposta, il progetto di fattibilità presentato dal proponente veniva inserito negli strumenti di programmazione presentati dall'amministrazione e posto a base di gara, con il riconoscimento a favore del promotore del diritto di prelazione nel caso in cui non fosse risultato aggiudicatario della gara.

5.3.2 L'esperienza in Campania del *Project financing* nella nautica da diporto

In coerenza con le finalità delle Linee programmatiche per lo sviluppo della portualità turistica approvate con la DGR n.5490/2002 e con l'obiettivo di favorire il potenziamento della portualità regionale e, di riflesso, contribuire allo sviluppo economico, occupazionale, turistico del territorio, nell'anno 2004 la Regione Campania ha inteso sperimentare la finanza di progetto come strumento potenziale per la realizzazione, attraverso il coinvolgimento di capitali privati, di infrastrutture portuali, secondo l'impianto normativo all'epoca disponibile.

A tale fine, a valle di un processo di concertazione istituzionale tra Regione, Province ed Amministrazioni comunali partito con la pubblicazione di un Avviso per la presentazione di studi di fattibilità, con delibera di Giunta regionale n. 466 del 19.3.2004 furono individuati gli interventi sulla portualità turistica suscettibili di essere realizzati con il sistema della finanza di progetto ai sensi degli artt. 37-bis e ss. Legge n. 109/1994 e del DPR n. 544/1999 e fornite agli Uffici le linee di indirizzo per avviare le attività amministrative finalizzate alla acquisizione di proposte da parte di soggetti promotori, con risorse a proprio carico.

Gli interventi individuati da detta delibera erano i seguenti: realizzazione di un Porto turistico sul litorale antistante lo Stadio "Arechi" – Comune di Salerno; riqualificazione del Litorale e del Sistema Portuale di Vico Equense - Comune di Vico Equense – porto di Marina di Aequa; nuova stazione marittima e riqualificazione del Waterfront del porto di Castellammare di Stabia – Comune di Castellammare di Stabia; porto turistico di Pastena – Comune di Salerno; porto turistico Pinetamare – Comune di Castel Volturno; riqualificazione del porto turistico di Forio – Comune di Forio.

Con successiva delibera di Giunta regionale n. 504 del 23.5.2005, integrativa della citata DGR n. 466/2004, tra gli interventi suscettibili di realizzazione a mezzo di finanza di progetto furono individuati gli interventi: riqualificazione del porticciolo turistico e da pesca della Marina di Puolo – Comune di Massa Lubrense; riqualificazione del waterfront e del porto turistico di Amalfi – Comune di Amalfi.

In conformità agli indirizzi dettati dalla Giunta regionale, furono pubblicati gli avvisi indicativi per la ricerca del soggetto promotore, ai sensi dell'art. 37bis della L. n. 109/94 ed attivate le relative procedure in ordine alle proposte pervenute, alcune delle quali non hanno trovato esito favorevole, arrestandosi o per effetto di contenziosi sopravvenuti, insorti anche per la particolare complessità territoriale in cui l'intervento avrebbe dovuto realizzarsi (Puolo, Marina di Aequa), o per effetto di sopravvenute mutate esigenze di pubblico interesse espresse dai territori di riferimento, con conseguente revoca della dichiarazione di pubblico interesse (come nei casi dei porti di Forio e Amalfi).

Esito positivo ha avuto il procedimento relativo al porto turistico sul litorale antistante lo Stadio Arechi nel Comune di Salerno, avviato con la dichiarazione di pubblico interesse della proposta presentata dal promotore, disposta con DGR n.790/2005, successivamente oggetto di Accordo di programma sottoscritto nel 2007. A seguito di gara pubblica, la proposta è stata aggiudicata in via definitiva al soggetto proponente, sottoposta a conferenza di servizi ed affidata al medesimo con convenzione di progettazione, esecuzione e gestione sottoscritta nel 2011. Ad oggi al Marina di Arechi è del tutto completato l'intervento a mare (infrastruttura portuale, viabilità secondaria di accesso e relativa impiantistica), mentre sull'intervento a terra sono incorse criticità di realizzazione dovute, tra l'altro, al verificarsi di un progressivo insabbiamento dei fondali sul quale sono in corso attività tecniche volte a limitare o impedire del tutto il fenomeno di trasporto solido litoraneo.

Con riferimento al porto turistico di Pastena nel Comune di Salerno ed al porto turistico di Pinetamare nel Comune di Castel Volturno, le proposte presentate dai promotori sono state dichiarate di pubblico interesse con delibere di Giunta regionale rispettivamente n. 1584/2006 e n. 1734/2005 e successivamente oggetto di Accordi di programma sottoscritti nel 2007. A seguito di gara pubblica, le proposte sono state aggiudicate in via definitiva ai proponenti, sottoposte a conferenza di servizi ed affidate ai medesimi con convenzioni di progettazione, esecuzione e gestione sottoscritte, rispettivamente, nel 2010 e nel 2008. Le attività conseguenti hanno subito rallentamenti per entrambi gli interventi, in ragione di diverse e complesse problematiche, soprattutto in relazione alle procedure di valutazione di impatto ambientale.

5.3.3 Il nuovo Codice dei Contratti D.lgs. 36/2023 ed il I correttivo

Il nuovo codice approvato con D.lgs. n. 36 del 31.3.2023 e s.m.i., al libro IV (artt. da 174 a 202) disciplina il Partenariato Pubblico Privato e le Concessioni.

All'art.175 "*Programmazione, valutazione preliminare, controllo e monitoraggio*" (come modificato a seguito del primo correttivo) prevede che le pubbliche amministrazioni devono adottare il programma triennale delle esigenze pubbliche idonee a essere soddisfatte attraverso forme di partenariato pubblico-privato. Chiarisce che il ricorso al partenariato pubblico-privato deve essere preceduto da una valutazione preliminare di convenienza e fattibilità e che la valutazione deve incentrarsi sull'idoneità del progetto a essere finanziato con risorse private, sulle condizioni necessarie a ottimizzare

il rapporto tra costi e benefici, sulla efficiente allocazione del rischio operativo, sulla capacità di generare soluzioni innovative, nonché sulla capacità di indebitamento dell'ente e sulla disponibilità di risorse sul bilancio pluriennale.

L'amministrazione, al fine di operare la predetta valutazione deve confrontare anche la stima dei costi e dei benefici del progetto di partenariato, nell'arco dell'intera durata del rapporto, con quella del ricorso alternativo al contratto di appalto per un arco temporale equivalente.

L'art.175 al comma tre (introdotto dal correttivo) prevede che relativamente ai progetti di interesse statale oppure ai progetti finanziati con contributo a carico dello Stato, per i quali non sia già previsto che si esprima il CIPESS, il cui ammontare dei lavori o dei servizi sia di importo pari o superiore a 50 milioni di euro, gli enti concedenti interessati a sviluppare i progetti secondo la formula del partenariato pubblico-privato sono tenuti a richiedere parere non vincolante ai fini della valutazione preliminare di convenienza e fattibilità, al Nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS), inviando contestualmente la documentazione anche al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato. Il NARS, previa acquisizione delle valutazioni del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato che devono essere espresse entro 25 giorni dalla richiesta, si pronuncia entro i successivi 20 giorni. Qualora l'ente concedente intenda discostarsi dal parere reso, è tenuto a darne adeguata motivazione, dando conto delle ragioni della decisione e indicando, in particolare, la modalità di contabilizzazione adottata.

L'art.175 chiarisce che l'ente concedente, sentito l'operatore economico, deve affidare al RUP nominato ai sensi dell'articolo 15 le funzioni di responsabile unico del progetto di partenariato e che il responsabile coordina e controlla, sotto il profilo tecnico e contabile, l'esecuzione del contratto, verificando costantemente il rispetto dei livelli di qualità e quantità delle prestazioni e, al comma 6, che l'ente concedente esercita il controllo sull'attività dell'operatore economico, verificando in particolare la permanenza in capo all'operatore economico del rischio operativo trasferito.

Il monitoraggio dei partenariati pubblici privati è affidato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri-Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e al Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e, l'art.175 chiarisce che lo stesso è esercitato tramite l'accesso al portale sul monitoraggio dei contratti di partenariato pubblico privato istituito presso la Ragioneria generale dello Stato sul quale gli enti concedenti sono tenuti a trasmettere le informazioni sui contratti stipulati. Sempre all'art.175 è chiarito che gli enti concedenti sono tenuti, altresì, a dare evidenza dei contratti di partenariato pubblico privato stipulati mediante apposito allegato al bilancio d'esercizio con l'indicazione del codice unico di progetto (CUP) e del codice identificativo di gara (CIG), del valore complessivo del contratto, della durata, dell'importo del contributo pubblico e dell'importo dell'investimento a carico del privato.

La programmazione di cui all'art.175 confluisce nella programmazione generale dell'Ente come previsto all'art.37 del nuovo Codice.

Relativamente alla Finanza di Progetto, il nuovo Codice ne dà la disciplina agli artt.193, 194 e 195. Nel testo precedente alle modifiche apportate con il primo correttivo (D.lgs. n.209 del 31 dicembre 2024), l'art.193 "Finanza di Progetto", al dichiarato fine di operare una semplificazione rispetto alla disciplina di cui al previgente art.183 del D.lgs. 50/2016 (cfr. Relazione al Codice del 7 dicembre 2022): a) ha eliminato l'esplicito riferimento della possibilità di far ricorso alla finanza di progetto per le strutture della nautica di diporto; b) ha eliminato il riferimento alla finanza di progetto ad iniziativa pubblica ritenendola una duplicazione rispetto alla possibilità prevista in capo alla pubblica amministrazione di indire una gara ad evidenza pubblica per l'affidamento di una concessione e, conseguentemente, ha soppresso la disciplina che era contenuta nei primi 14 commi del previgente art.183; d) ha eliminato la previsione secondo la quale gli operatori economici potevano presentare proposte per opere incluse negli strumenti di programmazione approvati dall'amministrazione aggiudicatrice.

L'art.193, nel testo originario, disciplinava solo la finanza di progetto ad iniziativa privata e riconosceva all'amministrazione, al comma 11, la facoltà di sollecitare i privati a farsi promotori di iniziative volte a realizzare i progetti inclusi negli strumenti di programmazione di partenariato pubblico privato.

L'art.193 è stato sostituito dal primo correttivo (D.lgs.209 del 31 dicembre 2024) che disciplina la finanza di progetto agli artt.193, 194 e 195.

L'art.193 (come modificato dal primo correttivo al codice dei contratti), relativamente al contratto di Finanza di Progetto, non opera distinguo netti tra le proposte incluse nella programmazione delle amministrazioni e quelle non incluse nella predetta programmazione e prevede due alternative modalità di avvio del procedimento.

La prima modalità è quella della presentazione all'ente concedente, da parte degli operatori privati, di una "preliminare manifestazione di interesse" corredata dalla richiesta di informazioni e dati necessari per la predisposizione della proposta. In tal caso l'ente concedente, valutata la sussistenza di un interesse pubblico preliminare all'elaborazione della proposta,

ne dà comunicazione all'operatore privato, trasmette i dati e le informazioni richiesti e rende disponibili gli stessi a tutti gli interessati tramite pubblicazione nella sezione "Amministrazione trasparente" del proprio sito istituzionale.

In alternativa alla preliminare manifestazione di interesse, gli operatori economici possono presentare agli enti concedenti, in qualità di promotori, proposte per la realizzazione in concessione di lavori o servizi, elaborate su iniziativa privata, che possono avere ad oggetto anche interventi non inclusi nella programmazione del partenariato pubblico privato di cui all'articolo 175, comma 1.

Tali proposte devono contenere un progetto di fattibilità, redatto in coerenza con l'articolo 6-bis dell'allegato I.7., una bozza di convenzione, il piano economico-finanziario asseverato, la specificazione delle caratteristiche del servizio e della gestione e l'indicazione dei requisiti del promotore.

Ricevuta la proposta, l'amministrazione deve valutare la sussistenza dell'interesse pubblico e la relativa coerenza con la programmazione del partenariato pubblico-privato di cui all'articolo 175, comma 1, e in caso di valutazione positiva, deve dar notizia della proposta nella sezione «Amministrazione trasparente» del proprio sito istituzionale e indicare un termine, non inferiore a sessanta giorni, commisurato alla complessità del progetto, per la presentazione da parte di altri operatori economici, in qualità di proponenti, di proposte relative al medesimo intervento.

Entro quarantacinque giorni dalla scadenza del termine concesso agli operatori interessati per proporre ulteriori proposte, l'ente concedente, nel rispetto dei principi di cui al Libro I, Parte I, Titolo I del Codice (articoli da 1 a 13), individua in forma comparativa, sulla base di criteri che tengano conto della fattibilità delle proposte e della corrispondenza dei progetti e dei relativi piani economici e finanziari ai fabbisogni dell'ente concedente, una o più proposte presentate, da sottoporre alla procedura di valutazione.

Individuata la/le proposta/proposte da sottoporre a base di gara, l'ente concedente ne dà comunicazione ai soggetti interessati, ne dà notizia sul proprio sito istituzionale e invita, se necessario, il promotore e i proponenti ad apportare al progetto di fattibilità, al piano economico-finanziario e allo schema di convenzione le modifiche necessarie per la loro approvazione. In tale fase, l'ente concedente ha facoltà di indire una conferenza di servizi preliminare ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Se il promotore o i proponenti non apportano le modifiche e integrazioni richieste per recepire le indicazioni dell'ente concedente entro il termine dallo stesso indicato, le proposte sono respinte con provvedimento motivato.

Entro sessanta giorni, differibili fino a novanta giorni per comprovate esigenze istruttorie, l'ente concedente conclude, con provvedimento motivato, la procedura di valutazione, che, in caso di pluralità di proposte ammesse, si svolge in forma comparativa e pubblica il provvedimento di conclusione sul sito istituzionale dell'ente dandone comunicazione ai soggetti interessati.

Il progetto di fattibilità selezionato è integrato, se necessario in funzione dell'oggetto dell'intervento, con gli ulteriori elaborati richiesti dall'articolo 6 dell'allegato I.7 (progetto di fattibilità tecnica economica) anche ai fini della relativa sottoposizione al procedimento di approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 38 del Codice "localizzazione ed approvazione del progetto".

Una volta approvato, il progetto di fattibilità tecnica ed economica per i lavori o il progetto di cui all'articolo 4-bis dell'Allegato I.7 per i servizi, è inserito tra gli strumenti di programmazione e, unitamente agli altri elaborati della proposta, inclusa una sintesi del piano economico finanziario, devono essere posti a base di gara nei tempi previsti dalla programmazione.

La procedura deve assolvere agli obblighi di trasparenza ai sensi dell'articolo 28, nel rispetto delle disposizioni sulla riservatezza di cui all'articolo 35 e delle deroghe relative ai contratti secretati di cui all'articolo 139. Il criterio di aggiudicazione è l'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto tra qualità e prezzo.

Al comma 9 è previsto che l'ente concedente, nel bando, dispone che il promotore ovvero il proponente può esercitare il diritto di prelazione qualora all'esito della gara non risulti aggiudicatario. Il diritto di prelazione può essere esercitato entro quindici giorni dalla comunicazione dell'aggiudicazione con dichiarazione di impegno ad adempiere alle obbligazioni contrattuali alle medesime condizioni offerte dall'aggiudicatario. Se il promotore ovvero il proponente non risulta aggiudicatario e non esercita la prelazione ha diritto al pagamento, a carico dell'aggiudicatario, dell'importo delle spese per la predisposizione della proposta, comprensive anche dei diritti sulle opere dell'ingegno in misura non superiore al 2,5 per cento del valore dell'investimento, come desumibile dal progetto di fattibilità posto a base di gara.

Se il promotore ovvero il proponente esercita la prelazione, l'originario aggiudicatario ha diritto al pagamento, a carico del promotore ovvero del proponente, dell'importo delle spese documentate ed effettivamente sostenute per la predisposizione dell'offerta sempre nei limiti del 2,5% del valore dell'investimento.

Il soggetto aggiudicatario è tenuto a prestare la garanzia definitiva di cui all'articolo 117 e, dalla data di inizio dell'esercizio del servizio da parte del concessionario è dovuta una cauzione, rinnovabile annualmente, a garanzia delle penali relative al mancato o inesatto adempimento di tutti gli obblighi contrattuali relativi alla gestione dell'opera, da prestarsi nella misura del 10 per cento del costo annuo operativo di esercizio e con le modalità di cui all'articolo 117.

L'articolo, ai commi 16 e 17 chiarisce che l'ente concedente può, mediante avviso pubblico, sollecitare i privati a farsi promotori di iniziative volte a realizzare in concessione, mediante finanza di progetto, interventi inclusi negli strumenti di programmazione del partenariato pubblico-privato, di cui all'articolo 175, comma 1. A seguito dell'avviso, gli operatori interessati possono presentare, entro un termine non inferiore a sessanta giorni, proposte redatte nel rispetto delle disposizioni di cui al comma 3. All'esito della valutazione delle proposte, l'ente pone a base di gara il progetto di fattibilità selezionato, unitamente agli altri elaborati, inclusa una sintesi del piano economico finanziario, nel rispetto delle disposizioni di cui ai commi 5, 6, 7 e 8. La procedura di gara si svolge in conformità ai commi 10, 11, 12 e 13.

5.3.4 La finanza di progetto per le infrastrutture dedicate alla nautica da diporto

Sebbene il nuovo Codice non preveda espressamente la possibilità di far ricorso alla finanza di progetto per l'affidamento in concessione delle strutture destinate alla nautica da diporto, è da ritenere che le Amministrazioni possano prendere in considerazione, sollecitare e aggiudicare, con la procedura della finanza di progetto di cui all'art.193 del Codice, concessioni per la realizzazione, ammodernamento e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto in presenza delle condizioni di cui ai richiamati articoli 175 e 193.

La giurisprudenza amministrativa (cfr. Tar Liguria Sentenza n. 230 del 25 febbraio 2025 che richiama anche la Sentenza del T.A.R. Lazio, Roma, sez. II-bis, 13 giugno 2017) ha avuto modo di chiarire che è possibile far ricorso al *project financing* per l'affidamento in concessione e gestione di un Porto turistico, atteso che tale istituto può essere utilizzato per l'ottenimento della gestione di un bene, con effettuazione di lavori di valorizzazione e/o dei servizi connessi allo sfruttamento del bene, configurandosi in tali ipotesi una concessione di lavori e/o di servizi soggetta alla disciplina della Direttiva 23/2014/UE e, quindi, suscettibile di assegnazione mediante *project financing*.

Il Giudice Amministrativo, nelle richiamate Sentenze, ha chiarito che per i porti turistici la tipologia di concessione utilizzata è quella di lavori e servizi in quanto essa *"si caratterizza per il fatto che, accanto alla concessione di beni demaniali marittimi, impone la prestazione di servizi funzionali all'esercizio della nautica da diporto (ormeggio, disormeggio, alaggio, varo, etc.). Si tratta, quindi, di una figura complessa e peculiare (sebbene non isolata, potendo talvolta la concessione di un bene pubblico risultare servente alla prestazione di un servizio al pubblico: cfr., ex aliis, T.A.R. Lazio, Roma, sez. II-bis, 13 giugno 2017, n. 6985), nella quale profili in tema di concessione di beni pubblici coesistono con aspetti attinenti all'affidamento di servizi pubblici"* (TAR Liguria n. 946 del 2021).

Ed infatti, nonostante i porti turistici soddisfino prevalentemente interessi privati, vi è un rilevante interesse pubblico alla loro realizzazione e gestione in quanto si tratta di uno strumento di accesso alla via di comunicazione marina e, dunque, di vere e proprie "infrastrutture", detti porti sono suscettibili di usi pubblici di interesse generale (fruizione da parte dell'intera collettività, esigenze, anche se in casi eccezionali, del trasporto pubblico) e sussiste un rilevante interesse pubblico allo sviluppo e alla valorizzazione turistica ed economica del territorio, indubbiamente agevolata dalla realizzazione e gestione dei porti turistici.

Il *Project Financing*, unitamente alla concessione di costruzione e gestione di cui agli artt. 176 a 192 del Codice dei Contratti, costituisce, pertanto, uno strumento al quale le Amministrazioni possono ricorrere laddove oggetto dell'affidamento non sia solo la concessione di un bene demaniale e l'esecuzione di lavori, ma anche lo svolgimento di servizi di pubblico interesse.

Il ricorso al *Project financing*, rispetto alla concessione, sebbene risulti maggiormente attrattivo per i proponenti perché riconosce loro il diritto di prelazione è, tuttavia, esposto al rischio che proprio il diritto di prelazione riconosciuto in capo al proponente venga dichiarato in contrasto con la normativa Comunitaria e ciò in quanto il Consiglio di Stato, con Ordinanza n.9449 del 25 novembre 2024 ha chiesto alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea di pronunciarsi sulla compatibilità del riconoscimento del diritto di prelazione al promotore (di cui all'art.183 del d.lgs.50/16 ma recepito anche nell'impianto delineato all'art.193 del nuovo codice) con la normativa. Pertanto, sino alla pronuncia della Corte di Giustizia Europea, la tenuta di tale previsione è in discussione.

Anche l'AGCM, con il parere AS2078- "Modalità di affidamento e gestione del porto turistico" (17 aprile 2025) con riferimento al modello procedimentale da seguire per il rilascio delle concessioni, al fine di soddisfare concretamente i citati principi di imparzialità, trasparenza, massima partecipazione, non discriminazione e parità di trattamento e per consentire quanto prima l'allocazione efficiente delle risorse pubbliche, ha ritenuto auspicabile che vengano previste forme procedurali di avvio d'ufficio piuttosto che su istanza di parte - come invece accade con la specifica procedura prevista

dal D.P.R. n. 509/1997 - e che, in ogni caso, la procedura selettiva debba essere tale da garantire un reale ed effettivo confronto competitivo e non soddisfare solo apparentemente i predetti principi.

Da ultimo, con il parere AS2093 del 17 luglio 2025 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ha ribadito il proprio orientamento sulla necessità di procedere agli affidamenti delle concessioni demaniali, in quanto concernenti beni economicamente contendibili, mediante procedure ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di imparzialità, trasparenza, massima partecipazione, non discriminazione e parità di trattamento e per consentire l'allocazione efficiente delle risorse pubbliche e che relativamente al modello procedimentale da seguire, sarebbe auspicabile che vengano previste forme procedurali di avvio d'ufficio piuttosto che su istanza di parte e, comunque, nel rispetto dei principi di parità di trattamento, imparzialità e trasparenza a garanzia di un reale confronto competitivo.

Nel predetto parere, relativamente alla possibilità di far ricorso alla finanza di progetto per l'affidamento dei lavori e della gestione di un porto turistico, ha rappresentato che detto istituto farebbe sorgere "criticità concorrenziali" e sul punto ha evidenziato che *"tale istituto, infatti, conferisce un indubbio vantaggio competitivo in capo al soggetto proponente, rappresentato dal diritto di prelazione di quest'ultimo, che deve necessariamente giustificarsi in virtù dell'interesse racchiuso nella realizzazione dell'intervento in favore dell'ente concedente. Come infatti rilevato dal giudice amministrativo, il diritto di prelazione in favore del proponente produce "incisivi effetti" sulla parità di trattamento che informa le gare pubbliche, "mettendone in discussione l'essenza". Per tali ragioni detto strumento, pur permeato di estrema discrezionalità in capo alla Pubblica Amministrazione, comporta il rispetto di una serie di obblighi istruttori e motivazionali, che garantiscano la trasparenza delle decisioni assunte"*.

5.3.5 Competenze della Regione per la programmazione degli interventi da eseguire attraverso finanza di progetto

Ai sensi del combinato disposto degli articoli 4 e 5 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, dell'art. 2 della Legge n. 59 del 15 marzo 1997, degli artt. da 1 a 3 e 6 del D.lgs. 422 del 18 novembre 1997, degli artt. 104 e 105 del D.lgs. n. 112 del 31 marzo 1998, sono in capo alle Regioni le funzioni di programmazione, progettazione ed esecuzione di interventi di costruzione, bonifica e manutenzione dei porti di rilievo regionale ed interregionale.

L'art. 9 della Legge n. 88 del 16 marzo 2001 ha attribuito alle Regioni la competenza all'esercizio di funzioni amministrative nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale.

L'art. 6 della Legge regionale n. 3 del 28 marzo 2002 ha specificato che la Regione svolge le funzioni amministrative in materia di reti, impianti e servizi marittimi, ivi compresi i porti di rilievo regionale ed interregionale.

Con la delibera n. 466 del 19 marzo 2004 la Giunta regionale, con riferimento a quanto previsto a quella data dalla Legge 109 dell'11 febbraio 1994 (cfr. innanzi sub. l'evoluzione della normativa) in relazione agli atti programmatici per individuare i bisogni che possono essere soddisfatti tramite la realizzazione di lavori finanziabili con capitali privati, approvava *"l'atto di programmazione degli interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in project financing"* con allegati e forniva all'Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità *"linee programmatiche al fine di avviare le necessarie e conseguenti attività amministrative... proposte di soggetti promotori, con risorse a proprio carico, per la realizzazione di lavori pubblici nel settore della portualità turistica"* ai sensi della legislazione all'epoca vigente.

La programmazione approvata con la DGR n. 466/2004 è stata integrata con la delibera di Giunta regionale n. 504 del 15 aprile 2005.

Con la Legge regionale 29 giugno 2021, n. 5 e la successiva delibera della Giunta regionale n. 483 del 4 novembre 2021 (sul punto si rinvia al par. 6.1.2. "le concessioni" – "funzioni amministrative delegate ai comuni costieri") la Regione ha conferito, a decorrere dal 1° gennaio 2022, ai Comuni le funzioni amministrative relative al rilascio delle concessioni demaniali di beni del demanio marittimo che rientrano negli ambiti portuali di rilevanza regionale ed interregionale ricadenti nel proprio territorio.

Nella DGR n.483/2021 è stato chiarito che "restano nella competenza dell'Amministrazione regionale tutte le attività amministrative relative all'Atto di programmazione degli interventi sulla portualità turistica da realizzarsi in *project financing*" di cui alla delibera della Giunta regionale n.466 del 19 marzo 2004".

Tenuto conto dell'attuale assetto delle competenze regionali e comunali in materia, le proposte di PPP su iniziativa privata aventi ad oggetto la portualità turistica possono inquadrarsi in una delle seguenti casistiche:

- a) proposte di PPP aventi ad oggetto la realizzazione di un nuovo porto turistico di interesse regionale.

La procedura istruttoria e la valutazione di proposte di *project financing* su iniziativa privata che hanno ad oggetto la progettazione, realizzazione e gestione di un nuovo porto turistico non rientrando nell'elenco dei porti di interesse regionale di cui alla delibera di Giunta regionale n. 1047/2008, è di competenza della Regione Campania. La Regione,

a seguito dell'aggiornamento dell'atto che programma gli interventi realizzabili in *project finance* ed a seguito della eventuale successiva dichiarazione di pubblico interesse, può delegare le successive fasi procedurali ai Comuni territorialmente competenti;

- b) proposte di PPP su porti di interesse regionale esistenti che prevedono modifiche sostanziali delle opere foranee e dello specchio acqueo.

La procedura istruttoria e la valutazione di proposte di *project financing* su iniziativa privata che hanno ad oggetto porti di interesse regionale già esistenti, qualora si prevedano sostanziali modifiche delle opere foranee e dello specchio acqueo, resta di competenza della Regione Campania. La Regione, a seguito della preliminare valutazione e dichiarazione di pubblico interesse, ferme restando le proprie competenze sulle infrastrutture dedicate al trasporto pubblico locale e sulle opere foranee, nel rispetto degli atti di regolamentazione delle attività e delle destinazioni d'uso delle aree marittime portuali, può delegare le successive fasi procedurali ai Comuni territorialmente competenti;

- c) proposte di PPP su porti di interesse regionale esistenti che prevedono modifiche non sostanziali delle opere foranee e dello specchio acqueo.

La procedura istruttoria e la valutazione di proposte di *project financing* su iniziativa privata che hanno ad oggetto porti di interesse regionale già esistenti, qualora non si prevedano sostanziali modifiche delle opere foranee e dello specchio acqueo (es. utilizzo stagionale delle opere foranee con opere removibili per elioterapia e/o per formazione di ormeggi temporanei), resta di competenza dell'Amministrazione titolare delle funzioni amministrative ex LR 5/2021, ferme restando le competenze regionali sulle infrastrutture dedicate al trasporto pubblico locale e sulle opere foranee, nel rispetto degli atti di regolamentazione delle attività e delle destinazioni d'uso delle aree marittime portuali.

Per tutte le procedure rientra nella competenza della Regione Campania la valutazione in ordine alla compatibilità con le presenti linee programmatiche di sviluppo della portualità turistica.

5.3.6 Gestione diretta da parte dell'Ente Pubblico dell'infrastruttura portuale

Il quadro normativo nazionale (artt. 112 e 113 del d.lgs. n. 267/2000) non prevede a carico dell'Amministrazione l'obbligo di affidare a terzi sul mercato i servizi pubblici di rilevanza economica, ma riconosce agli stessi la facoltà, in presenza di determinati presupposti, di optare per la gestione in via diretta.

Come chiarito dalla Giurisprudenza amministrativa, è venuta meno l'originaria previsione che consentiva l'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica solamente a società miste o ad imprese private selezionate con gara, oppure, in presenza dei relativi presupposti, ad enti *in house* (sul punto cfr., *ex multis*, Cons. St., sez. V, 27 maggio 2014, n.2716; Cons. St., sez. VI, 18 dicembre 2012, n. 6488, cit.; T.A.R. Lazio, sez. II-ter, 22 marzo 2011, n. 2538; Tar Liguria n. 946/2021).

Sul punto, il Tar Liguria, con la richiamata Sentenza n. 946/2021 ha chiarito che *"Né un simile obbligo è rinvenibile nel diritto europeo, che configura la gestione diretta o tramite società in house come modulo generale alternativo all'affidamento a terzi mediante selezione pubblica."*

Segnatamente, il quinto "considerando" della direttiva 2014/24/UE in materia di appalti pubblici precisa che "nessuna disposizione della presente direttiva obbliga gli Stati membri ad affidare a terzi o a esternalizzare la prestazione di servizi che desiderano prestare essi stessi o organizzare con strumenti diversi dagli appalti pubblici".

Inoltre, ai sensi dell'art. 2, par. 1, della direttiva 2014/23/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, "le autorità nazionali, regionali e locali possono liberamente organizzare l'esecuzione dei propri lavori o la prestazione dei propri servizi in conformità del diritto nazionale e dell'Unione.....Dette autorità possono decidere di espletare i loro compiti d'interesse pubblico avvalendosi delle proprie risorse o in cooperazione con altre amministrazioni aggiudicatrici o di conferirli a operatori economici esterni".

Pertanto, in alternativa al *Project financing* contrattuale, ovvero al *Project financing* istituzionale, l'Amministrazione può stabilire di gestire direttamente l'infrastruttura portuale.

5.4 Norme sulla nautica da diporto

In tema di nautica da diporto il perno normativo si basa sul Codice della nautica da diporto (D.lgs. 171/2005) e successive revisioni e attuazioni (D.lgs. 229/2017, D.lgs. 160/2020), insieme alla L. 172/2003 che regolamentano aspetti tecnici, legali e amministrativi quali la registrazione delle unità da diporto, patenti, sicurezza, uso commerciale e qualifiche professionali.

Con Legge 8 luglio 2003, n. 172 sono state adottate disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico, ed introdotte definizioni formali sulle unità da diporto, imbarcazione, natante, delineando l'uso commerciale e le condizioni per contratti di locazione, noleggio e scuole nautiche.

In attuazione della direttiva 2003/44/CE e a norma dell'art. 6 della predetta legge n. 172/2003, è stato emanato il Decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171 – "Codice della nautica da diporto", con successivi aggiornamenti, che rappresenta, pertanto, il quadro organico che disciplina la navigazione da diporto e la progettazione, costruzione, immatricolazione, registrazione, iscrizione, cancellazione, navigazione temporanea, sicurezza e responsabilità delle unità da diporto.

Ai sensi dell'art. 3 del Codice le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono definite come segue:

- a) unità da diporto: si intende ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b) unità utilizzata a fini commerciali - commercial yacht: si intende unità oggetto di contratti di locazione e noleggio, o utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto, o utilizzata da centri di immersione e addestramento subacqueo come unità di appoggio;
- c) nave da diporto maggiore: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza superiore alle 500 *Gross Tonnage*, di seguito GT, ovvero a 600 Tonnellate di Stazza Lorda, di seguito TSL;
- d) nave da diporto minore: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TSL, escluse le unità di cui alla lettera e);
- e) nave da diporto minore storica: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666, e di stazza fino a 120 GT ovvero (fino a) 100 TSL, costruita in data anteriore al 1° gennaio 1967;
- f) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, misurata secondo la norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666;
- g) natante da diporto: si intende ogni unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri, misurata secondo la norma armonizzata di cui alla lettera c), con esclusione delle moto d'acqua;
- h) moto d'acqua: si intende ogni unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.

L'art. 15 del Codice tratta dei "registri di iscrizione" che trovano applicazione nel regolamento attuativo approvato con D.M. 29 luglio 2008, n. 146. Viene dunque istituito l'Archivio telematico centrale tramite lo Sportello Telematico del Diportista, introdotto/disciplinato dal D.Lgs. 3 novembre 2017, n. 229, che rappresenta un elemento di ricognizione per la conoscenza delle unità da diporto che consente di valutare con puntualità i dati del parco nautico nazionale.

5.5 Norme sui rimodellamenti dei fondali in ambito portuale

Una delle problematiche più ricorrenti nei porti della Campania, prevalentemente caratterizzati da fondali sabbiosi, è quella legata al trasporto solido litoraneo che comporta l'insabbiamento, per effetto delle correnti marine e del moto ondoso, dei fondali generando problemi agli accessi ovvero depotenziando la capacità di ospitare unità da diporto con pescaggio superiore a quello consentito dalle batimetriche. Parimenti, la previsione di costruire o ampliare nuovi porti o infrastrutture portuali comporta quasi sempre la necessità di un approfondimento dei fondali.

I porti della costa campana di competenza regionale non ricadono nella perimetrazione di Siti di bonifica di Interesse Regionale (SIN); solo la parte orientale del porto di Napoli e l'area di Bagnoli sono interessate da aree SIN, in cui l'attività di escavo è disciplinata dal D.lgs. 152/2006 e s.m.i. ("Testo Unico Ambientale") Parte IV, Titolo V disciplina "siti contaminati" e dall'Articolo 252, che definisce criteri per individuare i SIN, analisi di rischio, bonifica; più recentemente, con il DM Ambiente n. 172/2016, è stato emanato il Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei siti di interesse nazionale, ai sensi dell'articolo 5-bis, comma 6, della legge n. 84/94.

Per i porti della Campania esterni ad aree SIN (ovvero tutti quelli di competenza regionale) il D.lgs. 152/06 rimanda a norme di semplificazione; dette norme sono state approvate con il DM Ambiente n.173/2016 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo dei fondali marini".

Tale regolamento:

- definisce le modalità di gestione dei materiali provenienti dal dragaggio delle aree portuali e marino costiere (fondali marini, portuali e salmastri). Stabilisce i criteri di caratterizzazione dei sedimenti: campionamento, analisi chimico-fisiche e biologiche;
- fissa le condizioni per il conferimento in mare dei materiali escavati, distinguendo tra:
 - o materiali idonei al riutilizzo (es. ripascimenti, rimodellamenti);
 - o materiali da conferire in apposite aree di immersione autorizzate;

- materiali da trattare o smaltire a terra se contaminati oltre soglia;
- stabilisce il ruolo delle Autorità marittime, Regioni e ARPA nelle autorizzazioni e nei controlli.

La Regione Campania ha semplificato ulteriormente le attività di escavo e di rimodellamento dei fondali approvando, con Delibera di Giunta Regionale n. 21 del 17 gennaio 2024, apposite linee guida riguardanti, tra l'altro, l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini e dragaggio che comportano notevoli semplificazioni nei tempi di esecuzione di tali attività.

6 L'articolazione territoriale dell'offerta regionale della portualità turistica

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).

Nel LPPT 2002 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.

Tali ambiti, appresso descritti, sono confermati nelle LPPT 2025, come anche nel Piano Direttore della Mobilità Regionale 2021-2030:

- **Ambito Casertano:** corrisponde al litorale domitio 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'AdSP del Mar Tirreno Centrale): 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, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia;
- **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 Aequa, 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'AdSP del Mar Tirreno Centrale): 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;
- **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.

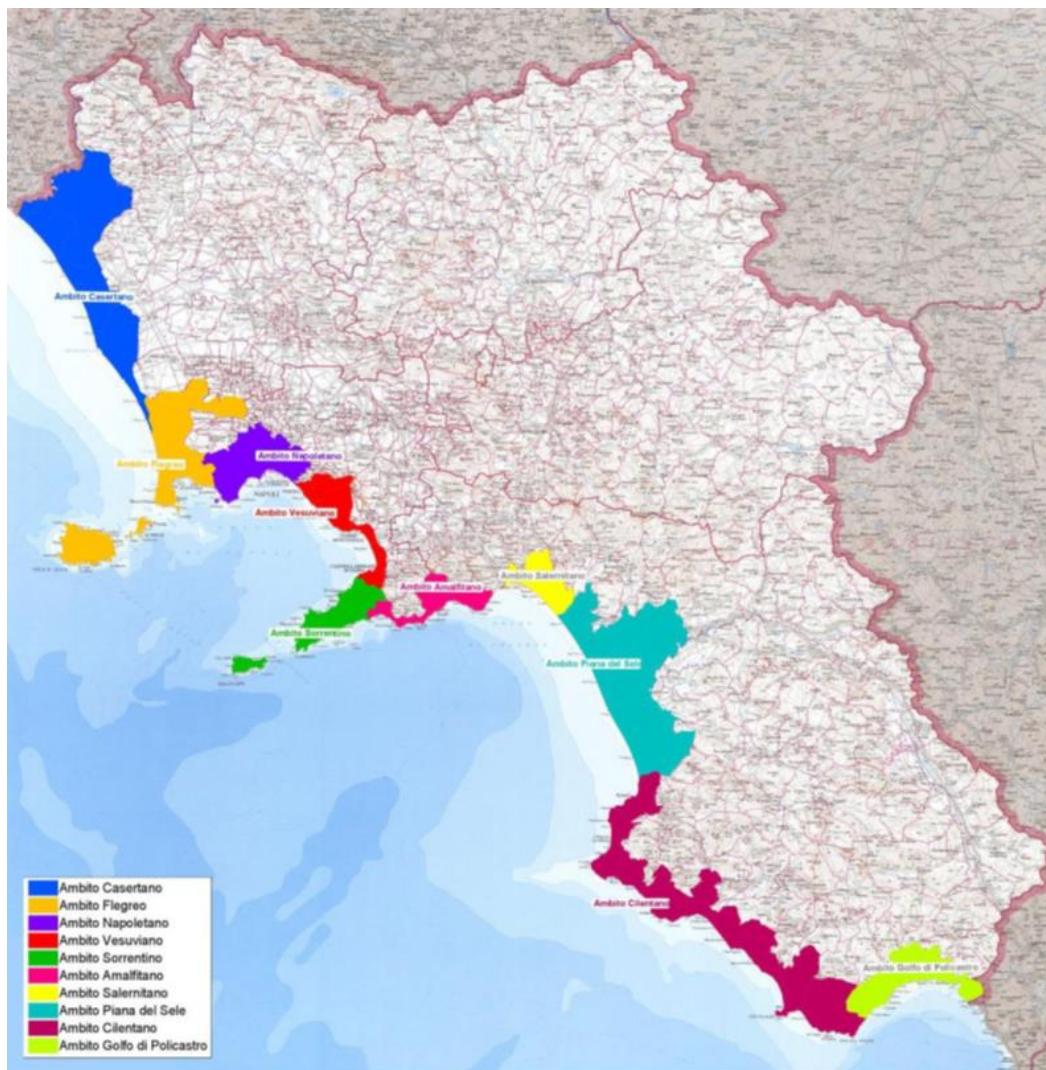


Figura 2: la costa della Campania suddivisa nei 10 ambiti territoriali omogenei

Tabella 10: Porti della Campania classificati per Ambiti omogenei e classificazione PUAD i porti da 50 a 59 sono di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

ID	ID ambito	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD
1	1	Castel Volturno	Pinetamare Darsena S. Bartolomeo	Casertano (CA)	Golfo di Gaeta	B2
2	1	Bacoli	Torregaveta	Flegreo (FL)	Golfo di Gaeta	B1
3	2	Monte di Procida	Acquamorta	Flegreo (FL)	Golfo di Gaeta	B1
4	3	Bacoli	Baia	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
5	4	Bacoli	Marina grande	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
6	5	Bacoli	Miseno	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
7	6	Pozzuoli	Pozzuoli	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
8	7	Procida	Marina grande	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
9	8	Procida	Sancio Cattolico	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
10	9	Procida	Chiaiolella	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
11	10	Procida	Corricella	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
12	11	Ischia	Ischia	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	A
13	12	Casamicciola	Casamicciola	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	A
14	13	Lacco Ameno	Lacco Ameno	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
15	14	Forio	Forio	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	B1
16	15	Serrara Fontana	Sant'Angelo	Flegreo (FL)	Golfo di Napoli	A
17	1	Portici	Granatello	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1
18	2	Ercolano	Villa Favorita	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1
19	3	Torre del Greco	Torre del Greco	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1
20	4	Torre Annunziata	Torre Annunziata	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B2
21	5	Castellammare di Stabia	Marina di Stabia	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1
22	1	Vico Equense	Marina di Vico	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
23	2	Vico Equense	Marina di Aequa	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
24	3	Piano di Sorrento	Marina di Cassano	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
25	4	Sant'Agnello	Marina di Sant'Agnello	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
26	5	Sorrento	Marina piccola	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
27	6	Sorrento	Marina grande	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
28	7	Massalubrense	Marina di Puolo	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
29	8	Massalubrense	Marina della Lobra	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
30	9	Capri	Marina grande	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A
31	1	Positano	Positano	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	A
32	2	Amalfi	Amalfi	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	A
33	3	Minori	Minori	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	A
34	4	Maiori	Maiori	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	B1
35	5	Cetara	Cetara	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	B1
36	1	Salerno	Arechi	Salernitano (SA)	Golfo di Salerno	B1
37	2	Salerno	Pastena	Salernitano (SA)	Golfo di Salerno	B1
38	1	Agropoli	Agropoli	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	B1
39	2	Castellabate	San Marco di Castellabate	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
40	3	Montecorice	Agnone	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
41	4	Pollica	Acciaroli	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
42	5	Casal Velino	Casal Velino	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
43	6	Pisciotta	Pisciotta	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
44	7	Centola	Palinuro	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
45	8	Camerota	Camerota	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	A
46	1	Ispani	Marina di Capitello	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1
47	2	San Giovanni a Piro	Marina di Scario	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1
48	3	Santa Marina	Marina di Policastro	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1
49	4	Sapri	Sapri	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1
50	1	Napoli	Circolo Posillipo	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
51	2	Napoli	Mergellina	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
52	2	Napoli	Molo Siglio	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
53	4	Napoli	Santa Lucia	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
54	5	Napoli	Nisida	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
55	6	Napoli	Porto di Vigliena	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1
56	1	Castellammare di Stabia	Porto Turistico Castellammare	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1
57	3	Salerno	Porto di Santa Teresa	Salernitano (SA)	Golfo Salerno	B1
58	4	Salerno	Masuccio Salernitano	Salernitano (SA)	Golfo Salerno	B1
59	5	Salerno	Porto Commerciale	Salernitano (SA)	Golfo Salerno	B1

NOTE: Classificazione PUAD: A "ALTA valenza turistica" - B1 "ORDINARIA valenza turistica" - B2 "LIMITATA valenza turistica"

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 ciascun ambito e nel calcolo dell'accessibilità si è adottato, come stima del costo degli spostamenti, il tempo di viaggio in un'ora di punta di un giorno feriale 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.

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.

La rete della portualità turistica, sulla base dei dati di rilevamento 2025, porta a definire - all'attualità - la seguente disponibilità di infrastrutture:

- 59 porti e approdi turistici, di cui 49 di competenza regionale;
- 5,9 milioni di metri quadri di specchi acquei protetti;
- 2,4 milioni di metri quadri di aree a terra annesse ai servizi portuali;
- 8,3 milioni di metri quadri di aree a terra ed a mare;
- 24,6 chilometri di opere foranee di protezione;
- 35 chilometri di banchine;
- 20.550 posti barca, di cui 2.630 circa su ormeggi stagionali alla boa.

Le rilevazioni di Confindustria nautica portano a rilevare una disponibilità di posti barca (circa 18.000) inferiore a quella effettivamente censita (20.550) p.b. compresi campi boa stagionali.

Nella Tabella 11 si riporta la sintesi dei posti barca distinti per ambito territoriale.

Tabella 11: riepilogo posti barca rilevati per Ambiti territoriali e competenze amministrative, con valutazione delle incidenze rispetto alla popolazione residente

PROVINCIA	AMBITO LPPT	POSTI BARCA 2024 IN PORTI / APPRODI	%	COMPETENZA REGIONALE	COMPETENZA AdSP	POSTI BARCA SU CAMPI BOA	TOTALE POSTI BARCA	POSTI BARCA PER PROVINCIA	ABITANTI PER PROVINCIA	PB su 1000 abitanti per PROVINCIA
CASERTA	Casertano (CA)	200	1,1%	200	-	30	230	230	922.000	0,25
AREA METROPOLITANA NAPOLI	Flegreo (FL)	5.780	32,3%	5780	-	880	6660	13549	3.070.000	4,41
	Napoletano (NA)	2.200	12,3%	-	2.200	1.100	3.300			
	Vesuviano (VE)	2.044	11,4%	1.373	671	-	2.044			
	Sorrentino (SO)	1.545	8,6%	1545	-	40	1545			
SALERNO	Amalfitano (AM)	570	3,2%	570	-	360	930	6731	1.080.000	6,23
	Salernitano (SA)	2.086	11,6%	926	1.160	100	2.186			
	Cilentano (CI)	2.705	15,1%	2705	-	120	2825			
	Golfo di Policastro (GP)	790	4,4%	790	-	-	790			
TOTALE		17.920	100,0%	13.889	4.031	2.630	20.550	20.510	5.072.000	ved nota

NOTA: media nazionale 8,6 unità ogni 1000 abitanti

Da tale tabella emerge che l'incidenza attuale risulta inferiore a quella rilevata dal MIT su base nazionale e pari a 8,6 unità ogni mille abitanti. In particolare, l'ambito casertano appare il più penalizzato, con 2,5 p.b. ogni diecimila abitanti, mentre l'area metropolitana di Napoli, con 4,41 p.b. per mille abitanti, pur essendo di grandissima attrattività turistica, presenta una incidenza pari alla metà della media nazionale. Un po' meglio la costa salernitana che tuttavia, con 6,23 p.b. ogni mille abitanti, non raggiunge la media nazionale.

Tabella 12: censimento dei posti barca in porti e approdi turistici della Campania – censimento 2024 – fonte SISPI

Tabella 221: Confronto dei posti barca in portici applicati alla darsena di Caserta - Confronto 2021 - 2024															
ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS. NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2022	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024	COMPETENZA	
						m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.		
1	CA01	Castel Volturno	Pinetamare Darsena S. Bartolomeo	Casertano (CA)	Golfo di Gaeta	B2	536.421	220.079	756.500	281	278	200	200	200	regionale
1	FL01	Bacoli	Torregaveta	Flegreo (FL)	Golfo di Gaeta	B1	8.640	5.150	13.790	-	-	-	-	5.780	regionale
2	FL02	Monte di Procida	Acquamorta			B1	136.780	41.290	178.070	800	210	457	450		
3	FL03	Bacoli	Baia			B1	274.870	77.840	352.710	-	-	880	880		
4	FL04	Bacoli	Marina grande			B1	78.220	8.640	86.860	-	-	200	200		
5	FL05	Bacoli	Miseno			B1	533.000	52.650	585.650	-	-	800	800		
6	FL06	Pozzuoli	Pozzuoli			B1	390.595	84.000	474.595	745	445	1.280	1.200		
7	FL07	Procida	Marina grande			B1	117.500	25.000	142.500	490	245	-	-		
8	FL08	Procida	Sancio Cattolico			B1	76.884	8.894	85.778	435	200	200	480		
9	FL09	Procida	Chiaiolella			B1	41.880	114.820	156.700	90	115	350	350		
10	FL10	Procida	Corricella			B1	46.420	6.180	52.600	230	300	40	80		
11	FL11	Ischia	Ischia			A	130.850	34.000	164.850	232	38	350	350		
12	FL12	Casamicciola	Casamicciola			A	206.630	25.370	232.000	655	145	280	350		
13	FL13	Lacco Ameno	Lacco Ameno			B1	32.230	14.260	46.490	258	-	120	120		
14	FL14	Forio	Forio			B1	103.500	36.900	140.400	479	298	420	420		
15	FL15	Serrara Fontana	Sant'Angelo			A	18.250	9.940	28.190	141	72	100	100		
1	VE01	Portici	Granatello	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1	43.500	34.000	77.500	365	150	101	60	1.373	regionale
2	VE02	Ercolano	Villa Favorita			B1	5.100	500	5.600	-	-	-	40		
3	VE03	Torre del Greco	Torre del Greco			B1	117.100	61.900	179.000	617	106	140	140		
4	VE04	Torre Annunziata	Torre Annunziata	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	B2	312.600	241.500	554.100	950	-	300	350	1.545	regionale
5	VE05	Castellammare di Stabia	Marina di Stabia			B1	210.160	189.402	399.562	1.050	185	-	783		
1	SO01	Vico Equense	Marina di Vico			A	20.800	14.200	35.000	200	60	70	70		
2	SO02	Vico Equense	Marina di Aequa			A	21.000	10.500	31.500	169	54	115	115		
3	SO03	Piano di Sorrento	Marina di Cassano			A	28.500	18.600	47.100	158	134	185	185		
4	SO04	Sant'Agnello	Marina di Sant'Agnello			A	42.630	16.230	58.860	285	-	100	130		
5	SO05	Sorrento	Marina piccola			A	44.000	22.600	66.600	255	60	189	190		
6	SO06	Sorrento	Marina grande			A	14.000	5.500	19.500	120	81	50	50		
7	SO07	Massalubrense	Marina di Puolo			A	25.500	10.150	35.650	102	-	135	135		
8	SO08	Massalubrense	Marina della Lobra			A	18.320	12.500	30.820	215	-	270	270		
9	SO09	Capri	Marina grande			A	107.110	36.890	144.000	460	260	380	400		
1	AM01	Positano	Positano	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	A	3.665	1.680	5.345	-	-	-	-	570	regionale
2	AM02	Amalfi	Amalfi			A	82.995	36.420	119.415	256	112	390	390		
3	AM03	Minori	Minori			A	3.700	620	4.320	-	-	-	20		
4	AM04	Maiori	Maiori			B1	12.630	15.760	28.390	190	50	120	120		
5	AM05	Cetara	Cetara			B1	18.750	15.400	34.150	290	60	15	40		
1	SA01	Salerno	Areci	Salernitano (SA)	Golfo di Salerno	B1	340.000	7.300	347.300	1.235	290	-	906	926	regionale
2	SA02	Salerno	Pastena			B1	131.300	26.900	158.200	130	30	-	20		
1	CI01	Agropoli	Agropoli	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	B1	114.120	28.200	141.800	564	159	1.040	1.040	2.705	regionale
2	CI02	Castellabate	San Marco di Castellabate			A	27.880	17.500	45.380	350	95	413	410		
3	CI03	Montecorice	Agnone			A	28.900	11.540	40.440	396	124	-	150		
4	CI04	Pollica	Acciaroli			A	41.500	42.500	84.000	500	135	460	460		
5	CI05	Casal Velino	Casal Velino			A	35.440	25.970	61.410	525	180	120	120		
6	CI06	Pisciotta	Pisciotta			A	34.530	21.950	56.480	250	108	100	100		
7	CI07	Centola	Palinuro			A	33.685	11.810	45.495	230	40	155	200		
8	CI08	Camerota	Camerota			A	49.150	24.580	73.730	435	80	225	225		
1	GP01	Ispani	Marina di Capitelio	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1	17.300	4.000	21.300	274	-	-	20	790	regionale
2	GP01	San Giovanni a Piro	Marina di Scario			B1	26.900	17.400	44.300	325	65	370	370		
3	GP03	Santa Marina	Marina di Policastro			B1	44.600	23.400	68.000	395	225	260	260		
4	GP04	Sapri	Sapri			B1	59.200	33.300	92.500	302	356	140	140		
1	NA01	Napoli	Circolo Posillipo	Napoletano (NA)	Golfo di Napoli	B1	6.270	4.400	10.670	268	-	450	70	2.200	Autorità Sistema Portuale Mar Tirreno Centrale
2	NA02	Napoli	Mergellina			B1	110.000	26.140	136.140	416	136	600	650		
2	NA03	Napoli	Molo Siglio			B1	24.580	2.080	26.660	228	32	450	400		
4	NA04	Napoli	Santa Lucia			B1	34.620	20.782	55.402	401	-	230	230		
5	NA05	Napoli	Nisida			B1	269.830	3.927	273.757	166	-	850	850		
6	NA06	Napoli	Porto di Vigliena			B1	-	-	-	573	200	150	-		
1	VE06	Cast.mare di Stabia	Porto Turistico C/mare	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1	413.018	454.935	867.953	730	330	690	671	671	1.160
1	SA03	Salerno	Porto di Santa Teresa	Salernitano (SA)	Golfo Salerno	B1	112.400	3.700	116.100	346	191	-	600		
2	SA04	Salerno	Masuccio Salernitano			B1	46.000	50.000	96.000	507	202	500	260		
3	SA05	Salerno	Porto Commerciale			B1	57.600	17.100	74.700	0	0	327	300		

Tabella 13: censimento posti barca su campi boa autorizzati dall'Autorità Marittima e/o dall'AdSP al 2025 – fonte SISPI e AdSP

Punti di ormeggio alla boa					
n	Provincia	Località	Ambito	Posti barca	
				n.	per ambito
1	Castel Volturno	Agnena	Casertano (CA)	30	30
2	Ischia	Ischia . Castello lato nord	Flegreo (FL)	260	880
3	Ischia	Ischia . Castello lato sud Carta Romana		125	
4	Ischia	Ischia - Castello lato sud Cassano		30	
5	Ischia	Ischia - Spiaggia San Pietro		50	
6	Procida	Corricella		260	
7	Bacoli	Miseno		60	
8	Pozzuoli	Pozzuoli		50	
9	Pozzuoli	Pozzuoli		45	
10	Napoli	Nisida	Napoletano (NA)	800	1100
11	Napoli	Rivafiorita		40	
12	Napoli	Rotonda Nazario Sauro		120	
13	Napoli	Consolato americano		120	
14	Napoli	Portici	Sorrentino (SO)	20	40
15	Napoli	Sorrento		40	
16	Napoli	Positano	Amalfitano (AM)	110	360
17	Napoli	Marina del Cantone		200	
18	Salerno	Minori		50	
19	Camerota	Cala Bianca	Cilentano (CI)	70	120
20	Camerota	Baia degli Infreschi		50	
21	Salerno	lungomare trieste	Salernitano (SA)	100	100
				2.630	2.630

6.1 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;
- la funzione di collegamento marittimo (commerciale);
- la funzione turistica, che si lega sia a segmenti dell'utenza diportistica, sia all'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.

6.2 Criticità della portualità turistica in Campania

Oltre al deficit numerico determinato dal rapporto tra domanda (attuale e potenziale) ed offerta, ovvero tra unità da diporto censite e posti barca disponibili, allo stato attuale permangono ancora diverse criticità su molte strutture portuali e sugli approdi turistici della Campania (cfr. Allegato 2 - Schedatura dei porti).

In particolare, si registrano criticità di ordine organizzativo nella fornitura dei servizi all'utenza, in particolare nell'ambito di ormeggi stagionali; fenomeni di sovraffollamento all'interno di molte strutture portuali, soprattutto nei territori di maggiore attrazione turistica; sottoutilizzo delle strutture, in particolare di quelle sorte con destinazione non turistica e che, perso il proprio ruolo originario, non si sono ancora del tutto riconvertite alla nautica da diporto; 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 mitilicoltura, o di balneazione e ormeggi) carenza di servizi in banchina quali il servizio di rifornimento d'acqua, il servizio di fornitura energia elettrica e di scarico di sentine, ovvero 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.

Sul piano della manutenzione delle strutture portuali, molte delle criticità evidenziate nelle Linee programmatiche del 2002 sono state affrontate con specifici programmi di intervento ma, tuttavia, richiedono ulteriori azioni propulsive.

Ulteriori criticità sono invece legate ad aspetti geomorfologici e morfodinamici delle coste, ben evidenziate dai Piani di difesa delle coste adottati dall'Autorità Distrettuale di Bacino dell'Appennino Meridionale; esse riguardano prevalentemente la possibile interazione tra le infrastrutture portuali, sia quelle stabili che quelle temporanee (campi boa), e le complesse e articolate azioni morfodinamiche che caratterizzano le coste campane. In particolare, per i tratti di costa alti (falesie), il problema si pone principalmente per gli approdi temporanei, frequenti nella stagione balneare, dove l'azione degli eventi atmosferici (vento e pioggia), unitamente a quella erosiva da parte del moto ondoso al piede della falesia, possono predisporre la costa a fenomeni di crollo di materiale prevalentemente lapideo in maniera repentina. La problematica interessa in misura minore gli approdi fissi su tratti costieri con tali caratteristiche, in quanto, di norma, attese le dimensioni limitate e puntuali dei tratti interessati, vengono previsti opportuni interventi di mitigazione in prossimità della falesia.

Per i tratti di costa bassi, invece, le criticità riguardano soprattutto i tratti di costa in prossimità di approdi fissi, caratterizzati dalla presenza di opere per la difesa del paraggio dal moto ondoso, che, se non opportunamente dimensionate, possono modificare il trasporto solido costiero ed il bilancio deposito/erosione dei sedimenti, con conseguente interrimento del bacino ed erosione nei tratti di costa limitrofi e/o nell'intorno delle opere di difesa ed ormeggio a mare.

7 Potenzialità e risorse della portualità turistica in Campania

In Campania sono presenti grandi potenzialità per un ulteriore 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, 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.

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 ("waterfront").

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

È possibile affermare che 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 che cresce esponenzialmente con il tempo necessario per recarsi nel porto di riferimento dell'ambito. Nella seguente tabella sono riportati, per ciascun ambito costiero, le incidenze percentuali dei valori della popolazione equivalenti.

Tabella 14: stima dell'incidenza del carico potenziale attratto dalla funzione turistica e dai servizi per il tempo libero – fonte LPPT 2002

PROVINCIA	AMBITO LPPT	Carico potenziale (residenti equivalenti) %
CASERTA	Casertano	16,8
NAPOLI	Flegreo	6,0
	Napoletano	31,2
	Vesuviano	11,2
	Sorrentino	5,0
SALERNO	Amalfitano	7,3
	Salernitano	12,3
	Piana del Sele	6,0
	Cilentano	2,5
	Golfo di Policastro	1,7
Totale		100,0

8 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.

Le scelte funzionali devono essere orientate al 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, in coerenza con quanto riportato nelle Linee programmatiche del 2002, 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 (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. È 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.

Negli ultimi dieci anni sono nati diversi portali e piattaforme digitali, di grande efficienza, per la gestione di prenotazione di ormeggi turistici e posti barca. Alcuni sono pensati per i diportisti (prenotazioni), altri per i gestori dei marina (software gestionale per canale di vendita).

Questi modelli gestionali nei fatti hanno già determinato la formazione di una rete informatica della portualità nazionale e di quella campana, migliorando sensibilmente la conoscenza dei servizi resi all'utenza, incrementando altresì l'efficienza di esercizio delle singole gestioni attraverso la razionalizzazione dei servizi forniti alle imbarcazioni anche in banchina.

L'elaborazione dei dati provenienti da tali portali consentono anche analisi più approfondite in grado di valutare e migliorare la sicurezza pubblica anche attraverso un miglior controllo dei flussi dei natanti e delle unità da diporto in transito (sia in ingresso che in uscita).

Tali portali – gestiti dai privati e quindi direttamente popolati ed alimentati dagli utenti e dai gestori dei servizi – partecipano alla composizione di un modello organizzativo che tende a promuovere e migliorare la qualità complessiva dell'offerta.

9 La costruzione del sistema della portualità turistica

Il sistema della portualità turistica campana 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. Questo processo, avviato nel 2002, si è sviluppato anche grazie all'entrata in funzione di portali per la gestione degli ormeggi che raccolgono i feedback dell'utenza consentendo di accedere ad un patrimonio di informazioni di dettaglio prima non disponibili.

Il processo di ampliamento e riqualificazione della rete della portualità turistica della Campania, come già rappresentato, è stato fortemente limitato da una serie di fattori fondamentalmente riconducibili alla occupazione di specchi acquei da parte di gestori/concessionari storicamente radicati, dall'eccesso di regolamentazione dovuto alla sovrapposizione di norme di tutela ambientale e paesaggistica e di norme urbanistiche e dalla rilevante complessità dei percorsi attuativi di partenariato pubblico-privato.

Le modifiche intervenute – anche sul piano normativo a livello nazionale e pianificatorio a livello locale – assicurano tuttavia prospettive di un importante rilancio del settore in grado di seguire il trend del mercato.

9.1 La domanda di funzioni e servizi per il diporto nautico

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

- dimensione dell'imbarcazione, che varia dai piccoli natanti ai grandi *maxi-yacht*;
- 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.

Il Codice della Nautica da Diporto (D.lgs. 171/2005) identifica come "unità da diporto" ogni costruzione, di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione, destinata alla navigazione da diporto e distingue le seguenti tipologie:

- nave da diporto maggiore: unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri e di stazza superiore alle 500 *Gross Tonnage* (GT) ovvero superiore a 600 Tonnellate di Stazza Lorda (TSL) – cd *MAXI YACHT*;
- nave da diporto minore: unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, di stazza fino a 500 GT ovvero a 600 TSL, escluse le unità di cui alla lettera e) – cd *NAVI DA DIPORTO*;
- imbarcazione da diporto: unità con scafo di lunghezza superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri;
- natante da diporto: unità a remi ovvero con scafo di lunghezza pari o inferiore a dieci metri (con esclusione delle moto d'acqua);
- moto d'acqua: unità da diporto con lunghezza dello scafo inferiore a quattro metri, che utilizza un motore di propulsione con una pompa a getto d'acqua come fonte primaria di propulsione e destinata a essere azionata da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al suo interno.

Inoltre, il D.lgs. 171/2005 identifica due ulteriori tipologie di unità:

- unità utilizzata a fini commerciali - commercial yacht: unità di cui all'articolo 2 del D.lgs. 171/2005, nonché le navi di cui all'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172:
 - o 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 m;
 - o Imbarcazioni da diporto: Unità destinate alla navigazione da diporto, di lunghezza fuori tutto compresa tra 7,5 m e 24 m, se a motore, o compresa tra 10 m e 24 m, se a vela con motore ausiliario;
- nave da diporto minore storica: si intende ogni unità con scafo di lunghezza superiore a ventiquattro metri, e di stazza fino a 120 GT ovvero 100 TSL, costruita in data anteriore al 1° gennaio 1967.

La determinazione delle misure delle lunghezze delle unità da diporto, in fase di certificazione da parte del costruttore, fa riferimento alla norma armonizzata UNI/EN/ISO/8666.

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, comunque oltre i 24 metri (navi da diporto secondo il Codice della Nautica). 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 (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 di tale categoria si colloca anche l'attività svolta dalle società di gestione di Taxi del Mare.

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.

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. La domanda da diporto di navi da diporto e *maxiyacht* invece viene determinata dalle Agenzie che rivestono un ruolo strategico in questo settore.

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 min);
- 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 (diporto 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.

9.2 L'offerta di servizi

Il sistema integrato della portualità turistica si rivolge a tutte le tipologie d'utenza diportistica (stanziale, stagionale, in transito) e tende a valorizzare 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.

9.2.1 Le tipologie di offerta di servizi

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, guardiania, 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.

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, guardiania 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.

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).

L'offerta di ormeggio temporaneo riguarda le imbarcazioni che utilizzano 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. È altresì possibile prevedere punti di ormeggio esclusivamente temporaneo, in luoghi ambientalmente sensibili, dove non sono ipotizzabili interventi infrastrutturali.

9.2.2 Le interazioni tra tipologie di offerta e funzioni integrative

È 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.

È possibile prevedere, per la sola stagione estiva (giugno-settembre), la presenza di ormeggi amovibili - pontili galleggianti - nell'avamposto ovvero nella parte esterna. Inoltre, poiché la stragrande maggioranza dell'utenza regionale è di tipo stagionale, caratterizzata da natanti o piccole imbarcazioni 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*, 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 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.

10 Le indicazioni programmatiche per lo sviluppo del sistema

Le indicazioni programmatiche, aggiornate al 2025, relative al sistema integrato della portualità turistica regionale partono dall'analisi connotativa degli ambiti del sistema che manifestano caratteristiche fisiche e vocazionali diverse e 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 dei seguenti fattori:

- la storia dei luoghi;
- lo stato dei luoghi;
- le risorse del territorio;
- le caratteristiche fisico-ambientali;
- le condizioni di sicurezza del bacino portuale;
- il livello di infrastrutturazione presente;
- i vincoli amministrativi;
- il tessuto produttivo locale;
- la domanda di ormeggio;
- le prospettive di sviluppo di attività turistica e di collegamenti litoranei marittimi;
- l'analisi di proposte progettuali provenienti dal territorio;
- la pianificazione multi-livello messa in campo dalla Regione Campania e dall'AdSP del mar Tirreno Centrale.

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 definite dal Codice dei Contratti vigente, dal Codice dell'Ambiente (D.lgs. 152/06 e smi) e 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.

Le linee programmatiche che seguono costituiscono indirizzi in materia di portualità, da attuare in armonia con le competenze conferite ai Comuni nel cui territorio ricadono ambiti portuali di rilevanza regionale e interregionale, come indicate all'art. 40 L. R. n. 5/2021 (funzioni amministrative relative al rilascio di concessioni demaniali marittime in ambito portuale, atti relativi alla delimitazione dei confini degli ambiti portuali ed alla disciplina dell'uso e destinazioni delle aree e pertinenze demaniali marittime ivi comprese, da adottare d'intesa con la Regione, Autorità marittime ed altri soggetti istituzionali interessati).

10.1 Ambito casertano

E' il tratto litoraneo che, pur di grande estensione, presenta all'attualità un solo approdo turistico (Darsena di S. Bartolomeo), peraltro in fase di espansione e completamento, interessato da un intervento in project financing avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione di un porto turistico con annesse strutture ricettive, non ancora ultimato, oltre ai piccoli approdi di Agnena e di Nerino nel Comune di Mondragone e un sistema di ormeggi a ridosso delle aste fluviali del Volturno e del Garigliano.

Il litorale presenta 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 interessata dalla pianificazione contenuta nel Masterplan del Litorale Domitio.

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 condizionate dalla estesa strategia messa in campo dalla regione Campania per la bonifica, il recupero e la rinaturalizzazione dei canali e dei corsi d'acqua minori, per il recupero delle dune litoranee (nei comuni di Mondragone e Castel Volturno), e per la ricostruzione del paesaggio litoraneo (fino a Giugliano).

Accanto a tali interventi sarà possibile sviluppare, 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.

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.

Negli ultimi anni sono stati eseguiti e portati a termine importanti interventi sulla depurazione e sulle reti fognarie (anche sui canali storicamente critici come i Regi Lagni) e di contrasto agli scarichi abusivi, che hanno alzato la qualità media delle acque al punto che l'ARPAC segnalava un miglioramento progressivo degli indici microbiologici e delle acque del litorale.

Il Litorale Domizio risulta pienamente balneabile (con classificazione complessiva "eccellente") dalla stagione balneare 2025, in base alla delibera di Giunta regionale n. 1porti/approdi del 27 marzo 2025 che recepisce i dati ARPAC degli anni precedenti. In particolare, le acque dei comuni costieri del Casertano (Sessa Aurunca, Cellole, Mondragone, Castel Volturno) sono state dichiarate tutte balneabili elevando l'attrattività turistica che aveva subito un forte rallentamento a decorrere dagli anni '80 dello scorso secolo.

Nel 2024 il litorale di Cellole ha conseguito, per la prima volta nella sua storia, la bandiera Blu. Per tale litorale, caratterizzato da aree prevalentemente pianeggianti con ampio retroterra, è ipotizzabile un potenziamento del diporto. Si segnala che il Comune di Cellole, con delibera di Giunta comunale n.112 del 28 settembre 2023 nell'approvare le linee programmatiche aggiuntive per la formazione del PUC, ha individuato un'area ove realizzare *"un approdo turistico che si diparte lungo il Rio Trimoletto e si contestualizza in un centro di valorizzazione del sistema storico-culturale"*.

Un ulteriore incremento dell'offerta diportistica potrebbe avvenire mediante nuove infrastrutture ovvero mediante la riqualificazione, il potenziamento e/o l'adeguamento funzionale di quelle già esistenti in relazione agli approdi fluviali sulle sponde del fiume Volturno e del fiume Garigliano.

- Porto di Pinetamare.

L'offerta diportistica, in primo luogo, si concentra sul completamento del porto turistico di Pinetamare mediante adeguamento della struttura esistente (Darsena San Bartolomeo) 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, secondo quanto già previsto nel Masterplan del Litorale Domizio.

L'intervento previsto in *project financing* è stato dichiarato di pubblico interesse con delibera di Giunta regionale n.1734 del 06.12.2005 e successivamente, all'esito dell'istruttoria, è stato stipulato l'atto di concessione in data 24.04.2008 rep. n. 28 per la progettazione, costruzione e gestione dell'impianto portuale su un'area demaniale marittima di 756.500 m² di cui 220.079 m² a terra e 536.421 m² di specchio acqueo. Attualmente i lavori sono stati avviati e si è in attesa di ricevere il parere di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. L'intervento prevede il rafforzamento e la riconfigurazione delle opere foranee ed il ricorso ad interventi di escavo dei fondali per raccordare la darsena interna a quella esterna, e dedica particolare attenzione all'impatto paesaggistico dal momento che l'area portuale confina con la Riserva Naturale di Foce Volturno-Costa di Licola (Comune di Castel Volturno).

10.2 Ambito flegreo

L'ambito flegreo è quello che più si connota per la maggiore presenza, sulla costa, 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, parco archeologico sommerso di Baia) e di arenili.

Tale ambito, che include anche le isole di Procida ed Ischia, è quello che presenta il maggior numero di porti ed approdi (15) di interesse regionale.

Tabella 15: porti ed approdi turistici in Ambito Flegreo

ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
1	FL01	Bacoli	Torregaveta	Flegreo (FL)	Golfo di Gaeta	B1	8.640	5.150	13.790	-	-	-	-
2	FL02	Monte di Procida	Acquamorta		Golfo di Gaeta	B1	136.780	41.290	178.070	800	210	457	450
3	FL03	Bacoli	Baia		Golfo di Napoli	B1	274.870	77.840	352.710	-	-	880	880
4	FL04	Bacoli	Marina grande		Golfo di Napoli	B1	78.220	8.640	86.860	-	-	200	200
5	FL05	Bacoli	Miseno		Golfo di Napoli	B1	533.000	52.650	585.650	-	-	800	800
6	FL06	Pozzuoli	Pozzuoli		Golfo di Napoli	B1	390.595	84.000	474.595	745	445	1.280	1.200
7	FL07	Procida	Marina grande		Golfo di Napoli	B1	117.500	25.000	142.500	490	245	-	-
8	FL08	Procida	Sancio Cattolico		Golfo di Napoli	B1	76.884	8.894	85.778	435	200	200	480
9	FL09	Procida	Chialolella		Golfo di Napoli	B1	41.880	114.820	156.700	90	115	350	350
10	FL10	Procida	Corricella		Golfo di Napoli	B1	46.420	6.180	52.600	230	300	40	80
11	FL11	Ischia	Ischia		Golfo di Napoli	A	130.850	34.000	164.850	232	38	350	350
12	FL12	Casamicciola	Casamicciola		Golfo di Napoli	A	206.630	25.370	232.000	655	145	280	350
13	FL13	Lacco Ameno	Lacco Ameno		Golfo di Napoli	B1	32.230	14.260	46.490	258	-	120	120
14	FL14	Forio	Forio		Golfo di Napoli	B1	103.500	36.900	140.400	479	298	420	420
15	FL15	Serrara Fontana	Sant'Angelo		Golfo di Napoli	A	18.250	9.940	28.190	141	72	100	100

La naturale configurazione del territorio costiero definisce dei porti naturali protetti dai marosi, già utilizzati in epoche molto remote, come quello di Miseno e di Baia.

Tuttavia, lo sciame sismico della caldera dei Campi Flegrei ha fatto emergere una notevole fragilità della costa alta nelle aree prospicienti all'imboccatura del porto di Miseno che in molteplici occasioni hanno dato vita ad eventi di frana.

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.

Altro elemento significativo che caratterizza tale Ambito è il fenomeno di sollevamento del suolo che, nel tempo, ha caratterizzato con cadenza periodica l'altimetria della linea di costa del golfo. Basti ricordare gli importanti interventi di adeguamento del porto commerciale di Pozzuoli a seguito della crisi bradisismica del 1984÷1986, con la realizzazione di una nuova banchina in avanzamento rispetto a quelle preesistente, ad una quota inferiore (prossima ai 2 m s.l.m.) per consentire l'approdo del naviglio commerciale e turistico.

Un analogo fenomeno, come anticipato, è attualmente in corso, nell'ambito di una nuova fase di sollevamento che, a partire dall'inizio degli anni 2000, ha comportato un ulteriore sollevamento dell'ordine di 1.2 m, provocando nuovamente notevoli problemi per l'approdo del naviglio sulle banchine esistenti, nonché l'impraticabilità degli ormeggi costieri a basso fondale. I fenomeni anzidetti interessano sia il porto commerciale, ed in particolare le attività di sbarco ed imbarco di autoveicoli ed autocarri, sia quello turistico, dove attualmente una quota significativa degli approdi collocati a ridosso della linea di costa sono divenuti inutilizzabili a causa della risalita del fondale, riducendo in ogni caso il pescaggio all'interno del bacino portuale che non consente di ospitare neanche natanti di piccole dimensioni.

La fenomenologia descritta e la ricorrenza temporale e ciclica che la caratterizza impongono per tale ambito una rivisitazione delle progettualità in corso e di quelle future relative al *restyling* del *waterfront* flegreo, attraverso soluzioni che tengano in conto la necessità di gestire tali variazioni di quota in maniera dinamica, con il precipuo scopo di adeguare di volta in volta il livello banchina per consentire con agilità l'utilizzo delle infrastrutture portuali nelle diverse condizioni. Andrà tenuta in conto, inoltre, la necessità di procedere ad operazioni di dragaggio periodico nello specchio acqueo di evoluzione e manovra all'interno dei bacini portuali presenti in tale ambito, al fine di garantire adeguati pescaggi anche alle unità navali di maggiore dimensione.

Tuttavia, proprio in virtù delle potenzialità dell'area, ogni riqualificazione o rifunzionalizzazione operata in questo contesto finisce con l'avvalersi di una sorta di moltiplicatore interno.

In tale area, dove si concentra oltre il 30% della domanda di ormeggio stagionale dell'intera area metropolitana di Napoli, si potrebbe puntare ad un'articolazione dell'offerta orientata al potenziamento delle attrezzature per i collegamenti ai sistemi portuali di Pozzuoli, delle isole di Ischia e Procida nonché alla riqualificazione degli ormeggi attualmente esistenti.

- Porto di Pozzuoli.

Il porto di Pozzuoli ha un ruolo polifunzionale ed accoglie una molteplicità di funzioni, dalla pesca al trasporto commerciale, al trasporto pubblico locale che include collegamenti marittimi con le isole flegree, alla nautica da diporto e fino alla cantieristica navale specializzata in nuove costruzioni, rimessaggio, riparazione e *refitting*. Purtroppo, il fenomeno bradisismico, storicamente e geologicamente legato ai Campi Flegrei, in particolar modo all'area del Comune di Pozzuoli, ha dato evidenza, negli ultimi anni, di una particolare evoluzione dei fenomeni geofisici, caratterizzati da

frequenti eventi sismici ad intensità differenziata e dal progressivo sollevamento del terreno causato da variazioni di pressione sotterranea della caldera legate all'attività magmatica. In realtà il fenomeno del bradisismo è in atto dal 2005 e dopo anni di apparente quiescenza ha subito una notevole accelerazione a decorrere da giugno 2022.

La delimitazione di ambito del Porto di Pozzuoli è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974 e successivamente con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.42 del 18/05/2012.

Il fenomeno di progressivo sollevamento del suolo è dettagliatamente riportato nella relazione "Deformazione del suolo nella caldera dei Campi Flegrei nelle aree dei porti di Pozzuoli e Baia" a cura dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, sezione di Napoli (Osservatorio Vesuviano); la distribuzione areale del recente sollevamento bradisismico vede il massimo valore proprio nella zona prossima al Porto di Pozzuoli, con decrescita radiale verso i bordi della caldera. L'analisi dei dati delle stazioni presenti nell'area del porto di Pozzuoli, integrate con quella della rete Medusa nel Golfo di Pozzuoli, evidenzia che dal 2016 al 2024 l'area del porto di Pozzuoli è stata interessata da un sollevamento del suolo compreso tra 90 e 95 cm.

Tale fenomeno ha conseguentemente determinato il sollevamento delle banchine del Porto di Pozzuoli, in particolare della Banchina Emporio adibita a trasporto pubblico locale che serve i collegamenti marittimi per le isole del golfo di Napoli, comportando in conseguenza una eccessiva pendenza dei portelloni di imbarco/sbarco automezzi delle navi che scalano il porto, con difficoltà di transito ed accesso ai traghetti, in quanto la banchina Emporio ha raggiunto una quota di +2,4 m s.l.m.. A tal fine, a seguito di studi ed approfondimenti da parte dei tecnici della Regione Campania, sono state individuate soluzioni di mitigazione con l'acquisto e la posa in opera di piattaforme galleggianti in acciaio dotate di adeguate rampe di raccordo, in attesa del completamento della nuova darsena traghetti.

La Regione Campania per tale porto, infatti, nell'ambito del Piano intermodale dell'area flegrea, ha in corso di completamento alcuni interventi connessi al piano di evacuazione legato al piano di emergenza vulcanica.

In particolare, è in corso il progetto di ampliamento del porto di Pozzuoli che consiste nella realizzazione della Nuova darsena Traghetti e della relativa viabilità di connessione alla rotatoria di via Fasano. La superficie interessata dall'ampliamento è di circa 30.000 m² ed è ricompresa nella quasi totalità nello specchio acqueo antistante la rotatoria che mette in collegamento via Fasano con le gallerie da e per la Tangenziale di Napoli.

- Porto di Acquamorta

Su tale porto, destinato alla nautica da diporto, al *charter* nautico, alla pesca, ad attività di varo e alaggio, sono stati realizzati interventi di adeguamento e rafforzamento delle opere foranee di protezione. Per tale porto sarebbe auspicabile una riorganizzazione e ridistribuzione dei pontili di ormeggio interni. Per la sua configurazione il porto è in grado di svolgere un ruolo di porto stanziale per la nautica locale e per la pesca e può attrarre flussi nautici in transito nella stagione estiva. Tale porto potrebbe essere anche potenziato per consentire i trasferimenti con taxi del Mare dalla terraferma all'isola di Procida ed Ischia. Sarebbe da valutare, inoltre, una integrazione del porto di Acquamorta con le funzioni turistico-ricreative che potrebbero essere ospitate nell'isolotto di S. Martino (territorio demaniale), in modo da dare vita ad un integrale processo di adeguamento funzionale delle banchine, del ponte di connessione alla terraferma, della galleria e delle volumetrie ivi insistenti. La Regione Campania ha finanziato le opere di messa in sicurezza delle strutture portuali con interventi alla testata dei moli di sopraflutto e sottoflutto per riconfigurare l'avamposto. La delimitazione di ambito del Porto di Acquamorta è stata approvata con DD Regione Campania Dir Generale 8 Mobilità - n. 24 del 06/03/2018.

- Porto di Miseno

Il porto, che in epoca romana ospitava la flotta imperiale, è caratterizzato da un ampio specchio acqueo naturalmente protetto da un isolotto (Isola Pennata) che delimita e protegge dai marosi. All'interno di tale cornice di grande valore paesaggistico oltre che storico si distinguono due specchi acqueei, il primo a ridosso dell'arenile in località Case Vecchie a ridosso di punta Sarparella, collegato con un canale al retrostante lago di Miseno; il secondo, più esterno, a ridosso di Punta Terone e della scogliera emergente di protezione. In tali specchi acqueei sono allocati una molteplicità di pontili galleggianti e punti di ormeggio alla boa destinati alla nautica da diporto, sia stanziale che stagionale che al transito diportistico. Per tale porto si potrebbe pensare al riordino degli ormeggi ed al miglioramento della qualità dei servizi all'utenza con soluzioni che tengano conto sia della necessità di rendere fruibili gli arenili esistenti, sia della presenza di importanti testimonianze archeologiche. La delimitazione di ambito del Porto di Miseno è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.09 del 04/03/2009.

- Porto di Baia

È collocato nella parte più profonda dell'insenatura naturale del golfo di Pozzuoli ed in epoca romana ospitava il Portus Julius (Porto Giulio in onore di Gaio Giulio Cesare Ottaviano). Da I secolo a.C. (37 a.C.) al IV secolo era un suburbio

della città di Puteoli (l'attuale Pozzuoli) e costituiva un imponente complesso portuale esteso fino al lago d'Averno e di Lucrino a cui era collegato. Le particolari caratteristiche del sito, ricco di reperti archeologici e di un parco archeologico sommerso in corrispondenza di Punta Epitaffio, determinano le condizioni al contorno ed i vincoli da rispettare per lo sviluppo dell'area. Per molti decenni questo porto ha avuto ruolo trainante per la nautica da diporto stagionale ed in transito e per il *refitting* e la costruzione di nuove unità essendo ivi allocati molti cantieri navali, alcuni dei quali ancora operativi, ed altre strutture di rimessaggio e riparazione. Lo specchio acqueo antistante la banchina di riva ospita stagionalmente unità da diporto prevalentemente collocate su pontili galleggianti.

La delimitazione di ambito del Porto di Baia è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974.

Per tali aree andrebbe valutata la ridefinizione, anche parziale, delle destinazioni d'uso delle aree a terra che all'attualità sono occupate da impianti di cantieristica navale, la redistribuzione dell'assetto dei pontili galleggianti coniugato con le esigenze di tutela del Parco Sommerso di Baia e di valorizzazione e fruizione degli straordinari resti archeologici delle ville imperiali, nonché la riqualificazione dello specchio acqueo antistante l'arenile che delimita la linea di costa.

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.

- Marina Grande in Bacoli

È il litorale tra Miseno e Baia caratterizzato da una fascia di erosione costiera protetta da scogliera e nella parte verso Baia da un ampio arenile. Per anni l'intero litorale, che gode di una naturale protezione ai venti di scirocco, ha ospitato ormeggi stagionali e in transito su campi boa e pontili galleggianti, conservando spazi per la pesca e per i servizi balneari e dei collegamenti marittimi.

Per tale ambito, caratterizzato da un contesto paesaggistico singolare, sarebbe auspicabile la riconfigurazione degli ormeggi, accompagnata da una riqualificazione del *waterfront* per valorizzare il borgo storico, stimolando la crescita delle attività commerciali, ricettive e turistiche.

- Pontile di Torregaveta

È una struttura su pali radicata sulla piccola baia di Torregaveta caratterizzata dalla presenza di molteplici attività di ristorazione. Il pontile si estende per un lungo tratto di oltre 100 m dalla terraferma e forma una straordinaria passeggiata sul mare in un contesto di singolare valore paesaggistico. È stato recentemente adeguato, riqualificato e messo in sicurezza dalla Regione e può costituire, con la baia ove si radica, una utile infrastruttura a servizio dei collegamenti marittimi per Procida e Ischia, Approdi stagionali sul litorale di Licola

L'offerta dell'ambito costiero flegreo potrebbe essere sviluppata per il tratto di Licola con interventi stagionali sotto forma di impianto a basso impatto ambientale (ad esempio, porti 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.

- Porto di Casamicciola

È collocato sull'isola d'Ischia nel Comune di Casamicciola Terme in un territorio caratterizzato da elevata sismicità ed importanti problemi di carattere idro-geologico che hanno recentemente determinato tragici eventi franosi, con conseguenti gravi danni alle infrastrutture ed all'edilizia pubblica e privata. Questo porto, caratterizzato da opere foranee che allo stato determinano una adeguata protezione del bacino interno ma lasciano prive di protezione le aree costiere esterne, si è affermato negli ultimi 30 anni sia per aver ospitato - in un contesto ordinato e funzionale - unità e navi da diporto con servizi di elevata qualità, sia per aver garantito una parte dei collegamenti marittimi e commerciali con la terraferma e con Procida. Recentemente la Regione ha potenziato il pontile destinato esclusivamente ai collegamenti marittimi ed ha provveduto alla collaudazione del braccio terminale del molo di sopraflutto. A seguito dei recenti eventi franosi, sono stati effettuati gli interventi di escavo per liberare i fondali dai fanghi trasportati dalla frana, a cura della Struttura Commissariale governativa, ed è stata realizzata una colmata in radice del molo di sottoflutto con un nuovo banchinamento. Per tale porto si potrebbe ipotizzare un potenziamento dell'offerta diportistica e la razionalizzazione della funzione relativa ai collegamenti marittimi. In questa ottica, con delibera G.C. n. 103 del 25.9.2025 ha promosso la progettazione di un intervento di ampliamento del porto turistico, con la realizzazione di un nuovo molo di levante, il potenziamento della diga foranea ed il prolungamento del braccio di sopraflutto.

- Porto di Ischia

Collocato nel Comune di Ischia Porto, il porto è sito in un antico cratere vulcanico ed ospita principalmente funzioni legate ai trasporti commerciali (Ro-Ro) e passeggeri, oltre che funzioni legate alla nautica da diporto prevalentemente con pontili galleggianti radicati alle banchine che confinano il perimetro dell'originario cratere. Sono in corso interventi di manutenzione alle banchine. Per tale porto, attesa la naturale configurazione, non è possibile prevedere ampliamenti degli specchi acquei ma la loro riorganizzazione, in ragione della coesistenza di una molteplicità di funzioni tra cui, oltre a quelle sopra citate, i servizi di emergenza e quelli di competenza dell'autorità marittima.

- Porto di Forio

Collocato nel Comune di Forio d'Ischia ai margini del centro storico, all'interno include un arenile sabbioso destinato ad elioterapia posto a ridosso della radice del molo di sottoflutto. Allo stato tale porto ospita il ceto peschereccio, i collegamenti marittimi (aliscafi) e commerciali (Ro-Ro) ed offre un'ampia disponibilità di ormeggi da diporto. Ai fini della sicurezza portuale è stato realizzato nel corso del 2024 dalla Regione il consolidamento della banchina di testata a cassoni dell'avamporto. Attualmente sono in fase di ultimazione interventi di rafforzamento delle opere foranee di difesa del porto, al termine delle quali potrà essere razionalizzata la capacità ricettiva del diporto, ipotizzando soluzioni di delocalizzazione/ridisegno delle funzioni volte a mitigare le interferenze tra i flussi connessi alle diverse destinazioni portuali e di potenziamento dell'offerta dei servizi marittimi.

- Approdo Sant'Angelo

È collocato sull'isola di Ischia nel Comune di Serrara Fontana, a ridosso del tombolo naturale formatosi tra la terraferma e l'isolotto di Sant'Angelo. La ridotta ampiezza dello specchio acqueo riesce ad accogliere poche unità da diporto (a carattere stagionale) oltre ai servizi di collegamento per gli arenili dell'area costiera, il naviglio da pesca ed i mezzi marittimi (di lunghezza non superiore a 12 m) legati alle escursioni organizzate. La qualità paesaggistica del contesto suggerisce di escludere proposte di ampliamento del bacino dell'approdo ove peraltro insiste un arenile destinato ad elioterapia. Per tale approdo sono prevedibili esclusivamente interventi di manutenzione ed adeguamento degli impianti.

- Approdo di Lacco Ameno

Ricade sull'isola di Ischia a ridosso del lungomare del Comune di Lacco Ameno in prossimità della formazione naturale in tufo verde nota come Fungo di Lacco Ameno. L'approdo è caratterizzato da un'opera foranea di protezione discontinua e da due specchi d'acqua protetti. Per tale approdo è auspicabile un rafforzamento ed un adeguamento delle opere foranee di protezione ed un riordino dei pontili di ormeggio al fine di migliorare qualitativamente l'offerta diportistica.

- Campi di ormeggio Ischia Ponte

Ad Ischia, nelle due baie a ridosso della formazione naturale che ospita nella parte sommitale il Castello Aragonese, note come baia di Ischia Castello e baia di Carta Romana, sono collocati ormeggi alla boa in grado di ospitare stagionalmente unità da diporto ed unità destinate all'escursione subacquea a servizio del limitrofo parco archeologico sommerso. Il raccordo con la terraferma è garantito da un pontile sbarcatoio collocato sull'arenile che può essere oggetto di adeguamento funzionale. Sono valutabili interventi di minimo impatto per la protezione dai marosi.

- Porto di Procida - Marina Grande

È il porto principale dell'isola di Procida, connotato dalla più ampia estensione di specchio acqueo protetto, che ospita funzioni commerciali (traghetti passeggeri e traffico ro-ro), di collegamento marittimo dei passeggeri (aliscafi e mezzi HSC), per la pesca ed anche attività di cantieristica navale. Per tale porto sono ipotizzabili interventi di riqualificazione funzionale e strutturale del pontile di servizio per le unità veloci (al fine di offrire una migliore ospitalità all'utenza) e delle banchine e degli scivoli attualmente interessati da cantieri navali.

- Porto di Procida – Sancio Cattolico

Per tale porto, destinato esclusivamente ad unità da diporto, i lavori di riconfigurazione ed ampliamento sono ultimati nel 2007 ed hanno portato alla formazione di un porto turistico da 480 posti barca con la possibilità di offerta stanziale e stagionale alla nautica da diporto, in parte destinata anche ad ospitare navi da diporto fino a 45 m (stanziali o in transito) e di integrare tali funzioni con le attività cantieristiche. Di particolare rilievo sono i servizi stanziali offerti per i charter nautici a vela che occupano quasi il 30% dei posti barca disponibili. Le aree in concessione risultano pari a 85.778 m², di cui 76.884 m² di specchio acqueo e 8.894 m² di aree a terra. Lo specchio acqueo ospita due pontili su pali a cui sono radicati 7 pontili galleggianti. Per tale porto sono valutabili opere di manutenzione straordinaria per il rafforzamento delle opere foranee esterne.

- Porto della Chiaiolella

È un porto turistico per la nautica da diporto stagionale e stanziale e per la pesca racchiuso in una baia naturale protetta da opere foranee composte da scogli naturali; ospita unità da diporto ed una piccola area destinata al varo ed alaggio, oltre ad un distributore carburanti, ed appare immutabile nella sua configurazione. Per tale porto è valutabile l'attivazione di servizi integrati con le funzioni naturalistiche (l'insieme dei beni ambientali dell'isola ed in particolare Vivara) e balneari, ferma la necessità di indagini preliminari presso il Golfo di Genito, volte a determinare la presenza di strutture connesse all'insediamento miceneo.

- Approdo della Corricella

È l'approdo più caratteristico dell'isola, collocato a ridosso del piccolo borgo della Corricella che è delimitato da una lunga banchina di riva sulla quale si alternano reti da pesca e unità caratteristici e rinomati ristoranti. Lo specchio acqueo è protetto da tre scogliere emergenti, discontinue. Nel periodo estivo tale specchio acqueo ospita un limitato numero di ormeggi per nautica da diporto, a servizio degli utenti in transito in visita al Borgo, al soprastante Palazzo d'Avalos ovvero ospiti delle rinomate attività di ristorazione. Le caratteristiche peculiari del borgo, la sua storia ed il contesto paesaggistico rendono immutabile la dimensione dello specchio acqueo, confermando tuttavia il suo ruolo prevalentemente di porto peschereccio e di attrattore turistico.

10.3 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*.

Ad oggi l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, istituita con D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, avendo assorbito le competenze dell'Autorità Portuale di Napoli, gestisce gli specchi acquei dei porti turistici, degli approdi e degli ormeggi dedicati alla nautica da diporto ricadenti nella circoscrizione territoriale di propria competenza in ragione del D.M. del 6 aprile 1994.

Il DPSS approvato dal MIT con DM n. 251 del 5 agosto 2022 ed il Piano Regolatore Portuale di Napoli, formulano i seguenti indirizzi sulle infrastrutture portuali di competenza dell'AdSP:

- Porto di Bagnoli-Coroglio

Ricade a ridosso di una vasta area (ex Italsider) interessata da una importante programma di riqualificazione e bonifica ambientale a decorrere dal 2000; le competenze della bonifica dal 2014 sono state trasferite in capo al Commissario straordinario di Governo designato ex art. 33 Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 (c.d. "Sblocca Italia" - convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164). In tale area si prevede la formazione di un porto turistico in luogo degli attuali ormeggi stagionali posti a ridosso dell'isolotto di Nisida. Nel 2005 il Comune di Napoli, a seguito della Variante urbanistica al PRG, ha approvato un primo PUA Bagnoli-Coroglio per la realizzazione di un parco urbano da 120 ettari, attuato da Bagnolifutura S.p.A. (poi fallita) che prevedeva funzioni miste: residenze, parco urbano, porto turistico, servizi culturali. Nel 2014 è stato istituito il Commissario straordinario di Governo per la bonifica e la rigenerazione di Bagnoli con il PUA comunale che resta formalmente vigente mentre l'attuazione viene posta in capo al Commissario di Governo. Nel 2017 è stato approvato un "Programma di risanamento ambientale e rigenerazione urbana dell'area di rilevante interesse nazionale Bagnoli-Coroglio" (c.d. "Praru"), che funge da atto programmatiche superiore e aggiorna gli obiettivi. A margine di tale area di competenza del Commissario di Governo è prevista, nello specchio acqueo di competenza dell'AdSP, la costruzione di un nuovo porto inserito nello specchio acqueo posto a tergo dell'isolotto di Nisida ove attualmente sono disponibili ormeggi su pontili galleggianti. L'esposizione del paraggio suggerisce l'inserimento di nuove opere foranee di protezione a basso impatto, eventualmente con l'adozione di barriere a cassoni galleggianti. Tale infrastruttura, che rientra nelle competenze dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, potrà essere connessa alle strutture 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. La Legge 8 agosto 2025, n. 119, di conversione del Decreto legge 30 giugno 2025, n. 96 recante "Disposizioni urgenti per l'organizzazione e lo svolgimento di grandi eventi sportivi, nonché ulteriori disposizioni urgenti in materia di sport", all'art.7 prevede che la colmata di Bagnoli e gli antistanti specchi acquei interni alla perimetrazione di cui art. 33 Decreto-Legge 12 settembre 2014, n. 133 potrà essere destinata ad accogliere il campo

base degli equipaggi per l'evento internazionale della 38ma competizione dell'*America's Cup*, programmato per il 2026-2027, il cui campo di competizione è allocato nello specchio acqueo del golfo di Napoli, tra Capo Posillipo e Castel dell'Ovo, a ridosso delle aree del demanio marittimo di competenza dell'AdSP.

- Approdo Circolo Posillipo

È un piccolo approdo sulla costa di Posillipo, a ridosso di largo Sermoneta, che protegge uno specchio acqueo e le banchine demaniali in concessione, dal 1925, al Circolo Nautico Posillipo; tale approdo è ospita unità a vela per attività sportive agonistiche e dilettantistiche; nel periodo estivo ospita un limitato numero di unità da diporto.

- Porto di Mergellina

È caratterizzato da strutture obsolete e volumetrie di servizio temporanee prevalentemente realizzate antecedentemente al 1967, con pontili in legno e strutture molto eterogenee. Attualmente è destinato all'ormeggio di unità da diporto di lunghezza fino a 75 m, all'ormeggio stagionale di mezzi a servizio dei collegamenti marittimi ed all'ormeggio di unità della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza e dei VV.F. Inoltre, ospita a ridosso del molo di sopraflutto, unità destinate al ceto peschereccio. Il porto di Mergellina è sottoposto alla tutela del Dlgs 42/04 per la particolare rilevanza storica, culturale e paesaggistica del contesto territoriale. Per tale porto non si prevede una estensione dello specchio acqueo e delle opere foranee ma si prospetta una rimodulazione interna dello specchio acqueo e dei pontili per migliorare la sicurezza e la capacità ricettiva per la nautica stanziale e stagionale, nonché per i *maxi yacht*, valutando una riduzione o una eliminazione degli ormeggi per i collegamenti marittimi che invece sono allocati al molo Beverello all'interno del porto di Napoli. Le attuali volumetrie disponibili sulle aree in concessione sul molo Sannazzaro alla compagnie di navigazione potrebbero essere, in linea con il PUA in corso di adozione da parte del Comune di Napoli, riconvertite per essere destinate all'utenza della nautica da diporto, valutando anche una rimodulazione e/o rilocalizzazione delle volumetrie poste a ridosso della viabilità comunale (Via Caracciolo) ed una riduzione delle unità in ormeggio della Guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto, tenuto conto della scarsa disponibilità di spazi a terra e a mare.

- Porto di Borgo Marinari

Tra Castel dell'Ovo e la colmata di Santa Lucia, il porto ospita le unità dei circoli velici e le unità da diporto ormeggiate a pontili galleggianti ed alle banchine esistenti, con servizi di distribuzione carburanti ed un polo nautico di manutenzione.

Il contesto, sottoposto alla tutela del D.lgs. 42/04 per la particolare rilevanza storica, culturale e paesaggistica, esclude interventi di ampliamento; si prevede pertanto un riordino degli ormeggi a seguito di una razionalizzazione dei pontili galleggianti, in grado da privilegiare la sicurezza della navigazione, una riqualificazione funzionale degli specchi acquei interni favorendo una più efficace integrazione con le attività sportive, culturali, di ristorazione e per il tempo libero presenti all'interno del Borgo Marinari.

- Porto turistico di Molosiglio

Anche tale ambito, collocato a ridosso del Molo San Vincenzo, è sottoposto alla tutela del D.lgs. 42/04 per la particolare rilevanza storica, culturale e paesaggistica. Per esso si prevede un ampliamento dello specchio acqueo protetto sia per migliorare l'offerta diportistica, sia per ospitare *maxiyacht*, sviluppando tra lo storico Molo S. Vincenzo e il Molosiglio, un "marina urbano" di livello internazionale, connesso allo straordinario retroterra dei beni culturali e la via Partenope, valutando una soluzione di grande qualità paesaggistica che lasci integro il molo borbonico di S. Vincenzo e consenta di prolungare a mare la passeggiata di via Partenope.

- Darsena Acton

Un tempo porto militare della marina borbonica è posto in adiacenza ai giardini di Molosiglio che ospitarono l'Arsenale Militare borbonico. Tale contesto, sottoposto alla tutela del Dlgs 42/04 per la particolare rilevanza storica, culturale e paesaggistica, esclude interventi di ampliamento non essendo prevedibile una modifica della configurazione delle banchine e dello specchio acqueo e degli edifici ottocenteschi intorno alla parte gestita dalla Marina Militare che potrebbero rappresentare una "piazza sul mare" di fruizione pubblica ospitanti attività commerciali, culturali, poli museali solo in caso di futura dismissione delle attività militari. Attualmente si conferma la destinazione d'uso che garantisce ospitalità per unità da diporto destinate al charter nautico oltre ai mezzi della Capitaneria di Porto.

- Porto di Vigliena

Il DPSS approvato dal MIT nel 2022 prevede la costruzione di un nuovo porto turistico a Vigliena per la nautica da diporto con imboccatura separata da quella di levante del porto commerciale, deprivato della banchina sulla riva in

modo da salvaguardare e valorizzare gli arenili esistenti in coerenza con la progettualità in corso da parte del Comune di Napoli nell'area di San Giovanni a Teduccio.

- Approdi di Marechiaro, Riva Fiorita e Posillipo-Circolo
 Detti approdi, nonché i punti di ormeggio 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. Per essi si prevede un possibile ampliamento degli specchi acquei (non superiore al 20% di quelli attualmente disponibili), un rafforzamento delle opere foranee ed una riconfigurazione dei pontili di ormeggio anche con opere di rimodellamento dei fondali.

10.4 Ambito vesuviano

L'Ambito vesuviano, che include cinque porti di interesse regionale, si presenta come il territorio più discontinuo, con aree di straordinario interesse naturalistico, archeologico o architettonico, centri storici di grande qualità non in buone 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.

Tabella 16: Porti e approdi turistici in Ambito Vesuviano

ID		COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
							m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.
1	VE01	Portici	Granatello	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1	43.500	34.000	77.500	365	150	101	60	1.373
2	VE02	Ercolano	Villa Favorita			B1	5.100	500	5.600	-	-	-	40	
3	VE03	Torre del Greco	Torre del Greco			B1	117.100	61.900	179.000	617	106	140	140	
4	VE04	Torre Annunziata	Torre Annunziata			B2	312.600	241.500	554.100	950	-	300	350	
5	VE05	Castellammare di Stabia	Marina di Stabia			B1	210.160	189.402	399.562	1.050	185	-	783	
1	VE06	Cast.mare di Stabia	Porto Turistico C/mare	Vesuviano (VE)	Golfo di Napoli	B1	413.018	454.935	867.953	730	330	690	671	671

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.

Le LPPT 2002 hanno affidato all'area vesuviana un ruolo di significativo potenziamento del sistema dei porti turistici regionali attraverso una programmazione mirata ed equilibrata di nuovi porti, come il Marina di Stabia e la 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.

- Porto del Granatello

Il porto nel Comune di Portici è stato oggetto di interventi di riqualificazione. L'infrastruttura è destinata all'ormeggio di unità da diporto e ai servizi di collegamento marittimo. La delimitazione di ambito del Porto del Granatello è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974.

- Approdo di Ercolano

Questo approdo è di fatto inutilizzabile per effetto di fenomeni naturali di interrimento dovute al trasporto solido litoraneo. Per la fruizione dell'infrastruttura esistente e dell'eventuale sviluppo turistico e dei collegamenti marittimi, appaiono necessarie opere di rimodellamento dei fondali e il rafforzamento delle opere. È altresì ipotizzabile l'ampliamento degli specchi acquei, anche mediante installazione di pontili di ormeggio.

- Porto di Torre del Greco

Attualmente il porto di Torre del Greco ospita sia attività di cantieristica navale e del ceto peschereccio, sia attività dedicate alla nautica da diporto, nonché unità veliche sportive del Circolo Nautico. La delimitazione di ambito del Porto di Torre del Greco è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974 e successivamente con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.10 del 11/03/2009.

Per questo porto sarebbe possibile una riconfigurazione dello specchio acqueo interno disponibile con la modifica del molo di sottoflutto e la demolizione di tutte le volumetrie collocate nelle aree a ridosso della banchina di riva che, in maniera disomogenea ed impattante, sono occupate da cantieri navali. La tradizione cantieristica di Torre del Greco andrà salvaguardata attraverso un processo di delocalizzazione dei piccoli cantieri navali in aree interne già individuate dall'Amministrazione Comunale nell'ambito di un percorso attivato per il recupero del *waterfront* a ridosso della banchina di riva. Il rafforzamento delle opere foranee poste a levante dell'imboccatura portuale potrà consentire un sensibile miglioramento dello specchio acqueo protetto. Inoltre, si conferma il ruolo all'interno dei collegamenti marittimi e nel settore della pesca e delle attività sportive. Il Comune di Torre del Greco con delibera di Giunta comunale

n. 256 del 6.8.2025 ha approvato il Documento programmatiche alla Progettazione relativo ad un intervento di riqualificazione, valorizzazione e ampliamento dell'area portuale del Comune con l'obiettivo di definire una migliore connessione, soprattutto a livello pedonale, tra il porto e la città, delocalizzare i cantieri navali, favorire il possibile scalo di navi da crociera e incrementare l'offerta diportistica.

- Porto di Torre Annunziata

A tale porto, classificato con R.D. n.590 del 6/12/1895 come porto di II categ., II classe, I serie dei Porti Nazionali , nella diversificazione delle funzioni del sistema portuale campano, è attualmente assegnato il ruolo di importante scalo mercantile (per rinfuse solide e liquide) e, in parte, di porto peschereccio; lo specchio acqueo ospita attualmente nella darsena più interna attività dedicate alla nautica da diporto. Il porto è dotato di un Piano Regolatore Portuale approvato con DM Min Lavori Pubblici del 14/5/1962 tutt'ora vigente a norma dell'art.5 della L.84/94 e pertanto risulta possibile il completamento delle opere in esso previste, con il prolungamento del molo di sopraflutto, la formazione (rafforzamento) del nuovo molo di sottoflutto, la realizzazione delle darsene e delle colmate interne. Le attività dovranno essere accompagnate da importanti interventi di escavo dei fondali, in quanto il trasporto solido litoraneo ha di fatto portato a diffusi fenomeni di insabbiamento. La delimitazione di ambito del Porto di Torre Annunziata è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974.

- Porto turistico di Marina di Stabia

Di recente realizzazione nel tratto di costa compreso tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, rappresenta insieme al Marina di Arechi il più consistente intervento, in ambito regionale, sulla portualità turistica eseguito a decorrere dal 2002 ed ospita all'attualità 783 unità e navi da diporto fino a 63 m. Il porto è in concessione alla società Marina di Stabia spa. Il complesso include, tre le opere di completamento a terra ancora da eseguire, importanti volumetrie sulla banchina di riva a destinazione turistico-ricettiva, un polo commerciale, un centro congressi e uno di benessere, un palazzetto degli sport del mare e civili abitazioni.

- Porto di Castellammare di Stabia

Di competenza della AdSP per effetto del D.M. del 18 settembre 2006, 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 hanno portato ad un attento studio di fattibilità mirato a verificare la possibilità che Castellammare assolva anche la funzione di ulteriore scalo crocieristico del golfo di Napoli. Le soluzioni di sviluppo previste sono state coordinate dall'AdSP con i diversi interlocutori istituzionali e sono contenute nel DPSS e nel nuovo Piano Regolatore del Porto di Castellammare che include il prolungamento del molo di sopraflutto, il ribaltamento a mare di un'area per la formazione di un nuovo bacino di carenaggio, un accesso indipendente per l'area cantieristica, la riqualificazione del *waterfront* portuale (anche con demolizione / riconversione di alcune volumetrie) e l'ampliamento dell'area destinata alla nautica da diporto ed all'ormeggio di *maxiyacht*. La delimitazione di ambito del Porto di Castellammare di Stabia è stata approvata con D. Ministero Marina Mercantile del 01/07/1974.

10.5 Ambito Sorrentino

L'ambito sorrentino, che include anche l'isola di Capri, comprende otto porti turistici in un territorio costiero costituito da due distinti sistemi insistenti sulle 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, la manutenzione ordinaria e straordinaria e la riqualificazione dell'esistente.

Tabella 17: Porti e approdi turistici in Ambito Sorrentino

ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
						m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.
1 SO01	Vico Equense	Marina di Vico	Sorrentino (SO)	Golfo di Napoli	A	20.800	14.200	35.000	200	60	70	70	1.545
2 SO02	Vico Equense	Marina di Aequa			A	21.000	10.500	31.500	169	54	115	115	
3 SO03	Piano di Sorrento	Marina di Cassano			A	28.500	18.600	47.100	158	134	185	185	
4 SO04	Sant'Agnello	Marina di Sant'Agnello			A	42.630	16.230	58.860	285	-	100	130	
5 SO05	Sorrento	Marina piccola			A	44.000	22.600	66.600	255	60	189	190	
6 SO06	Sorrento	Marina grande			A	14.000	5.500	19.500	120	81	50	50	
7 SO07	Massalubrense	Marina di Puolo			A	25.500	10.150	35.650	102	-	135	135	
8 SO08	Massalubrense	Marina della Lobra			A	18.320	12.500	30.820	215	-	270	270	
9 SO09	Capri	Marina grande			A	107.110	36.890	144.000	460	260	380	400	

- Marina di Aequa (o anche Marina di Seiano)
Collocato nella frazione di Seiano del Comune di Vico Equense, conferma il ruolo stagionale per la nautica da diporto e la piccola pesca, con un punto di attracco per il sistema dei collegamenti marittimi stagionali compatibilmente con il vincolo archeologico presente nell'area; in tale porto si potrebbero valutare interventi di manutenzione delle opere foranee e di riordino interno dei pontili e degli ormeggi.
- Marina di Vico
È un piccolo approdo collocato nel Comune di Vico Equense, con il ruolo stagionale per la nautica da diporto e la piccola pesca che 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.
- Approdo di Meta di Sorrento
Presenta prevalentemente funzioni legate all'ormeggio stagionale per il diporto e alle attività sportive.
- Marina di Cassano
Per tale Marina di Piano di Sorrento si conferma la destinazione al diporto stagionale, alla cantieristica di piccole unità ed alla pesca, con la possibilità di una riconfigurazione degli specchi acquei interni e degli ormeggi. Tuttavia, ogni intervento sulle opere a mare va attentamente valutato in relazione alle attività commerciali che si sono sviluppate sul litorale, alla stabilità dei costoni prospicienti la spiaggia (lato Sant'Agnello) nonché al vincolo archeologico presente nell'area e alle interferenze, sul piano della sicurezza, tra attività turistiche, diportistiche e cantieristiche; per tale porto si potrebbe valutare una riconfigurazione e riordino degli ormeggi interni, degli accessi pedonali e degli spazi sugli arenili. L'assenza di adeguate aree di parcheggio (solo in parte presenti sul versante di Sant'Agnello) chiede il potenziamento delle attuali strutture verticali di collegamento (ascensori), con la formazione di nuovi percorsi di accesso in grado di garantire il collegamento verticale tra la Marina di Cassano ed il soprastante parcheggio di via delle Rose, in linea con il progetto di fattibilità tecnico economica elaborato dall'ACAMIR nell'ambito della pianificazione degli interventi di mobilità sostenibile e approvato dalla giunta Comunale di Piano di Sorrento. L'intervento è relativo ad un collegamento pedonale meccanizzato fra il parcheggio di interscambio localizzato alla fine di via delle Rose e la Marina di Cassano, ove è localizzato il porto turistico, da realizzare attraverso la costruzione di una coppia di ascensori ed una galleria pedonale di base attrezzata con tappeti mobili, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità pedonale al porto e al mare, attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento che andrebbe ad aggiungersi a quello già in funzione in via Ripa di Cassano, allo stato insufficiente in conseguenza dei notevoli flussi turistici.
- Approdo di Sant'Agnello
L'area in cui è collocato l'approdo è strettamente connessa alla Marina di Cassano ed ha accesso esclusivo dal Comune di Sant'Agnello. Recenti interventi finanziati dalla Regione hanno rafforzato e prolungato l'attuale molo di sopraflutto, migliorando notevolmente la protezione dello specchio acqueo interno, caratterizzato dalla presenza di pontili di ormeggio per uso diportistico stagionale. Tale approdo, con destinazione di diporto stagionale, è caratterizzato dalla presenza di un costone roccioso che ospita, all'interno delle cavità di proprietà privata, due piccoli cantieri navali con relativi scivoli di alaggio e di aree destinate a parcheggio. Ogni intervento sulle opere a mare va attentamente valutato in relazione alle attività commerciali che si sono sviluppate sul litorale, alla stabilità dei costoni prospicienti la spiaggia (lato Sant'Agnello) nonché con il vincolo archeologico presente nell'area e alle interferenze, sul piano della sicurezza. Per tale approdo è da valutare una riconfigurazione e riordino degli ormeggi interni, degli accessi pedonali e degli spazi sugli arenili, auspicabilmente sulla base di una progettualità concertata tra il Comune di Piano di Sorrento ed il Comune di Sant'Agnello.
- Porto di Sorrento - Marina Piccola
Importante scalo della penisola sorrentina adibito sia all'ormeggio stanziale e stagionale della nautica da diporto, sia al traffico commerciale Ro-Ro pax, sia ai collegamenti marittimi per unità veloci. Per lo scalo sorrentino restano confermate

tutte le funzioni attualmente ospitate, incluso quelle a servizio del traffico crocieristico per imbarco e sbarco passeggeri. È da considerare la possibilità di una modesta riconfigurazione delle opere foranee per migliorare la protezione dai marosi, con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e di riassetto interno.

- Porto di Sorrento - Marina Grande

È collocato a ridosso del caratteristico borgo peschereccio di Marina Grande e costituisce un piccolo scalo peschereccio accompagnato da una tradizionale attività cantieristica per la produzione di gozzi sorrentini; per tale porto sono da considerare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

- Approdi di Marina di Puolo e Marina della Lobra

A tali piccoli approdi sono riservate funzioni connesse con il diporto stagionale, le attività sportive e la pesca; per la Marina di Puolo le possibili attività di trasformazione devono essere compatibili con il vincolo archeologico presente nell'area, nonché con servizi e funzioni legate alla Riserva Naturale Marina Protetta "Punta della Campanella". Per entrambi i siti è auspicabile operare una riqualificazione dei borghi; in particolare per Marina della Lobra "il porto della Riserva Naturale Marina", potrà essere valutata la riqualificazione delle aree a terra ed 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. La delimitazione di ambito del Porto di Marina della Lobra è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.167 del 11/11/2010.

- Approdo di Nerano

Collocato nella frazione di Massalubrense, nel caratteristico borgo di Nerano, ospita unità da diporto stagionali su punti di ormeggio. La presenza di un pontile sbarcatoio consente i collegamenti con la terraferma dei turisti in transito e l'accesso dei diportisti al borgo ed alle attività turistiche che lo caratterizzano. L'esposizione del paraggio e le caratteristiche paesaggistiche non consentono di prevedere opere foranee.

- Baia di Recommone

È collocata ai margini della marina di Nerano ed è caratterizzata da una accessibilità esclusivamente pedonale o dal mare; per il pregio paesaggistico non è possibile prevedere opere foranee mentre è da valutare la possibilità di consentire ormeggi temporanei per le unità in transito, preferibilmente con campi boe formati da ancoraggi di nuova generazione secondo modalità rispondenti alle norme previste dall'Ente Parco Marino di Punta Campanella;

- Porto di Capri - Marina Grande

Al pari del porto di Sorrento, è uno dei porti principali dell'ambito costiero con caratteri di polifunzionalità legati al traffico commerciale, turistico e diportistico, pur se inserito in un'isola di piccole dimensioni e di alto valore naturalistico dove non sono ammessi ulteriori impianti portuali. Pertanto, per il porto di Capri saranno valutabili eventuali progettualità finalizzate ad ottimizzare l'offerta turistica nazionale e internazionale e quella diportistica, razionalizzando e riqualificando gli spazi riservati ai collegamenti marittimi ed ai percorsi pedonali di accesso.

- Porto di Capri - Marina Piccola

Il contesto paesaggistico non consente alterazioni sostanziali della costa; si potrà valutare la possibilità di consentire ormeggi temporanei, preferibilmente con campi boe formati da ancoraggi di nuova generazione, in analogia alla baia di Recommone.

10.6 Ambito amalfitano

L'Ambito Amalfitano, che accoglie cinque approdi di competenza regionale, 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.

Tabella 18: Porti e approdi turistici in Ambito Amalfitano

ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
						m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.
1	AM01	Positano	Amalfitano (AM)	Golfo di Salerno	A	3.665	1.680	5.345	-	-	-	-	570
2	AM02	Amalfi			A	82.995	36.420	119.415	256	112	390	390	
3	AM03	Minori			A	3.700	620	4.320	-	-	-	20	
4	AM04	Maiori			B1	12.630	15.760	28.390	190	50	120	120	
5	AM05	Cetara			B1	18.750	15.400	34.150	290	60	15	40	

- **Porto di Amalfi**
 Il porto è collocato a ridosso del centro storico, che è uno dei grandi attrattori turistici della Campania. Il porto presenta una configurazione delle opere foranee che lo protegge dai venti di tramontana ma espone lo specchio acqueo interno ai venti provenienti da sud; attualmente ospita, con impianti stagionali, unità da diporto ed un pontile di imbarco e sbarco per passeggeri. Per tale porto, che ha dimostrato di esprimere forti potenzialità sui collegamenti marittimi litoranei, ferma la ampiezza dello specchio acqueo protetto, è necessario prevedere un rafforzamento delle opere foranee ed è valutabile una revisione della disposizione degli ormeggi e dei pontili galleggianti interni, salvaguardando il patrimonio costiero e gli arenili. La delimitazione di ambito del Porto di Amalfi è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n. 116 del 21/09/2012.
- **Porto di Cetara**
 Il porto ospita sia le funzioni del ceto della pesca che ormeggi stagionali per il diporto nautico e si avvale delle aree di parcheggio disponibili a ridosso della banchina di riva. Soffre dei limiti fisici imposti dalla conformazione della costa che ne condiziona le possibilità di espansione sia a terra che a mare. Recentemente sono stati eseguiti interventi di adeguamento funzionale. Tutti gli ulteriori interventi dovrebbero essere orientati principalmente allo sviluppo integrato con il territorio retrostante attraverso la riqualificazione delle aree a terra e, nel rispetto dei vincoli paesaggistici, è da valutare la possibilità di revisione funzionale dei piani di ormeggio.
- **Punto di attracco di Positano**
 Il borgo di Positano, che rappresenta una delle mete più frequentate del litorale costiero, è caratterizzato da una esposizione a mare aperto e dall'assenza di opere di protezione. Recentemente il banchinamento della riva è stato oggetto di interventi di consolidamento e riconfigurazione da parte della Regione Campania. L'Amministrazione comunale ha promosso la progettazione di un intervento di adeguamento funzionale e strutturale della banchina del porto riguardante la realizzazione anche di un nuovo sistema di approdo mediante pontili ed eventuali nuovi bracci.
- **Porto di Maiori**
 Il porto, collocato all'estremità dell'abitato di Maiori, è di recente formazione (1980) ed è stato oggetto nel 2023 di interventi di riqualificazione e sistemazione strutturale delle opere impiantistiche e di rafforzamento delle opere foranee; include volumetrie ed un parcheggio interrato e costituisce elemento di integrazione con il *waterfront* cittadino. Per detta infrastruttura è necessario l'approfondimento delle problematiche legate ai fenomeni di insabbiamento e delle problematiche relative alla realizzazione di una piattaforma di elisoccorso sui piazzali posti al disopra del parcheggio, nonché ipotizzare interventi di sistemazione della banchina per favorire l'approdo delle navi dedicate ai collegamenti marittimi costieri. L'Amministrazione ha promosso la progettazione di un intervento di adeguamento e ammodernamento della struttura portuale che prevede la realizzazione di un pontile sbarcatoio a servizio delle unità marittime destinate al TPL e il potenziamento della scogliera di testata del molo di sottoflutto.
- **La baia di Vietri sul Mare**
 È caratterizzata da arenili a destinazione turistico-ricreativa suddivisi su quattro distinti tratti costieri non contigui, che si dipartono dalla radice dell'esistente molo di sottoflutto del porto commerciale di Salerno. Questo tratto di costa, di notevoli qualità paesaggistiche, è privo di opere foranee di protezione, mentre è da valutare la installazione di campi boa stagionali coerenti con la presenza di arenili.
- **Costa di Praiano**
 È caratterizzata da una costa alta, fortemente articolata e priva di opere foranee di protezione, che vede la presenza di piattaforme di piccole dimensioni rialzate rispetto al livello del mare che ospitano solarium o caratteristiche attività di ristorazione. Per tale tratto di costa è possibile solo valutare eventuali ormeggi temporanei su campi boa.

10.7 Ambito Salernitano

L'Ambito salernitano è il tratto di costa corrispondente al centro urbano di Salerno che accoglie cinque infrastrutture dedicate alla nautica da diporto, di cui tre di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. La

costa si articola in una sequenza di porti (commerciale e turistico), di lungomare, di spiagge per la balneazione, senza fratture od ostacoli tra terraferma e acqua. L'ambito salernitano è interessato dalla progettualità espressa dal Masterplan di Salerno Sud ove sono previsti importanti interventi di ripascimento (in parte completati, in parte in corso d'opera ed in parte programmati) trattandosi di litorale sabbioso connotato da importanti fenomeni di erosione, con maggiori problemi sul litorale di Salerno Sud verso Eboli, dove in alcuni punti il mare lambiva la strada provinciale costiera prima degli interventi di ripascimento completati nel 2023.

La città di Salerno ha consolidato, con una molteplicità di interventi in parte eseguiti ed in parte in corso o programmati, attraverso un ampio ed articolato processo di pianificazione urbanistica in progressivo aggiornamento, un nuovo rapporto di contiguità spaziale e funzionale con il suo mare; particolare attenzione è stata riservata 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.

Il DPSS approvato dal MIT con DM n. 251 del 5 agosto 2022 ed il Piano Regolatore Portuale di Salerno formulano gli indirizzi sulle infrastrutture portuali di competenza della AdSP.

Tabella 19: Porti e approdi turistici in Ambito Salernitano

Tabella 19: Porti e approdi censiti in Ambito Salernitano														
ID		COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
							m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.
1	SA01	Salerno	Arechi	Salernitano (SA)	Golfo di Salerno	B1	340.000	7.300	347.300	1.235	290	-	906	926
2	SA02	Salerno	Pastena			B1	131.300	26.900	158.200	130	30	-	20	
1	SA03	Salerno	Porto di Santa Teresa	Salernitano (SA)	Golfo Salerno	B1	112.400	3.700	116.100	346	191	-	600	1.160
2	SA04	Salerno	Masuccio Salernitano			B1	46.000	50.000	96.000	507	202	500	260	
3	SA05	Salerno	Porto Commerciale			B1	57.600	17.100	74.700	0	0	327	300	

- Porto di Santa Teresa di competenza della AdSP

Attualmente il porto di Santa Teresa ospita pontili destinati a unità da diporto fino a 12/14m; recentemente, con la costruzione del parcheggio della Piazza della Libertà (2022) a ridosso del compendio edilizio noto come *Crescent*, è stato completato anche il banchinamento della riva. L'AdSP ha previsto il prolungamento del molo Manfredi (destinato a traffico crocieristico e ubicato a ridosso della stazione marittima di Zaha Hadid) e la resecazione di un tratto dell'attuale molo mediano che, all'attualità, seziona il porto commerciale da quello di Santa Teresa. A seguito di tale intervento si separeranno definitivamente i flussi diretti al traffico commerciale da quelli del diporto, formando un nuovo approdo attrezzato per circa 600 posti barca a ridosso della Piazza della Libertà che al suo interno potrà ospitare volumetrie di servizio sulla banchina di riva ed un ampio parcheggio pubblico. È possibile prevedere, nel futuro, anche la riconfigurazione della testata del molo di sottoflutto per migliorare la fruibilità dello specchio acqueo interno.

- Porto del Masuccio Salernitano di competenza della AdSP

Attualmente il porto, collocato a ridosso di Piazza della Concordia ed a questa sottoposto, ospita alcune unità da diporto, le unità a vela dei circoli sportivi e serve gli approdi per i collegamenti marittimi per la costiera amalfitana e sorrentina e per il Cilento. Rilevanti sono i traffici passeggeri che si registrano da tale porto che gode della vicinanza della stazione ferroviaria. Per il potenziamento si prevede l'ampliamento dello specchio acqueo, la formazione di una nuova opera foranea che si diparte dalla foce del fiume Irno, la resecazione di parte del molo di sopraflutto per ampliare lo specchio acqueo protetto e la radicale riconfigurazione dei pontili di ormeggio, avvicinando alla banchina di riva gli ormeggi destinati ai collegamenti marittimi. L'opera potrà essere completata con la riconfigurazione della banchina di riva, la delocalizzazione dei circoli nautici e la formazione di un parcheggio e di volumetrie commerciali nel sottopiazza della Concordia. L'intervento di rifunzionalizzazione del porto Masuccio Salernitano e di piazza della Concordia potrebbe prevedere nell'area di piazza della Concordia la realizzazione di un ampio parcheggio di superficie complessiva di ca. 6800 m² che con la copertura pedonale e carrabile costituisce prolungamento della piazza e dell'annesso lungomare e la rifunzionalizzazione degli accessi al porto Masuccio Salernitano. Tale intervento rappresenta il completamento del più ampio progetto di riqualificazione del Fronte del Mare che si sviluppa sul lungomare Trieste tra due poli: Piazza della Libertà e Piazza della Concordia.

- Porto turistico Marina di Arechi

Insieme al Marina di Stabia, rappresenta la più importante e completa realtà dedicata alla nautica da diporto. L'infrastruttura portuale risponde al modello di "marina", ossia porto concepito prevalentemente per la stanzialità di unità e navi da diporto, caratterizzato da una eccellente dotazione di servizi all'utente e all'imbarcazioni, integrati con attività economiche complementari (ristoranti, bar, discoteche, strutture commerciali dedicate etc.). Il Marina è in grado di ospitare 906 posti barca con lunghezze fino a 50 m di lunghezza f.t., e prevede, nella sua piena realizzazione, oltre

alla funzione diportistica con servizi di ormeggio, parcheggi ed aree di incontro e svago, anche servizi commerciali e ricettivi ed è stato realizzato con partenariato pubblico privato. L'atto di concessione demaniale marittima riguarda una superficie di 340.000 m² di specchio acqueo e 7.300 m² di aree a terra. La realizzazione dell'opera è prevista in due distinte fasi: Fase I relativa alla realizzazione delle opere "a mare" (opere marittime, impianti, collegamenti a terra ed opere accessorie) e Fase II relativa alla realizzazione delle opere "a terra" (Edificio Club Nautico, Ponte, Aree esterne e Marina). Ad oggi al Marina di Arechi è del tutto completato ed operativo l'intervento a mare (infrastruttura portuale, viabilità secondaria di accesso, parcheggi, servizi e relativa impiantistica), mentre sull'intervento a terra sono incorse criticità di realizzazione dovute, tra l'altro, al verificarsi di un progressivo insabbiamento dei fondali che ha interessato il lato ponente ed il molo di sottoflutto, destinato all'ormeggio dei Mega-Yachts, limitando l'utilizzo di una porzione consistente della infrastruttura. Sul fenomeno sono in corso attività tecniche volte a limitare o impedire del tutto il trasporto solido litoraneo. L'insabbiamento ha inoltre, ritardato l'avvio delle opere di fase 2 relativamente alle quali è stata presentata dal concessionario una proposta di rivisitazione tecnico/funzionale.

- Porto di Pastena

Attualmente il porto di Pastena prevede una infrastruttura molto piccola, con un piccolo specchio acqueo delimitato da un'opera foranea. In tale contesto è previsto un'iniziativa di *Project Financing* per la costruzione di un Marina dotato di circa 450 unità da diporto fino a 25 m che include anche interventi edilizi di riconfigurazione integrale del *waterfront*, su un'area di 26.900 m² di superfici a terra di proprietà comunale e 131.300 m² di specchio acqueo ed arenile. Allo stato le opere non sono state ancora avviate essendo stata trasferita la competenza in materia di valutazione di impatto ambientale dalla Regione al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE). A luglio 2025 è stato completato ed inoltrato al MASE l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale che è in corso di istruttoria e valutazione.

10.8 Ambito della Piana del Sele

L'Ambito della Piana del Sele è il tratto di costa che 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 sei metri per anno.

La vocazione turistica della fascia litoranea tra Pontecagnano e 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 possibili 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 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, il *Master Plan* Litorale Salerno-Sud prevede la realizzazione di un pontile di accosto a Pontecagnano Faiano, la creazione di una pista ciclabile e il miglioramento della viabilità, con l'obiettivo di connettere l'area dell'aeroporto con le vie del mare.

Sarà possibile valutare interventi integrati di riqualificazione del tessuto costiero urbanizzato anche attraverso l'eventuale formazione di porti a secco 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, anche ipotizzando sistemi portuali da realizzare dietro la linea di costa mediante escavo dei fondali e realizzazione di strutture di protezione di modesta estensione per proteggere il canale di accesso. 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. L'intero litorale salernitano è area di interesse archeologico e pertanto andranno caso per caso verificate le soluzioni progettuali con idonei studi e prospezioni coordinate con la competente Soprintendenza.

10.9 Ambito Cilentano

Rappresenta la propaggine a mare del territorio ricadente nel Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano che ospita ben otto porti / approdi turistici e 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 ed è interessato dalla pianificazione contenuta nel Masterplan del Cilento Sud.

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.

Tabella 20: Porti e approdi turistici in Ambito Cilentano

ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
						m²	m²	m²	m	m	n.	n.	n.
1	CI01	Agropoli	Cilentano (CI)	Costa del Cilento	B1	114.120	28.200	141.800	564	159	1.040	1.040	2.705
2	CI02	Castellabate			A	27.880	17.500	45.380	350	95	413	410	
3	CI03	Montecorice			A	28.900	11.540	40.440	396	124	-	150	
4	CI04	Pollica			A	41.500	42.500	84.000	500	135	460	460	
5	CI05	Casal Velino			A	35.440	25.970	61.410	525	180	120	120	
6	CI06	Pisciotta			A	34.530	21.950	56.480	250	108	100	100	
7	CI07	Centola			A	33.685	11.810	45.495	230	40	155	200	
8	CI08	Camerota			A	49.150	24.580	73.730	435	80	225	225	

Nel Cilento, i ritmi di erosione costiera superano di gran lunga i valori di un metro all'anno e rappresentano una importante criticità; 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.

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.

- Porto di Palinuro

Collocato a ridosso di Capo Palinuro, a poca distanza dall'abitato omonimo, sorge su un tratto costiero di rilevante qualità paesaggistica ed ambientale che lo rende una importante meta del turismo diportistico e ricreativo. Il porto, scelto anche come punto di sosta privilegiato sulla rotta da e per le Isole Eolie, è dotato dei principali servizi ed è in grado di ospitare unità e navi da diporto fino a 70 m e gode di fondali profondi. Attualmente il molo di sopraflutto per la parte banchinata consente ormeggi in banchina dotata di servizi di corrente elettrica e acqua corrente. Nello specchio acqueo sono collocati ormeggi al gavitello. Per tale porto è valutabile la formazione di opere foranee di completamento e di riorganizzazione dello specchio acqueo protetto. La delimitazione di ambito del Porto di Palinuro è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.40 del 03/04/2009.

- Porto di San Nicola a Mare

La struttura portuale del Comune di Montecorice, localizzata in frazione Agnone Cilento e precisamente nell'area denominata San Nicola, rappresenta uno dei maggiori elementi di attrazione della stessa area, oltre ad essere la porta di accesso al Comune di Montecorice e di tutta le zone circostanti; da ciò l'esigenza di rendere la struttura accogliente adeguandola alla richiesta in continua evoluzione. L'obiettivo principale da perseguire è quello di avere un impianto sicuro e funzionale attraverso interventi di messa in sicurezza e ampliamento. L'impianto allo stato attuale è costituito da un molo di sopraflutto, un molo di sottoflutto, banchina di riva, piazzale, locale officina con relativi servizi ed aree attrezzate tra cui un ampio parcheggio. La struttura è stata anche oggetto di altri interventi che hanno interessato sia l'area del bacino che quella esterna (banchine, piazzale di riva, ammodernamento dei moli). In particolare, sono state eseguite lavorazioni sulla mantellata esistente a protezione del molo di sopraflutto per impedire tracimazioni. A causa

della conformazione del bacino, sono frequenti i fenomeni di deposito dei sedimenti, con conseguente progressiva riduzione dei fondali interni, che richiedono continui interventi di manutenzione straordinaria.

L'Amministrazione comunale ha promosso la progettazione di un intervento di messa in sicurezza complessiva dell'infrastruttura esistente, comprendente, tra le altre, la sistemazione del litorale, l'allungamento del braccio del molo di sopraflutto, la realizzazione di un nuovo molo di sottoflutto e il banchinamento del molo di sottoflutto esistente.

- Porto di Agropoli

Il Porto di Agropoli si trova a nord ovest del centro storico della città di Agropoli e fa parte del contesto del Parco Nazionale del Cilento ed è vicinissimo all'area naturalistica Trentova-Tresino (Baia di Trentova) area patrimonio dell'Unesco. Il porto conta allo stato attuale circa 1.040 posti barca, risultando il primo porto del Cilento ed uno dei maggiori a Sud di Salerno. È un porto ricavato all'interno di una insenatura naturale, con uno specchio acqueo protetto da un imponente molo di sopraflutto ed un bolo di sottoflutto; è dotato di banchina di riva con ampio piazzale retrostante e rappresenta una delle più importanti realtà del Cilento, anche sotto il profilo dell'accesso dei collegamenti marittimi litoranei.

Lo specchio acqueo del porto conta quattro pontili fissi e vari pontili galleggianti ed un'area transito. Il porto è caratterizzato da un fondale in roccia calcarea, la cui natura ha sempre determinato, in termini di profondità batimetriche, una limitazione allo sviluppo delle attività per la limitata altezza del tirante idrico. L'Amministrazione comunale ha promosso la progettazione di un intervento di messa in sicurezza complessiva del porto esistente e di sistemazione e ampliamento della infrastruttura marittima, finalizzato all'aumento della capacità ricettiva del bacino portuale. I lavori di ripristino dei fondali hanno ottenuto nell'agosto 2025 il parere di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. La delimitazione di ambito del Porto di Agropoli è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.232 del 30/12/2011.

- Porto di Acciaroli

Il porto di Acciaroli è uno dei principali approdi turistici della zona e rientra all'interno del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni. Ha una lunga tradizione marinara ed è stato più volte premiato con la Bandiera Blu per la qualità delle acque e dei servizi anche grazie a molteplici interventi infrastrutturali programmati dalla Regione Campania e finanziati con fondi comunitari. Il porto è composto da un molo di sopraflutto e uno di sottoflutto, che garantiscono un buon riparo dai venti predominanti, e offre 460 posti barca per imbarcazioni da diporto di varie dimensioni. Oltre alla funzione turistica e diportistica, il porto mantiene una piccola attività di pesca locale (la banchina di riva è stata riqualificata nel 2025 dalla Regione Campania), che contribuisce a mantenere viva la tradizione gastronomica del borgo. Oggi il porto rappresenta non solo un'infrastruttura strategica per la nautica da diporto, ma anche un elemento centrale per il turismo costiero, punto di partenza ideale per escursioni lungo la Costa del Cilento. Per questo porto è da valutare la possibilità di potenziamento delle strutture destinate ai servizi di collegamento marittimi.

- Marina di Pisciotta

L'approdo esistente ospita unità da diporto e piccole unità da pesca a servizio del borgo di pescatori. Presenta una vocazione turistica ma non di grande massa, con capacità di ospitare circa 100 unità di dimensione non superiore a 10 m, con due piccoli scali di alaggio. Relativamente ai fondali attualmente molto bassi, fino a 1.5 m, sono valutabili interventi di adeguamento, mentre per le banchine e gli scali di alaggio sono ipotizzabili interventi di rifunzionalizzazione. La delimitazione di ambito del Porto di Pisciotta è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.123 del 31/08/2009 surrogato dal DD. 159 del 15/10/2009.

- Porto di San Marco di Castellabate

Si tratta di un borgo marinaro con radici antiche, riconducibili anche al porto greco-romano (Erculia) che è stato un importante snodo marittimo/commerciale. Resti di strutture antiche del porto, moli, ancore e necropoli sono tuttora visibili o rinvenuti nelle vicinanze ed è inserito nel Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni e nell'Area Marina Protetta Santa Maria di Castellabate. Il porto turistico è completamente banchinato sul lato interno e protetto ad ovest da un molo di sopraflutto a tre bracci e ad est da un moletto di sottoflutto a scogliera ed ospita circa 410 unità da diporto compatibili con fondali bassi, fino a 3,0 m.

Anche tale approdo presenta fondali bassi, per cui sono valutabili interventi di adeguamento dei fondali e, conseguentemente, interventi di rifunzionalizzazione delle banchine e degli scali di alaggio.

Nell'ambito del litorale afferente al territorio di Castellabate, l'Amministrazione Comunale ha presentato, con delibera di Giunta comunale n. 21 del 10.2.2025, una proposta di finanza di progetto, ai sensi dell'art. 193 del D.Lgs. n. 36/2023, per l'affidamento in concessione della progettazione esecutiva, costruzione e gestione del "piccolo approdo portuale in località Punta dell'Inferno". La proposta, coerente con le LPPT 2002, individua interventi che contribuiscono alla riqualificazione della fascia costiera cilentana, alla creazione di un'infrastruttura utile allo sviluppo del turismo nautico

e alla mobilità alternativa via mare. La delimitazione di ambito del Porto di San Marco di Castellabate è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.98 del 03/07/2009.

- Marina di Camerota

Il porto di Marina di Camerota è un porto turistico a funzione mista che ospita sia diporto nautico che il ceto della pesca, capace di ospitare unità e navi da diporto di lunghezza fino a 35 m e con pescaggio fino a 4.5 m. È confinato da un molo di sopraflutto di circa 435 m e da un molo di sottoflutto di circa 80 m che racchiudono un bacino di 73.730 m² ed è dotato di 820 m di banchine con ampi piazzali retrostanti. È collocato in posizione strategica, in area integrata da notevoli bellezze naturalistiche, grotte paleontologiche e arenili molto ampi. Sono valutabili solo interventi "invarianti" di manutenzione ordinaria e straordinaria, per il miglioramento degli arredi interni, degli impianti e dei servizi già esistenti. L'infrastruttura è stata interessata recentemente da lavori di messa in sicurezza e adeguamento, finanziati dalla Regione Campania. La Regione Campania ha recentemente finanziato i lavori di messa in sicurezza ed adeguamento infrastrutturale del porto. La delimitazione di ambito del Porto di Marina di Camerota è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.155 del 02/11/2010.

- Marina di Casalvelino

Posta in una posizione strategica tra Marina di Pioppi e Marina di Ascea, parte del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, è una località balneare molto apprezzata, con arenile sabbioso, lidi attrezzati, spiagge libere e numerosi servizi per il turismo. Il porto, che ospita fino a 120 unità da diporto, è protetto da un molo di sopraflutto a tre bracci, e da un molo di sottoflutto a gomito con testata triangolare ed ospita all'interno di uno specchio acqueo di 35.440 m² sette pontili galleggianti; l'ultimo tratto del molo di sopraflutto serve le imbarcazioni in transito. Anche tale porto è caratterizzato da fondali bassi in alcune zone che limitano l'accesso di barche con pescaggio maggiore e fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura o dell'accesso, che determinano difficoltà in determinati periodi, specie dopo condizioni meteo sfavorevoli. Questo porto richiede solo interventi "invarianti" di manutenzione ordinaria e straordinaria per il miglioramento degli arredi interni, degli impianti e dei servizi già esistenti oltre che interventi di rimodellamento dei fondali. La delimitazione di ambito del Porto di Casal Velino è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.71 del 29/06/2011.

10.10 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.

In questo ambito sono presenti quattro importanti porti / approdi turistici.

Tabella 21: Porti e approdi turistici in Ambito Golfo di Policastro

ID	COMUNE	PORTO	AMBITO LPPT	AMBITO PUAD	CLASS.NE PUAD	SPECCHIO ACQUEO (A)	AREA A TERRA (B)	TOTALE (A+B)	SOPRAFLUTTO	SOTTOFLUTTO	POSTI BARCA 2002	POSTI BARCA 2024	POSTI BARCA x AMBITO 2024
						m ²	m ²	m ²	m	m	n.	n.	n.
1	GP01	Ispani	Marina di Capitello	Golfo di Policastro (GP)	Golfo di Policastro	B1	17.300	4.000	21.300	274	-	20	790
2	GP01	San Giovanni a Piro	Marina di Scario			B1	26.900	17.400	44.300	325	65	370	
3	GP03	Santa Marina	Marina di Policastro			B1	44.600	23.400	68.000	395	225	260	
4	GP04	Sapri	Sapri			B1	59.200	33.300	92.500	302	356	140	

È un contesto che coniuga la civiltà contadina e quella marinara-mediterranea, inserito in un territorio 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 interessata alla elioterapia 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.

- Marina di Capitello

Capitello è il litorale, prevalentemente sabbioso, nel territorio del comune di Ispani, già oggetto di interventi finalizzati a contrastare l'erosione marina eseguiti, in particolare, mediante una lunga barriera soffolta e un pennello per contenere i sedimenti situato nel tratto più a sud della spiaggia; lo specchio acqueo prospiciente il pontile, sulla cui testata è stata di recente realizzata una scogliera (parallela alla linea di costa), è utilizzato, in periodo estivo, da piccole unità da diporto. Su tale sito è stato finanziato l'intervento di potenziamento della accessibilità marittima della fascia costiera dell'approdo e di messa in sicurezza del tratto della Strada Statale 18. L'intervento prevede la riconfigurazione della scogliera nonché la realizzazione di una passerella in adiacenza alla riva e di due pontili galleggianti ad essa collegati, per il quale è in istruttoria la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). La Regione Campania ha recentemente finanziato i lavori di potenziamento, accessibilità marittima della fascia costiera Cilentana orientale - approdo di Ispani-Capitello e messa in sicurezza di un tratto costiero della SS.18.

- **Marina di Scario**

Il porto di Scario si articola nel molo di sopraflutto e quello di sottoflutto, oltre alla piccola darsena pescatori, e contiene uno specchio acqueo di limitate dimensioni per complessivi circa 370 posti barca. La vicinanza del suggestivo water front del borgo marinaro, in posizione rialzata di qualche metro rispetto alla banchina di riva interna all'area portuale e ad essa strettamente collegata, rappresenta un punto di eccellenza dell'infrastruttura e il principale motivo di richiamo, unitamente all'attrattività della limitrofa Area Marina Protetta "Costa degli Infreschi e della Masseta" fruibile, fra l'altro, con escursioni in imbarcazioni che partono dal porto.

Il porto è interessato, all'attualità, da un rilevante intervento di messa in conformità e di potenziamento infrastrutturale e valorizzazione dell'area portuale; tra gli altri, sono previste opere strutturali atte a risolvere alcune criticità del molo di sottoflutto e mitigarne la tracimazione, impianti e opere di completamento e finitura, il potenziamento dei servizi a terra, il banchinamento dell'esistente scivolo, la sistemazione e razionalizzazione del piazzale.

- **Porto di Sapri**

Il porto di Sapri è uno scalo turistico-peschereccio con accesso continuo, fondali sabbioso-fangosi e bacino protetto da molo di sopraflutto e sottoflutto a gomito. Può ospitare imbarcazioni di lunghezza massima fino a 25 m. Tra il molo di sopraflutto e quello di sottoflutto è racchiuso uno specchio acqueo ampio con banchine che ospitano circa 140 posti barca su pontili a pettine. In questo porto sono valutabili solo interventi "invarianti" di manutenzione ordinaria e straordinaria per il miglioramento degli arredi interni, degli impianti e dei servizi già esistenti, con una possibile riorganizzazione interna dei pontili. L'infrastruttura è stata interessata da lavori di messa in sicurezza e adeguamento, finanziati dalla Regione Campania. La delimitazione di ambito del Porto di Sapri è stata approvata con DD Regione Campania AGC Trasporti e Viabilità - n.124 del 31/08/2009.

- **Marina di Policastro**

Il porto è insediato nella frazione marittima del comune di Santa Marina (Sa) ed è posto al centro del Golfo di Policastro, a sud della foce del Bussento, che ne garantisce il principale apporto di sedimenti.

Il porto è composto da tre moli, quelli di sopraflutto (di 395 m) e di sottoflutto a due bracci (di 225 m), oltre al pennello interno (di circa 100 m) a delimitare la darsena. Lo specchio acqueo protetto presenta uno sviluppo di banchine di circa 1.150 m, con pontili a pettine che possono ospitare fino a 260 posti barca.

Il porto è soggetto a fenomeni di insabbiamento molto rilevanti, in particolare all'imboccatura, con conseguenti riduzioni delle profondità dei fondali. Sono da valutare, pertanto, interventi risolutivi del fenomeno di insabbiamento del porto e di erosione costiera.

Il porto di Policastro Bussentino è attualmente interessato da un intervento di messa in sicurezza e potenziamento infrastrutturale, che prevede la realizzazione del banchinamento di m. 75 del molo sottoflutto per ospitare le barche per la pesca, l'allargamento di parte del molo di sopraflutto e del rifiorimento delle scogliere delle testate dei moli.

Di seguito (cfr Tabella 22) si riporta l'elenco dei 49 porti di rilevanza regionale ed interregionale ai sensi dell'art.6 della L.R. n.3/2002 di cui alla delibera di Giunta Regionale Campania n. 1047 del 19/6/2008. Nella tabella sono anche riportati i decreti dirigenziali di approvazione di definizione degli ambiti portuali e di regolamentazione d'uso degli stessi.

Tabella 22: porti di rilevanza regionale ed interregionale ai sensi dell'art. 6, l.r. n. 3/2002 - delibera G.R. Campania n.1047 del 19/06/2008

n.	Porto	Comune	Ambito	DECRETI DI AMBITO	n.	Porto	Comune	Ambito	DECRETI DI AMBITO
1	Pinetamare	Castel Volturno	Casertano		26	Marina piccola	Sorrento	Sorrentino	
2	Torregaveta	Bacoli	Flegreo		27	Marina grande	Sorrento	Sorrentino	
3	Acquamorta	Monte di Procida	Flegreo	DD 24 del 06/03/2018	28	Marina di Puolo	Massalubrense	Sorrentino	
4	Baia	Bacoli	Flegreo	DM 1/07/1974	29	Marina della Lobra	Massalubrense	Sorrentino	DD 167 del 11/11/2010
5	Marina grande	Bacoli	Flegreo		30	Marina grande	Capri	Sorrentino	
6	Miseno	Bacoli	Flegreo	DD 9 del 04/03/2009	31	Positano	Positano	Amalfitano	
7	Pozzuoli	Pozzuoli	Flegreo	DD 42 del 18/05/2012	32	Amalfi	Amalfi	Amalfitano	DD 116 del 21/09/2012
8	Marina grande	Procida	Flegreo		33	Minori	Minori	Amalfitano	
9	Sancio Cattolico	Procida	Flegreo		34	Maiori	Maiori	Amalfitano	
10	Chiaiolella	Procida	Flegreo		35	Cetara	Cetara	Amalfitano	
11	Corricella	Procida	Flegreo		36	Arechi	Salerno	Salernitano	
12	Ischia	Ischia	Flegreo		37	Pastena	Salerno	Salernitano	
13	Casamicciola	Casamicciola	Flegreo		38	Agropoli	Agropoli	Cilentano	DD 232 del 30/12/2011
14	Lacco Ameno	Lacco Ameno	Flegreo		39	San Marco di Castellabate	Castellabate	Cilentano	
15	Forio	Forio	Flegreo		40	Agnone	Montecorice	Cilentano	
16	Sant'Angelo	Serrara Fontana	Flegreo		41	Acciaroli	Pollica	Cilentano	
17	Granatello	Portici	Vesuviano	DM 1/07/1974	42	Casal Velino	Casal Velino	Cilentano	DD 71 del 29/06/2011
18	Villa Favorita	Ercolano	Vesuviano		43	Pisciotta	Pisciotta	Cilentano	DD 123 del 31/08/2009
19	Torre del Greco	Torre del Greco	Vesuviano	DM 1/07/1974 DD 10 DEL 11/03/2009	44	Palinuro	Centola	Cilentano	DD 40 del 03/04/2009
20	Torre Annunziata	Torre Annunziata	Vesuviano	DM 1/07/1974	45	Camerota	Camerota	Cilentano	DD 155 del 02/11/2010
21	Marina di Stabia	Castellammare di Stabia	Vesuviano		46	Capitello	Ispani	Golfo di Policastro	
22	Marina di Vico	Vico Equense	Sorrentino		47	Scario	San Giovanni a Piro	Golfo di Policastro	
23	Marina di Equa	Vico Equense	Sorrentino		48	Policastro	Santa Marina	Golfo di Policastro	
24	Marina di Cassano	Piano di Sorrento	Sorrentino		49	Sapri	Sapri	Golfo di Policastro	DD 124 del 31/08/2009
25	Marina di Sant'Agnello	Sant'Agnello	Sorrentino						

11 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.

Le linee programmatiche sulla portualità turistica di cui al presente documento stabiliscono la priorità degli interventi di riqualificazione e adeguamento funzionale delle infrastrutture portuali esistenti destinati alla nautica da diporto, affiancata dal potenziamento del sistema, anche 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, denominate "invarianti" ed "opzioni di sviluppo".

Gli interventi ricadenti in una delle citate categorie, nel seguito meglio descritti, devono comunque:

- rispondere ad una verifica di coerenza di obiettivi generali quali:
 - o rispetto degli *standard* di sicurezza dei servizi erogabili;
 - o minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio;
 - o riduzione dell'inquinamento atmosferico acustico e dell'inquinamento delle acque;
 - o promozione dello sviluppo economico del territorio;
- 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;
- disporre di progetti redatti secondo quanto indicato dalle Linee Programmatiche in merito a:
 - o indicazioni procedurali e tecnico-prestazionali per la definizione delle proposte di intervento;
 - o 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.

11.1 Interventi invarianti

Interventi infrastrutturali la cui realizzazione è da ritenersi indipendente dai possibili futuri orientamenti di sviluppo 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:

- gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere foranee;
- le opere necessarie per gli adeguamenti funzionali e la messa in sicurezza delle banchine, dei pontili fissi e galleggianti, delle catenarie e dei corpi morti, nonché di qualsiasi impianto di servizio, incluso l'adeguamento degli ormeggi a servizio dei collegamenti marittimi;
- gli interventi volti a garantire l'accessibilità e l'integrazione intermodale alla rete portuale;
- gli interventi progettati ed approvati 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;
- gli interventi urgenti da eseguire per garantire la sicurezza e la salute pubblica (elisoccorso, pontili sbarcatoi etc.).

Tra gli INTERVENTI INVARIANTI sono inclusi altresì:

- ESCAVI e RIMODELLAMENTO DEI FONDALI: interventi di approfondimento dei fondali degli specchi d'acqua atti a consentire una corretta navigazione all'interno del porto nel rispetto del Dlgs 152/06 del DM 173/2016 e delle Linee Guida dell'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini e dragaggio / biomasse spiaggiate Regione Campania (2024) pubblicate con DGR 17.01.2024, n. 2;
- 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 sgrossatura e/o di ampliamento delle strutture esistenti per aumentare la capacità ricettiva nell'ambito dello stesso specchio acqueo;
- ADEGUAMENTO IMPIANTI E 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 pontili sbarcatoi, fissi o galleggianti, necessari per consentire l'ormeggio occasionale di unità da diporto, unità in servizio sul trasporto pubblico locale, unità di collegamento con navi da crociera o unità di imbarco/sbarco passeggeri da unità da diporto.

11.2 Opzioni di sviluppo

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 anche 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*.

I predetti interventi ricomprendono, tra gli altri:

- Porti a secco: particolari infrastrutture mirate a predisporre l'offerta di accoglienza e ricovero per piccole imbarcazioni da diporto sulla terraferma anziché all'interno di specchi acquei, realizzabili in località ove la realizzazione di opere marittime risulti incompatibile con le caratteristiche ambientali o eccessivamente onerosa sul piano economico-finanziario;
- Campi di ormeggio al gavitello: campi boa stagionali realizzabili nel caso in cui l'ormeggio libero all'ancora sia incompatibile con le caratteristiche ambientali dei fondali marini o per la presenza di reperti archeologici rinvenuti nell'area di interesse.

12 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:

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 dell'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.

Per le 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.

DIMENSIONE MASSIMA DEI PORTI - Per motivi di qualità ambientale è opportuno prevedere ricettività, misurata in numero di posti barca, adeguata al contesto ed ai possibili spazi da asservire a funzioni di parcheggio e servizi; in ogni caso si ritiene che nessuna infrastruttura debba superare il limite di 1.200 posti barca per evitare dannose concentrazioni di flussi.

DIMENSIONAMENTO SPECCHIO ACQUEO - 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) – ferme le dimensioni minime degli specchi acquei di ormeggio e dei canali di manovra – dovrà essere complessivamente dimensionata considerando una superficie minima dell'ordine di 100 m² per posto barca.

DIMENSIONAMENTO PORTI MINORI - Nel caso di strutture dedicate ad ospitare prevalentemente i natanti (Unità fino a 10 m di lunghezza fuori tutto) – nel seguito denominate "porti minori" del sistema in contrapposizione agli altri definiti "maggiori" – la ricettività dovrà essere valutata considerando una superficie di 80 m² per posto barca. Poiché, per queste strutture, la superficie del bacino può risultare anche più contenuta, in funzione della dimensione media delle imbarcazioni, sarà, in questo caso, onere del promotore e/o del richiedente presentare 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 presente documento. In ogni caso, nelle darsene dei porti regionali le imbarcazioni dovranno essere ormeggiate ai pontili o alle banchine solo su di un'unica fila.

PORTI A FUNZIONE MISTA - 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 meteomarine avverse (sicurezza della navigazione);
- la sicurezza all'ormeggio;
- la fornitura dei servizi essenziali;
- il rispetto delle norme igienico – sanitarie.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Ai programmi di investimento ed ai progetti di adeguamento o di nuove infrastrutture dovrà essere allegato un documento in grado di fornire 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 al fine di garantire che le opere che verranno riconsegnate alla Regione Campania abbiano una piena funzionalità nel momento di sottoscrizione del verbale di riconsegna del bene demaniale.

STANDARD PRESTAZIONALI

Il dettaglio degli *standard* prestazionali ed i requisiti cui devono attenersi le proposte progettuali sono riportati nell'Allegato 2 "Requisiti tecnici e *standard* prestazionali delle proposte progettuali" e nell'Allegato 3 – "Requisiti minimi dei progetti per la realizzazione di nuove strutture o per l'ampliamento di strutture esistenti per la nautica".