



C.U.G.R.I.

Consorzio inter-Universitario
per la Previsione e Prevenzione dei Grandi Rischi
Università di Salerno - Università di Napoli "Federico II"



I PORTI TURISTICI, DALLA PROGETTAZIONE ALLA REALIZZAZIONE: IL MARINA D'ARECHI

Aula delle lauree – Facoltà di Ingegneria – Università degli Studi di Salerno – 17/04/2012



Aspetti normativi e procedimentali per la progettazione dei porti turistici

Andrea Ferrante

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Vice Presidente Internazionale Onorario PIANC

andrea.ferrante@mit.gov.it



Con voto del 27.02.2002 n.212 la Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole sulle **“Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici”**, proposte da un Gruppo di Lavoro costituitosi all’interno di PIANC Italia.



Le “Raccomandazioni” rappresentano, a tutt’oggi, gli aggiornati **“standard di settore...prodotti dall’Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione”** (ora denominata, più semplicemente, “PIANC”), come riportato all’allegato 1 – punto 1 – 3° capoverso e all’allegato 2 – punto 1 – 3° capoverso del Decreto Interministeriale del 14.04.1998 **“Approvazione di requisiti per la redazione di progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”**.



Detti progetti (di livello preliminare e definitivo) sono quelli previsti rispettivamente dall'art. 3 – comma 2 e dall'art. 6 del DPR del 02.12.1997 n° 509
“Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n° 59”.



■ **Livello 1 – Procedimento amministrativo**

COME

DPR del 02.12.1997 n° 509 “Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell’articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n° 59”, promosso dal Consiglio Superiore dei Lavori e dal Gabinetto dell’allora Ministero dei Trasporti

■ **Livello 2 – Elenco degli elaborati dei progetti preliminare e definitivo (“check-list”)**

CHE COSA

Decreto Interministeriale del 14.04.1998 “Approvazione di requisiti per la redazione di progetti da allegare ad istanze di concessione demaniale marittima per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto”, promosso e approvato in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

■ **Livello 3 – Standard di settore per la progettazione**

A COSA RIFERIRSI

“Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici”, promosse da PIANC Italia e approvate in linea tecnica con voto del 27.02.2002 n.212 dalla Terza Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.



La stessa “filosofia” su 3 livelli è stata poi adottata per i Piani Regolatori Portuali:

❑ **Livello 1 – Procedimento amministrativo**

COME

Art. 5 della Legge n° 84/1994

❑ **Livello 2 – Elenco degli elaborati componenti il PRP (“check list”)**

CHE COSA

Rinvenibile nelle “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali”, promosse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e successivamente emanate con Circolare Ministeriale

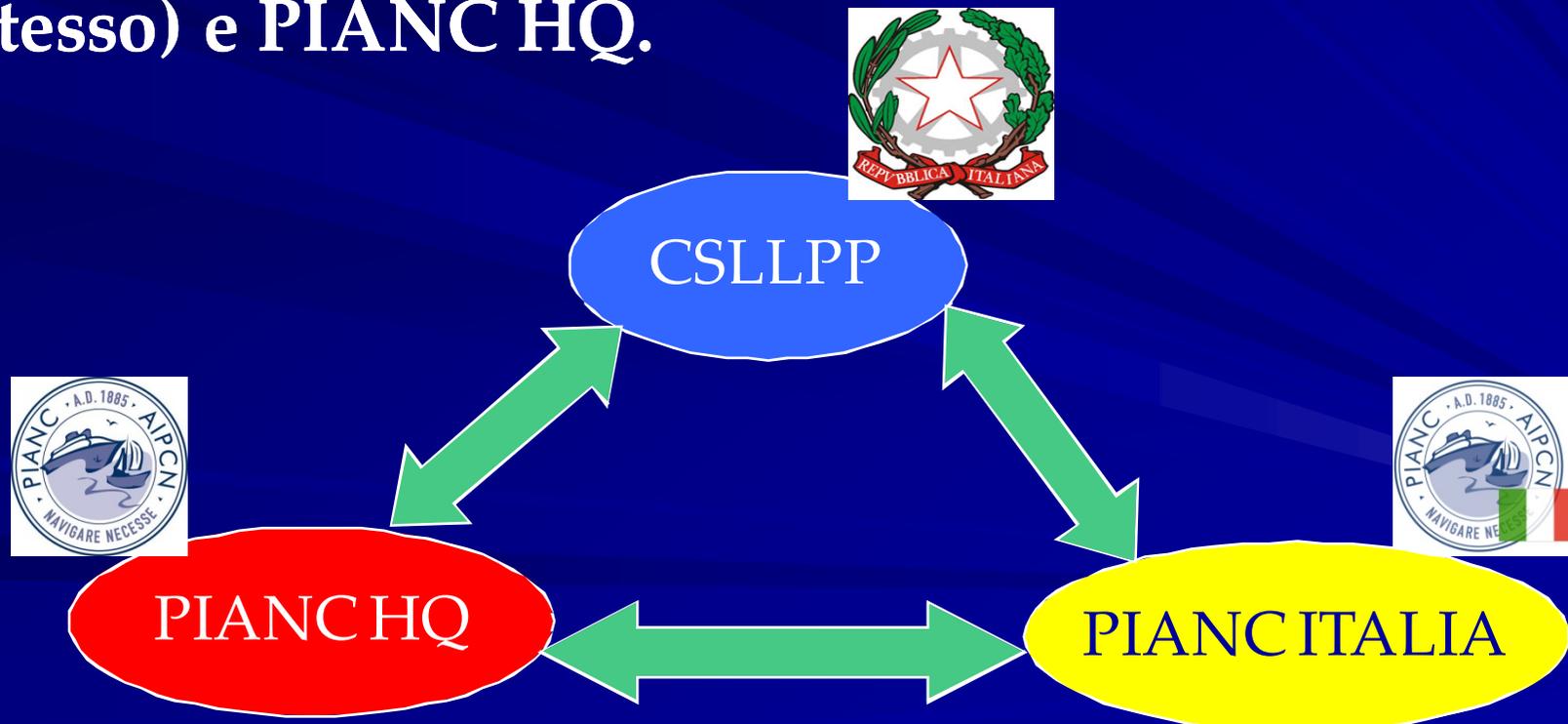
❑ **Livello 3 – Standard di settore per la redazione dei PRP**

A COSA RIFERIRSI

Rinvenibili nell’allegato C4 delle “Linee Guida” medesime (trattasi, in massima parte, di Rapporti Tecnici internazionali PIANC).

Prossimo PIANC WG: “Masterplans for the development of existing ports”

Questi due importanti “casi di studio” (disciplina realizzativa dei porti turistici e redazione dei piani regolatori portuali) sono un pratico esempio di quali utili sinergie si possono porre in essere tra il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, PIANC Italia (che ha sede presso il Consiglio Superiore stesso) e PIANC HQ.





- Le “**Raccomandazioni**” non affrontano esplicitamente la complessa questione relativa alla scelta localizzativa del porto turistico sul territorio costiero (piani regionali della portualità turistica).
- Detta scelta, peraltro, deve essere operata tenendo a mente la necessità di pervenire ad un accettabile/sostenibile punto di equilibrio tra esigenze **tecniche, economiche** e di tutela **paesaggistica e ambientale**.
- Ciò anche con riferimento ai potenziali impatti del porto sul regime dei litorali latitanti (“effetto Costa Azzurra”).



Un processo progettuale che implementi al suo interno la **comparazione tra soluzioni tipologiche alternative** e la successiva **ottimizzazione** della tipologia prescelta (sulla base dei risultati dei necessari **studi, rilievi e indagini**) costituisce condizione **necessaria** per il raggiungimento di detto punto di equilibrio tra i compositi interessi.



A tal proposito, si rammenta:

- la necessità di condurre “**studi di prima approssimazione**” a livello di progetto preliminare, i cui risultati devono essere riportati nella relazione tecnica e nello studio di inserimento ambientale e paesaggistico (punti 3 e 4 – allegato I del D.I. del 14.4.1998);
- la necessità di sviluppare poi **studi di dettaglio** (incluso il S.I.A., se necessario) di cui ai punti 3, 4 e 5 dell’allegato II del sopracitato decreto interministeriale.



Le caratteristiche geometriche e i parametri funzionali indicati nelle “Raccomandazioni” costituiscono dei **valori consigliati**. Il progettista può adottare e giustificare **valori diversi**, anche in relazione alle specifiche condizioni meteomarine e geomorfologiche del paraggio e alla tipologia del porto.



Le “Raccomandazioni” **non** affrontano la variegata tematica degli **standard urbanistici, architettonici ed edilizi** degli edifici presenti nel porto turistico (direzione, torre meteo, centro commerciale, yacht club, edifici per servizi portuali...). Per quanto sopra, si rimanda alle norme impartite dai locali vigenti strumenti di pianificazione.



- Recentemente, la Commissione PIANC per la portualità turistica (**RecCom**) ha promosso la costituzione di un Gruppo di Lavoro internazionale (denominato “**Guidelines for marina design**” - PIANC WG 149) i cui scopi sono riassunti nei “Terms of Reference”.
- Lo scrivente è il coordinatore del Gruppo di Lavoro medesimo. Le correlate attività sono cominciate nel Novembre 2010 e termineranno presumibilmente per fine 2013.

GUIDELINES FOR MARINA DESIGN

TERMS OF REFERENCE

1. Historical background - Definition of the problem

At present, it is recognized that marina planning and design is a complex and interdisciplinary practice.

After several decades of technicians planning and designing recreational navigation infrastructures, we can now say that this discipline has gained a certain maturity status. In this sense the "marina designer" is becoming recognized as a distinct professional figure.

Skilled professionals, as technicians that treat these matters for the first time, need updated "codes of practice". Furthermore, these "codes of practice" need to consider the most recent developments - super and mega-yachts presence, changes of boats dimensions ratios, widening of age range of users, disability access, boat yards, villages for urban functions, sustainability criteria.

Although several guidelines of this kind have been produced by different Organisations all over the world, mostly with regard to national or regional importance, an internationally-generated guideline has not yet been produced.

In furthering PIANC's mission of providing expert guidance and technical advice on waterborne transport, PIANC can fill this gap by generating guidelines for marina designers utilizing international standards.

2. Objective of the study

To produce the PIANC guidelines for marina design, this document will keep in consideration all the PIANC publications on recreational navigation produced until now, updating the relative points of view. Additionally, the most used guidelines produced by other organisations all over the world will be collected, analysed, and criticised. The compilation of these efforts will result in the production of a practical, useful and easy-to-consult document for the desk of marina planners, designers and technicians.

3. Earlier reports to be reviewed

All previously completed PIANC publications on recreational navigation, including the work completed to-date by WG17.

4. Matters to be investigated

The typical matters for marina planning and design, for instance: siting and site surveys; layouts and dimensional criteria; basin protection and shoreline structures; water area conditions, basin flushing and silting; berthing systems and characteristics; loading and stability criteria; fuelling and other boat utilities; land area services, utilities and facilities; launching facilities; boatyards; and dry stacks storage systems.

5. Method of approach

Typical interdisciplinary method of working groups studies. The WG will organise the job in phases, for example:

- a) Collect all useful information (PIANC documents, other guidelines)
- b) Define the table of contents and organise the Group for specific tasks
- c) Integrate the known items with the most recent arguments to be treated
- d) Define the best format for obtaining an easy-to-use document

6. Suggested final product of the Working Group

The guidelines will have the format of a typical PIANC Report. Suggestions will be made to the Editing office for the best presentation, aiming for the best easy-to-use document format.

7. Desirable disciplines of the members of the Working Group

Technical and professional experts in planning and design of marina infrastructures. The members will be engineers, architects, urban and transport planners, environment specialists, all other professionals familiar with such field of expertise.

8. Relevance for countries in transition

The usefulness of such a document for countries in transition is evident. Obtaining a certain standardisation of services offered to boats and their owners is a desired goal. These international guidelines can help in this sense meanwhile increasing the best practice culture.



- Il dichiarato obiettivo è quello di pervenire ad un **organico aggiornamento degli standard internazionali PIANC**, sulla base di quelli precedenti e della più recente letteratura tecnica di settore.
- Quando pubblicati, sostituiranno le **“Raccomandazioni”** di PIANC Italia nel **“Livello 3”** della gerarchia delle fonti normative sopra riportata.



Grazie per
l'attenzione!