

# Marinas: A Discipline and a Challenge

## **Porti turistici: una disciplina e una sfida**



Il porto turistico di Cannobio, sulla sponda piemontese del lago Maggiore

The tourist port of Cannobio on the banks of the Lago Maggiore in the Piemonte region

## La tipologia

Con il termine “porto turistico” indichiamo abitualmente luoghi, ambienti, strutture, situazioni molto diverse fra loro; sono porti turistici sia Portofino – quella minuscola deliziosa baia naturale in Liguria, con una quarantina di posti barca, al centro di un antico borgo marinaro – sia il moderno e grandioso Port Grimaud, nella baia di Saint Tropez, che offre ormeggio a circa 2.500 imbarcazioni e servizi a più di 10.000 persone.

In realtà bisognerebbe distinguere almeno due diverse tipologie:

- i *porti stanziali*, o *d'armamento*, la cui attività preminente è quella di ospitare imbarcazioni che vi ormeggiano stabilmente, per la più parte dell'anno (di solito sono di recente realizzazione e vengono chiamati *marina*), la cui caratteristica è quella di offrire soprattutto efficienti servizi di guardiania, manutenzione e rimessaggio;

- i *porti di transito*, che si configurano come attrattiva turistica per la sosta di una crociera, o un utile punto di tappa e di rifornimento per imbarcazioni in trasferimento (spesso si tratta di vecchi porticcioli di pescatori, più o meno ristrutturati) che perciò offrono servizi più alle persone (ristorazione, visite turistiche, vendita di prodotti di artigianato locale, eccetera) che alle imbarcazioni (se tutto va bene si trovano i servizi di rifornimento e di *dépannage*). Merita attenzione anche, dal punto di vista territoriale, la differenza che passa fra:

- *porti urbani*, inseriti sui lungomare delle città, costituiti spesso da parti o darsene di grandi porti commerciali (si pensi a Barcellona, Marsiglia, Genova) e

- *porti avulsi dai contesti urbani*, sorti non tanto per le esigenze delle popolazioni residenti ma piuttosto per valorizzare una meta turistica (come i porti delle isole minori o dei villaggi-vacanza).

E' interessante la suggestione – formulata non molto tempo fa da

## The Typology

The term tourist port generally indicates places, environments, structures and situations that vary greatly: we use the name tourist ports for both Portofino – that lovely little natural bay in the Liguria region, with slips for 40 boats at the center of an ancient sea town, and for the grandiose modern Port Grimaud, in the bay of Saint Tropez, which can hold over 2,500 boats and provide services for more than 10,000 people.

Currently at least two different typologies should be distinguished:

→ *Stable ports, or fitting-out ports*, whose primary activity is to keep boats that dock there seasonally, for the better part of the year (they are usually recent constructions and are called marinas), whose characteristic is primarily to offer efficient guardian, maintenance and storage services.

→ *Transit ports*, which are featured as tourist attractions for cruise ship layovers, or a useful stopover and supply point for boats in transit (they are often old fishing ports, more or less renovated) who thus offer more services for people (restaurants, tours, sale of local craft products, etc.) than for boats (if all goes well there are refueling and mechanical repair services).

Attention should also be paid, from a territorial point of view, to the difference between:

→ *Urban ports*, located on a city seafront, and often constituted by parts of or wharves in large commercial ports (for example Barcelona, Marseilles, Genoa), and

→ *Ports outside of urban contexts*, built not so much for the requirements of resident populations than for the development of a tourist destination (such as the ports of minor islands or vacation resorts).

In an interesting concept, formulated not too long ago by a group of observers, tourist ports may be divided into three categories, depending on the means of locomotion preferred by their users when they go there from their own homes:

→ Ports that may be reached on foot or by bicycle (whose users reside in a nearby and limited area, of an urban or municipal type)

→ Ports that may be reached by car (a regional type of user basin, stretching over 100/200 kilometers)

→ Ports that may be reached by airplane (its users are distributed over an international or continental area).

It is clear that the variety implicit in the typologies means that ports have very diverse characteristics, not only in terms of size (the overall number of boats harbored in the port, the size of the boats themselves and the relative spaces for maneuvering and docking), but also the nature, the quantity and the quality of the services offered (services for boats and people).

## Character

The tourist port has or must have character, it cannot be an anonymous or insignificant place, or even a non-place, to borrow the wonderful definition by Marc Augé. It is a vacation place, certainly the place where vacations begin and end; a virtual and physical place for socializing and relationships, in a sense for knowledge and adventure, a place to experience vividly.

Whether it be located among the wharves of a great port in a large city, or whether it simply be a dock in a fishing village, the tourist port will always, in any case, tend to be configured as a village square, in which to celebrate the rituals of sailors that come and go, where one expects to find a particular human typology, where one may recognize one's similars. Even the relationship between the environment of the port and that of its territorial and urban context has a specific character; everything that faces the port is rather different from what faces the streets or the squares within the city; the port is a special square, a sort of interface with the sea and even, because boats sail away, with the rest of the world.

By its very nature the port is a multilingual and multicultural place, a magnet for diverse and ever-changing interests; the pattern of the urban fabric that surrounds it will spontaneously and inevitably tend to converge towards its docks; on a larger scale, a port is like a lake into which the rivers of a basin flow. This character cannot be represented in the design of a port, in its itineraries and spaces, lights and colors, in its public venues, its furnishing and green spaces, in one word, in the architecture of the port.

There is the altogether too famous image of the character of a port, which Marguerite Yourcenar places on the lips of Adriano when she has him say, towards the end of his life, that to build a port means to fertilize the beauty of a gulf. The old emperor seems to explain that the port must wed the coastline, be integrated into the environment until it becomes an essential and inalienable part of it, until it is there as if it had always been there. And above all it must bring life there.

## The Services

The services offered in a port must be carefully chosen according to its particular characteristics, but they must also be dosed and mixed in such a way that their totality becomes harmonious and embracing. A port can (or should) offer services that reach beyond the needs of its primary users – the boats that dock there and the crews that stay there, to seek a better integration into the urban and territorial context and become a center for the community and for living, beyond the mere port function.

The urban structure of the tourist port

il porto turistico di Punta Faro a Lignano, in Friuli nell'alto Adriatico, visto dall'aereo

The tourist port at Punta Faro in Lignano, in the Friuli region in the upper Adriatic, bird's eye view.



alcuni osservatori – secondo la quale i porti turistici si suddividono in tre categorie, in funzione dei mezzi di locomozione usati dai loro utenti quando vi si recano partendo dalla propria residenza:

- i porti che si raggiungono a piedi o in bicicletta (la cui utenza risiede in un'area prossima e ristretta, di tipo urbano o comunale);
- i porti che si raggiungono in automobile (il bacino di utenza è di tipo regionale, con distanze dell'ordine di 100/200 chilometri);
- i porti che si raggiungono in aeroplano (gli utenti sono distribuiti su un'area internazionale o continentale).

Va da sé che questa varietà nella tipologia comporta che i porti abbiano caratteristiche molto diverse fra loro, non solo per quanto riguarda la dimensione (la quantità complessiva delle imbarcazioni accolte nel porto e le dimensioni delle stesse imbarcazioni e dei relativi spazi di manovra e di ormeggio), ma anche per la natura, la quantità e la qualità dei servizi offerti (servizi alle imbarcazioni e alle persone).

### Il carattere

Il porto turistico ha o deve avere un carattere; non può essere un luogo anonimo e insignificante né tantomeno – rubando la bella definizione a Marc Augé - un "nonluogo". È un luogo di vacanza, certamente il luogo in cui iniziano o terminano le vacanze; è un spazio virtuale e fisico di socializzazione e di scambio, in qualche modo anche di conoscenza, di avventura, un luogo che si vuole vivere con eccitazione.

Che sia ricavato nella darsena di un grande porto di una grande città, o che sia solo la banchina di un borgo di pescatori, il porto turistico tenderà sempre, comunque, a configurarsi come piazza di paese, nella quale si celebrano i riti dei naviganti che partono e che arrivano, dove ci si aspetta di trovare una particolare tipologia umana, dove ci si riconosce in qualche modo fra simili.

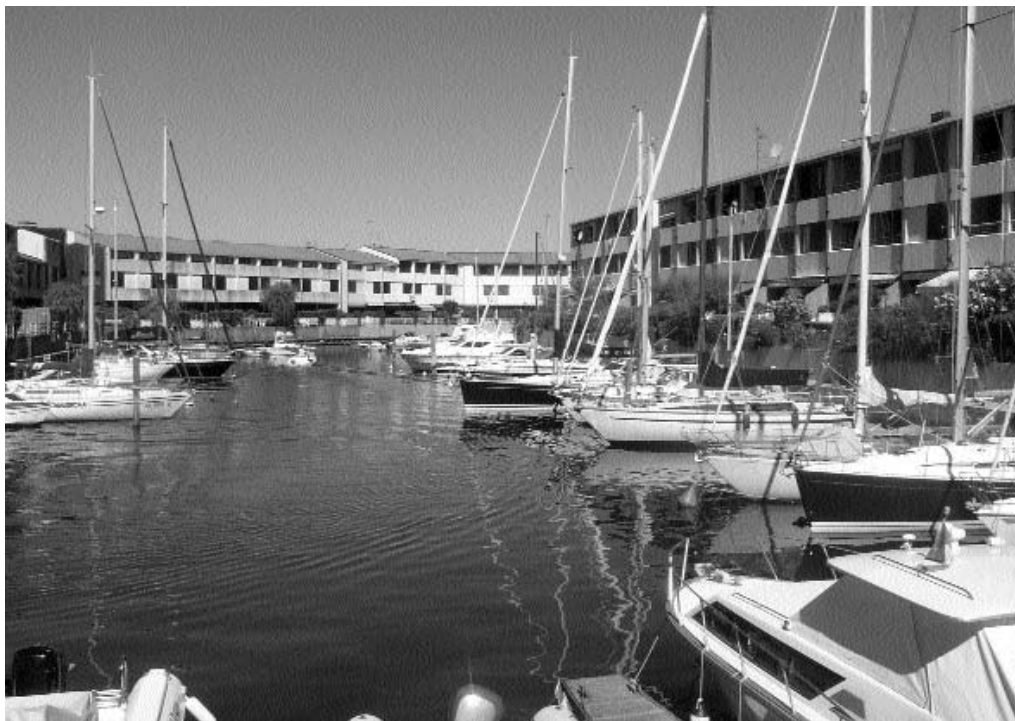
Anche la relazione fra l'ambiente del porto e quello del suo contesto territoriale ed urbano ha uno specifico carattere; tutto ciò che affaccia sul porto è assai diverso da ciò che affaccia sulle strade e le piazze all'interno; il porto è una piazza speciale, è una sorta di interfaccia con il mare e quindi – proprio attraverso il vagabondare delle barche – con il resto del mondo.

Per sua natura il porto è un luogo multilingue e multiculturale, calama di interessi diversi e sempre nuovi, e la trama del tessuto urbano che lo circonda tenderà spontaneamente e ineluttabilmente a convergere verso le sue banchine; a scala più vasta, nel territorio, il porto è come il lago in cui confluiscono i fiumi del bacino. Questi caratteri non possono non essere rappresentati nel disegno del porto, nei percorsi e negli spazi, nelle luci e nei colori, nei locali pubblici, negli arredi e nelle aree verdi, in una sola parola nell'architettura del porto.

È fin troppo nota una straordinaria immagine del carattere del porto, che Marguerite Yourcenar pone sulle labbra di Adriano facendogli dire, sul finire della vita, che "costruire un porto significa fecondare la bellezza di un golfo". Il vecchio imperatore sembra spiegare che il porto deve sposare la linea di costa, integrarsi nell'ambiente fino a diventarne parte essenziale e irrinunciabile, starci come ci fosse sempre stato. E soprattutto portarci la vita.

### I servizi

I servizi offerti in un porto devono essere oculatamente scelti in funzione delle sue peculiari caratteristiche, ma devono essere anche dosati e mescolati in modo tale che il loro insieme risulti armonioso e avvolgente. Un porto può (o meglio deve) offrire servizi che vanno al di là delle esigenze dei suoi principali utenti – le barche che vi ormeggiano e gli equipaggi che lo frequentano – per integrarsi meglio nel contesto urbano e territoriale e diventarne



Nel porto di Punta Faro di Lignano le caratteristiche "terramare", ogni unità residenziale è direttamente connessa al proprio posto barca

Il porto del Cinquale alle foci del fiume Versilia, sul litorale tirrenico della Toscana

In the port of Punta Faro in Lignano, the characteristic "terramare", each residential unit is directly connected to its own boat slip.

The port of Cinquale at the mouth of the Versilia river, on the Tyrrhenian coast of Tuscany

must thus be like a village, a town, a small city, and it must guarantee a minimum level of attraction and vivaciousness that ensures the constant presence of people, at all hours of the day, every day of the week, every month of the year. The more the port is visited and experienced by a varied and heterogeneous crowd, the more enjoyable it is; in addition to the people who keep their boat, or why not, actually live in the port, in addition to the hotels that host the teams during regatas, to the people who work on boats, to the specialized stores and the shops for recreational sailing, there should also be stores that stock a wide range of goods, restaurants that offer the gourmet specialties of the mainland, information agencies and representatives of the tourist resources of the territory, a cultural program that represents the city or the region.

If all of this – and all things similar – are available, appropriately assorted and at an adequate level of quality, then the port will be lively and delightful, a highly appealing place to be.

### The Distribution of Ports along the Coasts

For a long time it was thought that the optimum distribution of ports and tourist harbors along the coasts was basically ensured by the presence of any kind of structure capable of offering a secure shelter to navigators every 15/20 miles. In actual fact, things are not that simple, especially if the port is considered in its more complex function as the motor for the tourist development of a coastal region, as an economic activator and an integration into the tourist resources on the mainland.

In recent years, a new idea has been developed regarding the distribution of ports and harbors, based on the concept of a network of recreational ports, and articulated around the distinction between two different types of structures: the so-called hub ports, located near the great infrastructural nodes (airports, train stations, highway exits, etc.) and around each of them – groups of small satellite ports to visit or use for cruise stopovers aimed at developing the visibility of the surrounding regions.

Each tourist area, whose size and tourist resources allow it to be considered as a destination for one or more cruise vacations, should have its own hub port - where the ships, which may be easily reached even from a distance by shipowners and crews, could stay docked for long periods of time, even years – and one or more series of smaller ports which (this time, at a distance not exceeding the above-mentioned 15/20 miles) allow the vacation to be spent in a boat, moving along day after day to explore the region, discover it in depth, visit the mainland, make contact with its inhabitants.

The system also means that not only may

privately owned boats be left for long periods of time far from the home, allowing the range of vacations to increase significantly, but new vacation packages can be put on the market, basing them on local charter services that can offer not only boat rentals but integrated and coordinated services that interpret a rich and stimulating conception of nautical tourism.

### The Project

From all the considerations developed above, the complexity of the project for a tourist port emerges clearly. Unlike other structures (schools, train stations, shopping centers, etc.), the project for a tourist port requires the involvement of a large number of disciplines, each of them equally essential for the dependability, sustainability and effectiveness of the project.

The port is most definitely a city planning project, that embraces the discipline totally, from the vastness of the area – and its territorial implications – to urban design; most importantly it entails a complex process of joint action between various institutions and public administra-

tions; an architecture project because as we said it must create an atmosphere and design quality spaces, as well as functional ones; it is landscape architecture, which must fit into the coastline, notoriously one of the most significant and delicate types of environment.

But it is also a maritime engineering project, not only because of the design and sizing of the protections against the sea, but also because of the problems of balance and stability of the coast, the control of the residual wave movement in the basin, the nautical accessibility and internal navigation.

The project is also closely related to the business plan, that must take into account not only the potential market and the induced market – supply and demand – but also the criteria for the management of services and consequently their quality and size; rarely in fact does the economic return of an investment, be it public or private, depend so thoroughly on the design choices and the quality of the project.

Nor can one ignore the importance of marine biology, to ascertain that the underwater eco-system is not upset by

the port structures; the same may be said for geology, to verify the overall impact of the work, for geotechnology which must ascertain that the works have stable foundations on appropriate soils, as well as the art of garden design which must choose and place the plants that are the most adapted to the site and resistant to wind and salt.

It is superfluous to mention the growing importance of the technological systems design, not only the electrical and plumbing systems, but security, communications, pollution control, fire and burglar alarm systems, rescue vehicles, equipment for towing and launching, processing of black and white liquids, drain oil and solid waste. And finally, though no less important, there is the administrative plan – agreements and concessions, permits and authorizations, waivers and opinions – and the financial, fiscal and management plans.

From all of the above one can understand the importance of coordinating the planning and consequently the construction and the operation of the port; for a tourist port, the function of the project manager becomes essential and decisive.

### Italian Ports

The Italian peninsula is an absolutely ideal place for recreational boating – a long wharf at the center of an extraordinary sea such as the Mediterranean, yet the country still lags far behind its neighboring European countries, with access to one boat, considering boats longer than 7 meters, for each 750 inhabitants and only one adequately equipped slip for every two boats (longer than 7 m).

This is due partly to the delay with which recreational boating developed in Italy (it began to develop concretely as late as the 1970s) but even more to the problems encountered by Italian public administrations, at both a local and national level, in the creation of a lean and efficient discipline to plan and authorize the construction of ports along the coasts.

In Italy today, there is a strong demand for tourist ports by the market and by city administrations along the coast, who consider the port as an instrument for the development of local tourism, but regional and national governments still demonstrate a lack of propensity and a great deal of uncertainty in allowing new

centro di aggregazione e di vita superando la mera funzione portuale. La struttura “urbana” del porto turistico deve dunque essere quella di un villaggio, di un paese, di una piccola città, e deve raggiungere quel livello minimo di attrattività e di vivacità che assicuri la presenza costante di persone, in tutte le ore del giorno, in tutti i giorni della settimana, in tutti i mesi dell’anno.

Il porto è tanto più gradevole quanto più frequentato e vissuto da un pubblico variegato ed eterogeneo; oltre alla gente che ha la barca e – perché no – la casa nel porto, oltre agli alberghi che ospitano gli equipaggi quando vi sono regate, alle persone che lavorano sulle barche, ai negozi ed officine specializzati nella nautica da diporto, vi saranno anche esercizi commerciali di generi assai diversi, una ristorazione che offra le specialità gastronomiche dell’entroterra, le agenzie di informazioni e di relazione con le risorse turistiche del territorio, una offerta culturale mirata a rappresentare il paese o la regione.

Se tutto questo – e tutto quanto gli somiglia – sarà presente nel giusto assortimento e al livello qualitativo adeguato, allora vi sarà anche vita e simpatia e il porto sarà un luogo di grande *appeal*.

### La distribuzione dei porti lungo le coste

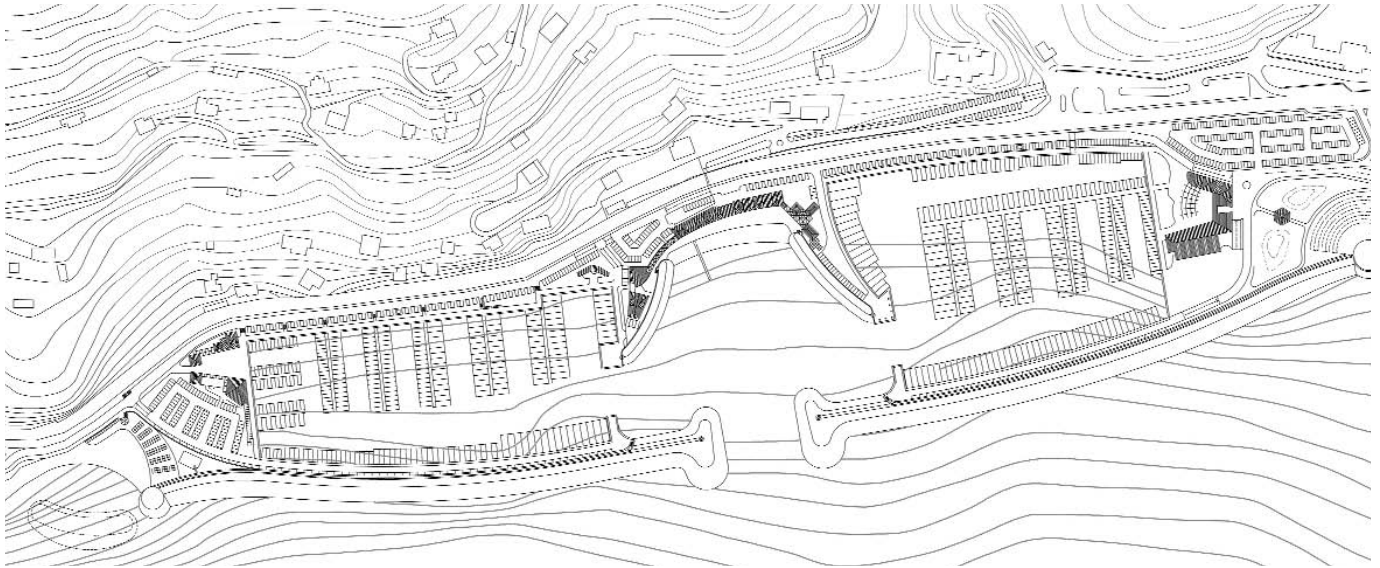
Per lungo tempo si è ritenuto che la distribuzione ottimale di porti e approdi turistici lungo le coste fosse assicurata – molto elementarmente – dalla presenza ogni 15/20 miglia di una qualsiasi struttura capace di offrire rifugio sicuro ai naviganti. In realtà la cosa non è così semplice, specialmente se si vuole attribuire al porto la funzione, assai più complessa, di motore dello sviluppo turistico di una regione costiera e di attivatore economico e integratore delle risorse turistiche dell’entroterra. Da qualche anno si è sviluppata una nuova idea sulla distribuzione dei porti e degli approdi, basata sul concetto di network del diporto nautico e arti-

colata intorno alla distinzione fra due tipi diversi di strutture: i porti cosiddetti *hub*, prossimi a grandi nodi infrastrutturali (aeroporti, stazioni ferroviarie, caselli autostradali, eccetera) e – intorno a ciascuno di essi – gruppi di porticcioli satelliti da visitare o da utilizzare come tappe di crociere orientate alla conoscenza delle regioni circostanti.

Ogni area turistica, la cui dimensione e le cui risorse turistiche permettano di considerarla méta di una o più vacanze in crociera, dovrebbe poter avere il proprio porto *hub* – dove le imbarcazioni, facilmente raggiungibili anche da lontano da armatori ed equipaggi, potranno restare all’ormeggio per lunghi periodi, anche di più anni – e una o più serie di porticcioli che (questa volta, sì, a distanze non superiori alle citate 15/20 miglia) permettano di trascorrere la o le vacanze in barca, spostandosi di giorno in giorno per esplorare la regione, approfondirne la conoscenza, visitarne l’entroterra, entrare in relazione con i suoi abitanti. Il sistema suppone, inoltre, non solo che le barche di proprietà possano essere lasciate per lunghi periodi lontano dai luoghi di residenza, allo scopo di aumentare significativamente il raggio di azione delle vacanze, ma anche che si immettano sul mercato pacchetti-vacanza basati sull’attività di charter locali che offrano – insieme all’affitto delle barche – servizi integrati e coordinati in grado di interpretare una concezione ricca e stimolante del turismo nautico.

### Il progetto

Emerge, dalle considerazioni sin qui esposte, la complessità del progetto di un porto turistico. A differenza di altre strutture (scuole, stazioni ferroviarie, centri commerciali, eccetera) quello del porto turistico è un progetto che investe un numero considerevolmente elevato di discipline, tutte egualmente essenziali alla affidabilità, sostenibilità, efficacia del progetto.



Il progetto del porto turistico intercomunale di Noli e Spotorno, in Liguria

Un progetto per il porto di Satriano, sul litorale jonico calabrese

The project of the intercity tourist port of Noli and Spotorno in the Liguria region

A project for the port of Satriano, on the Ionian coast in the Calabria region

structures.

One must also consider, however, that along the coasts of the peninsula there is a large number of ill-equipped, or even inadequately protected old ports and marinas, and that the large commercial ports are currently undergoing an interesting process of reorganization and requalification (new port master plans are being developed) that is often characterized by the elimination of commercial traffic from some of the wharves or docks, and their possible reconversion to recreational boating.

That is why professionals are currently focusing attention on reconverting, expanding or renovating existing port areas, be they large or small, rather than on new projects for which it is harder to obtain public concessions and urban development and building permits.

In Italy, there is also a clear imbalance between the northern and southern areas of the country; in the northern regions, there is practically a saturation of boat slips, usually located in recently built marinas, in the southern regions there is a significant and penalizing dearth of slips and docks for nautical tourism.

And again, whereas in the north tourist ports are generally seasonal (fitting-out ports) and are primarily built with private investments, in the South it seems that most of the ports are destined for transient traffic (except certain hub situations such as Naples, Palermo, Catania, etc.) and that investments are prevalently public, in the hopes that the benefits extend to the entire territory rather than emerge from the development of port activities

Il progetto del porto turistico di Otranto, nel basso Adriatico

Due porti turistici sul waterfront dell'isola di La Maddalena, a nord della Sardegna

The project for the tourist port of Otranto, in the lower Adriatic

Two tourist ports on the waterfront of the island of La Maddalena, in the north of Sardinia



Quello del porto è certamente un progetto urbanistico, che abbraccia la disciplina in modo completo, dall'area vasta – per le sue implicazioni territoriali – all'*urban design*, e soprattutto presuppone un complesso processo di concertazione fra diverse istituzioni e amministrazioni pubbliche; è un progetto di architettura perché – si diceva – deve creare un'atmosfera e disegnare spazi di grande qualità, ancor prima che funzionali. E' anche architettura del paesaggio (*landscape*) per la necessità di inserirlo nella linea di costa e quindi in uno dei luoghi notoriamente fra i più significativi e delicati dal punto di vista ambientale.

Ma è anche progetto di ingegneria marittima, non solo per la definizione e il dimensionamento delle opere di difesa, ma anche per i problemi di equilibrio e di stabilità della costa, per la verifica scrupolosa del moto ondoso residuo nel bacino, dell'accessibilità nautica e della navigabilità interna.

Il progetto è poi intimamente legato al *business plan* per tener conto non solo del mercato potenziale e di quello indotto – della domanda e dell'offerta – ma anche dei criteri di gestione dei servizi e quindi della loro qualità e del loro dimensionamento; raramente, infatti, il risultato economico di un investimento – sia esso pubblico o privato – dipende in misura così determinante dalle scelte progettuali e dalla qualità del progetto.

Non si può trascurare poi l'importanza della biologia marina, per accertare che l'ecosistema sottomarino non venga sconvolto dalle strutture del porto; e altrettanto dicasi della geologia, che verificherà l'impatto generale dell'opera, della geotecnica che dovrà sincerarsi che le opere siano fondate stabilmente e su terreni idonei, fino all'arte dei giardini che dovrà scegliere e collocare le piante più adatte al sito e resistenti ai venti e al salino.

E' superfluo ricordare l'importanza crescente del progetto degli impianti tecnologici, non solo quelli elettrici e idraulici, ma anche

per la sicurezza, le comunicazioni, il controllo dell'inquinamento, gli impianti antincendio e anti-intrusione, i mezzi di salvataggio, le attrezzature di alaggio e varo, lo smaltimento delle acque bianche e nere, degli olii esausti e dei rifiuti solidi. Infine, ma non meno importante, il progetto amministrativo – convenzioni e concessioni, permessi e autorizzazioni, nulla osta e pareri – e quello finanziario, fiscale, gestionale. Da tutto ciò si evince l'importanza del coordinamento della progettazione e anche della realizzazione e dell'avviamento del porto; per il porto turistico, dunque, la funzione del *project manager* diventa essenziale e determinante.

### I porti italiani

La penisola italiana è un luogo assolutamente ideale per il diporto nautico – un lungo pontile al centro di un mare straordinario come il Mediterraneo – e tuttavia il paese è ancora molto indietro, rispetto ai vicini paesi europei, disponendo di una sola barca – considerando quelle lunghe più di 7 m – ogni 750 abitanti e di un solo ormeggio, adeguatamente attrezzato, ogni due imbarcazioni (sempre di lunghezza superiore ai 7 m).

Ciò è dovuto in gran parte al ritardo con cui si è imposto il diporto nautico in Italia (ha iniziato a svilupparsi concretamente solo negli anni settanta del secolo scorso) ma ancor più alla difficoltà delle pubbliche amministrazioni italiane, sia a livello locale che centrale, nel darsi una disciplina snella ed efficace per programmare e autorizzare la realizzazione di porti lungo le coste.

Oggi in Italia vi è una grande richiesta di porti turistici, sia da parte del mercato che da parte delle amministrazioni comunali rivierasche, che vedono nel porto uno strumento di sviluppo del turismo locale, ma vi è ancora una scarsa propensione e una grande incertezza delle amministrazioni regionali e centrali nel consentire nuove realizzazioni. Vi è anche da considerare da una parte che



lungo le coste della penisola esistono, in considerevole quantità, vecchi porti e approdi non attrezzati, o addirittura non adeguatamente protetti, e, d'altra parte, che è in corso un interessante processo di riorganizzazione e di riqualificazione dei grandi porti commerciali (si stanno elaborando i nuovi "piani regolatori portuali"), spesso caratterizzato dalla eliminazione del traffico commerciale da alcune darsene o banchine e quindi dalla loro possibile riconversione alla nautica da diporto.

Per questi motivi l'attenzione degli operatori è oggi concentrata sul recupero, l'ampliamento, la ristrutturazione di aree portuali esistenti – piccole o grandi che siano – piuttosto che su nuove iniziative per le quali è più difficile ottenere concessioni demaniali ed autorizzazioni urbanistiche ed edilizie.

Nella situazione italiana è inoltre molto evidente uno squilibrio fra il nord e il sud del paese; mentre nelle regioni settentrionali si è giunti quasi alla saturazione di posti barca, normalmente collocati in marina di recente costruzione, in quelle meridionali è assai rilevante e penalizzante l'assoluta carenza di posti barca e di approdi per il turismo nautico.

Ancora, mentre al nord i porti turistici sono generalmente stanziati (porti di armamento) e sono principalmente frutto di investimenti privati, al sud è fatale che la maggior parte dei porti debba essere destinata al transito (fatte salve ovviamente certe situazioni *hub* come quelle di Napoli, Palermo, Catania, ecc.) e che gli investimenti, atteso che i benefici si diffondono sul territorio piuttosto che emergere dall'esercizio delle attività e dei servizi portuali, siano prevalentemente pubblici.

Un altro squilibrio rilevante è quello fra i tre mari italiani: mentre il Tirreno ha un mercato ricco e vivace (anche perché le sue coste, essendo considerate paesaggisticamente più delicate, accolgono un minor numero di porti), il mare Adriatico presenta una maggio-

re offerta di posti barca e generalmente più a buon mercato, forse anche per la forte concorrenza della costa orientale (Slovenia, Croazia, Bosnia Erzegovina, Montenegro) e per un certo isolamento di quel mare rispetto al Mediterraneo. Un discorso a parte merita invece il mar Jonio che è arrivato in ritardo sul mercato, è stato penalizzato da alcune esperienze non felici, e ha un bacino di utenza sicuramente più esiguo e modesto rispetto agli altri siti.

### Conclusions

So there is still much to do in the area of tourist ports throughout the Mediterranean and especially in Italy, but on the African coast as well and soon, we hope, on the Eastern coast.

In fact we know that the recreational boat market (and production) is in rapid expansion, particularly in Italy, and that it is being increasingly oriented towards

larger and higher quality boats. Ports can only support this trend and will thus be obliged to offer increasingly large slips and more efficient and sophisticated services, just as they will have to be distributed along the entirety of the Mediterranean coasts, according to a logic that is appropriate not only to the intrinsic requirements of recreational boating, but the demand for tourist development in southern regions and towns.

The problem of their funding will be addressed, by private entities or public administrations, according to the nature of their economic return, but in any case if the investments are controlled and well targeted, they will undoubtedly provide great satisfaction to investors.

And finally, with a degree of professional pride, we can consider that the discipline, or better yet the disciplines, involved in the design and planning of ports are so advanced that we have grounds to hope that the ports built in the near future will be increasingly satisfactory in terms of quality and efficiency.

### Conclusioni

C'è dunque ancora tanto da fare, nel settore dei porti turistici, in tutto il Mediterraneo e soprattutto in Italia, ma presto anche sulle coste africane e – vogliamo augurarcelo – su quelle orientali.

Si sa infatti che il mercato delle imbarcazioni da diporto (e quindi la loro produzione) è in grande espansione, particolarmente in Italia, e si orienta su imbarcazioni di dimensioni sempre maggiori e di qualità sempre più elevata.

I porti non potranno che assecondare questo trend e dovranno perciò offrire posti barca sempre più grandi e servizi sempre più efficienti e raffinati, così come dovranno distribuirsi lungo tutte le coste del Mediterraneo, seguendo logiche appropriate non solo alle esigenze intrinseche alla navigazione da diporto, ma anche alla richiesta di sviluppo turistico delle regioni e dei paesi meridionali.

Il problema del loro finanziamento sarà affrontato – da privati o dalle pubbliche amministrazioni – in funzione della natura delle ricadute economiche, ma in ogni caso gli investimenti, se controllati e oculati, non potranno che dare larghe soddisfazioni agli investitori. Possiamo infine ritenere, non senza una punta di orgoglio professionale, che la disciplina – o meglio le discipline – della progettazione e della pianificazione dei porti siano intanto così avanzate da far sperare che le realizzazioni dei prossimi anni siano sempre più soddisfacenti, sia per la qualità che per l'efficienza.