

Renato Marconi, Barbara Bonetti

A Network of Ports and Tourist Marinas for a Sustainable Governance of the Territory

Una rete di porti e approdi turistici per una governance sostenibile del territorio



Brindisi, Forte Mare.
The Forte Mare in Brindisi.

Il porto come catalizzatore di funzioni e di spazi

Per definizione di *porto turistico*, assumiamo quella contenuta nel D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509¹, Un complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari. Per *approdo turistico* invece si intende la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui all'articolo 4, comma 3², della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.

Un porto turistico riveste oggi un ruolo che si estende ben oltre la definizione data dalla legge, in quanto lo stesso è diventato catalizzatore di funzioni e di spazi, se non altro per il fatto che:

- la nautica da diporto è passata da pratica sportiva a soluzione per il tempo libero di una larga fascia di utenza;
- il porto oggi non è solo luogo per il diporto, ma anche per il commercio, il business, il passeggio;
- gli spazi portuali sono oggi spazi urbani come quelli tradizionalmente destinati alla fruizione pubblica;
- i waterfronts hanno assunto un'importanza fondamentale;
- intere città sono state ri-plasmate a partire dal loro porto: gli spazi portuali dismessi hanno raggiunto valori di mercato incomparabili;
- sussiste una domanda in crescita esponenziale, peraltro insoddisfatta, di spazi portuali.

L'evoluzione del porto, da luogo a sé stante a frazione di città, a città-porto, ha rivoluzionato, dal punto di vista funzionale e spaziale, l'approccio all'ambito portuale.

Le *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali*³ sono interpretative della metamorfosi sopra accennata che non consi-

ThePort as a Catalyst of Functions and Spaces

For the definition of a *tourist port*, we will adopt the definition contained in the law D.P.R. 2 December 1997, n. 509¹. A complex of movable and unmovable structures built with works on land and on sea with the exclusive or primary objective of serving recreational boating and the recreational sailor, including the establishment of complementary services. A *tourist marina* is considered a portion of multi-functional ports with the functions described in article 4, comma 3², of the law dated January 28 1994, n.84, destined to serve recreational boating and the recreational sailor, including the establishment of complementary services. The tourist port now plays a role that extends beyond the definition given by the law, in that it has itself become a catalyst of functions and spaces, if only because:

- recreational boating has evolved from a sport to a leisure activity for a wide range of users;
 - the port today is not only a place for sailing, but also for trade, business and leisure;
 - port spaces have become urban spaces, just like the ones traditionally dedicated to public use;
 - waterfronts have acquired a fundamental importance;
 - entire cities have been re-shaped starting with their port: abandoned port spaces have reached incomparable real-estate value;
 - there is an exponential increase in the demand, still unsatisfied, for port spaces.
- The evolution of the port from a self-contained area, a district of a city, to city-port, has revolutionized the approach to the port environment from a functional and spatial point of view.

The *Guidelines for the design of Port Master Plans*³ interpret the above-mentioned metamorphosis by which the tourist port is no longer considered merely as a space for commercial, tourist or industrial functions.

They consider the Port Master Plan as a structural plan, flexible enough to adapt to the evolution of existing ports, based on the premise that almost all Italian commercial ports are already well defined in terms of structure.

The plan also disciplines the port in operational terms, and as a space to connect with the city, so that it acquires a double juridical nature as both a technical plan (to discipline commercial functions, etc.) and an area plan (as a plan for the enactment of the General Master Plan).

In this sense the tourist port, as a marina within a commercial and/or historic port, may be taken as an indicator to evaluate the degree of tourist development in a given area, consolidated from an anthropic and structural point of view, where boat slips are highly desirable for a series of obvious considerations that relate sports to culture, free time to work spaces.

The National Program for the Implementation of a National Network of Marinas

Since 2003 the government has developed a program to create, over a period of 9 years, a network of fifty operational ports in terms of function and management, forty of them in the southern regions (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardinia, Sicily) and another ten in the central and northern regions, with a possible extension to several of the great lakes.

At the end of the nine-year program, the port system promoted and developed by Italia Navigando should have an overall volume of circa 25,000 boat slips, with approximately 10% dry-stack storage.

Plans for the first three years (2003-2005), already in an advanced stage of completion, include connecting almost 15 port units, including the ones they have already invested in (Marina di Capri, Marina di Portisco, Marina Villa Ignea, Marina di Brindisi, Marina di Teulada, Marina di Procida, Marina di Poliporo, Cala dei Normanni).

It is estimated that the boat slips managed through the network, at the end of the first three years, will number approximately 8,000.

In most cases the projects will concern works of consolidation, infrastructure, functional upgrading, operational management of existing port structures, and ensure the relative design, planning, construction and management required for this purpose.

The works will be implemented by means of specific agreements with Regions and Municipalities, including:

- stipulating Agreements with local institutions to plan and build projects;
 - constituting dedicated companies locally, in partnership with Local Territorial Institutions and private enterprise;
 - acquiring shares of Companies operating in the management of tourist ports.
- At the European, and indeed continental level, this program is the only one of its kind and it contains all the prerogatives required to achieve its objectives.

The unique characteristic that distinguishes the Italia Navigando program, consists in the fact that it gives preference to projects for functional and management renewal, limiting new projects exclusively to cases where the social and economic factors of an area require a significant action.

The mission of the company, in fact, is based on the concrete application of the fundamental principles of the concept of sustainable development⁴, which means the economic and social development of an area in tandem with the preservation of the environment.

Sustainable Tourist Ports

As many as 90% of projects involved in the Italia Navigando network represent the requalification of existing ports. On principle, the attempt is to avoid the

impact generated by projects that are too invasive, because among other things it is a well known fact how important management is to a marina, in terms of its development and thus how important it is to supply know-how at a local level, rather than impoverishing additional coastal areas (with all the devastation that this involves from the point of view of environmental sustainability).

The sustainability⁵ of the Italia Navigando project translates, in concrete terms, into a series of design indications and choices for localization, that aim to preserve the marine and coastal environment, to develop job opportunities, local entrepreneurship and the need to catalyze investments, seeking appropriate sources of funding to build the projects. The projects presented by IN respond to characteristics of environmental sustainability, ranging from the use of materials that do not impact the environment to projects that aim simply to requalify the management, from the organization of "ecological islands" for refuse, to courses in environmental awareness for young people.

The social sustainability of the IN projects

consists in a series of works that interpret a coastal area, in fact new ports are built or existing ports are requalified exclusively as a response to social needs, creating jobs, increasing the economic repercussions of the tourist industry, reconverting occupational roles and promoting new professions. Another basic indicator used to assess the social sustainability of the choices made by the network, regards the accessibility of the marina to the physically challenged by land and by sea, as well as the development of a charter system for all social categories of leisure sailors. There are several connotations that characterize the economic growth of the projects proposed by IN that deal with the fact that a marina generates business, because it increases spending and creates diversification, and because the network allows scale economies and a rationalization of spending, but in particular it allows exploitation of the management network organized by the Company (the call center, for example).

Italia Navigando supplies the know-how to manage a tourist port, and to promote the conditions for the economic growth of a specific area.

Initially, the Company provides part of the funding required to initiate the operative management of the port, as well as administrative and organizational support.

Tourist Marinas in Multi-Functional Ports

The Italia Navigando network also includes projects for tourist ports within commercial or historic ports, coherently with the company's mission which is primarily to requalify existing works in terms of management, function and infrastructure. Commercial ports involved in the Italia Navigando project are mostly cases of multi-functional projects headed by a Port Authority, such as Naples, Brindisi, Taranto, Trapani, Trieste.

These requalification projects involve historic areas of the city, directly or indirectly, that interconnect with the programs dictated by territorial planning tools.

To convey the notion of the complexity of the projects, it might be useful to look at Brindisi project to complete and expand the tourist port, that tends to minimize the impact through the choice of natural materials for the wharves and paving of the open spaces.

Veduta aerea del porto di Trapani.
Aerial view of the port of Trapani.

dera più il porto turistico solo come uno spazio per il mero svolgimento di funzioni commerciali, turistiche e industriali.

Esse individuano nel Piano Regolatore Portuale, il piano strutturale, sufficientemente flessibile per potersi adattare alla evoluzione delle realtà portuali odierne, partendo dal presupposto che quasi tutti i porti italiani commerciali sono porti già definiti nella loro struttura. Il piano disciplina contemporaneamente il porto sia come piano operativo, che come spazio di interconnessione con la città, in quanto lo stesso viene ad assumere una doppia natura giuridica di piano tecnico (per lo svolgimento delle funzioni commerciali, ect.) e di piano d'area (come piano attuativo del Piano Regolatore Generale). In questo senso il porto turistico, come approdo all'interno di un porto commerciale e/o storico, può essere assunto come indicatore per valutare il gradiente di sviluppo del turismo in una determinata area, già consolidata dal punto di vista antropico e strutturale, dove i posti-barca risultano molto ambiti per una serie di ovvie considerazioni, che legano lo sport alla cultura, il tempo libero agli spazi di lavoro.

Il programma nazionale per l'implementazione di una rete nazionale di marina

Dal 2003 si è andato sviluppando un programma governativo che intende realizzare nel corso di 9 anni una rete di cinquanta porti operativi dal punto di vista funzionale e gestionale, di cui quaranta nelle regioni meridionali (Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia) e gli altri dieci nelle regioni centro-settentrionali, con possibile estensione ad alcuni grandi laghi.

Al termine del programma novennale, il sistema portuale promosso e sviluppato da Italia Navigando dovrebbe avere una consistenza complessiva di circa 25.000 posti barca, con il 10% circa di *dry stack storage* (posti-barca a secco). Nei primi tre anni (2003-

2005) è ipotizzato ed è in corso di avanzata attuazione il collegamento di almeno 15 unità portuali, comprendendo quelle attualmente già partecipate (Marina di Capri, Marina di Portisco, Marina Villa Igiea, Marina di Brindisi, Marina di Teulada, Marina di Procida, Marina di Poliporo, Cala dei Normanni).

Si stima che i posti barca gestiti in rete, al termine dei primi tre anni di attività, potranno essere circa 8.000.

Nella maggioranza dei casi i progetti prevedono opere di completamento, infrastrutturazione, adeguamento funzionale e gestione operativa di strutture portuali esistenti provvedendo, a tal fine, alla relativa progettazione, programmazione, realizzazione e gestione. Gli interventi si realizzano attraverso specifiche intese con Regioni e Comuni mediante:

- stipula di Convenzioni con gli Enti Locali per la programmazione e realizzazione degli interventi;
- costituzione di società di scopo a livello locale anche in partnership con Enti Locali Territoriali ed operatori privati;
- acquisizione di partecipazioni in Società già operative nella gestione di porti turistici.

A livello comunitario, ma anche continentale, il programma è unico nel suo genere e contiene tutte le prerogative necessarie per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

La peculiarità principale che contraddistingue il programma di Italia Navigando, consiste nel fatto che si privilegiano i progetti di riqualificazione funzionale e gestionale, mentre i nuovi interventi vengono limitati solo ai casi nei quali le componenti sociali ed economiche di un'area necessitano di un progetto importante.

La *mission* societaria si basa, infatti, sull'applicazione concreta dei principi fondamentali del concetto di sviluppo sostenibile⁴, che equivale allo sviluppo economico e sociale di un'area interconnesso alla salvaguardia dell'ambiente.



Porti turistici sostenibili

Il 90% dei progetti relativi alla rete di Italia Navigando rappresenta riqualificazioni di realtà portuali già esistenti. Principalmente si tende a limitare l'impatto generato da progettazioni troppo invasive, anche per il fatto che è un dato acquisito quello dell'importanza del management di un marina, ai fini del suo sviluppo e quindi l'importanza di fornire il know-how a livello locale, anziché andare a depauperare ulteriori aree costiere (con tutto quello che di devastante comporta dal punto di vista della sostenibilità ambientale). La sostenibilità⁵ del progetto di Italia Navigando si traduce, in termini concreti, in una serie di indicazioni progettuali e di scelte localizzative, che mirano alla salvaguardia dell'ambiente marino e costiero, allo sviluppo dell'occupazione e dell'imprenditorialità locale e alla necessità di catalizzare investimenti, individuando, se possibile, opportuni canali di finanziamento per la realizzazione dei progetti. Gli interventi proposti da IN posseggono connotati di sostenibilità ambientale che vanno dall'uso di materiali non impattanti sull'ambiente a progetti di sola riqualificazione gestionale, dall'organizzazione delle isole ecologiche ai corsi di formazione ambientale per giovanissimi.

La sostenibilità sociale degli interventi di IN consiste in una serie di interventi interpretativi di un'area costiera, infatti si realizzano nuovi porti o si riqualificano gli esistenti solo come risposta ad istanze sociali, producendo occupazione, crescita dell'indotto turistico, riconversione di ruoli occupazionali e promozione di nuove professionalità.

Altro fondamentale indicatore utilizzato per valutare la sostenibilità sociale delle scelte operate dalla rete, riguarda l'accessibilità al marina da parte di soggetti portatori di handicap da terra e da mare, nonché l'avvio del sistema charter per tutte le categorie sociali di diportisti.

At the same time, the project that provides for the environmental and urban requalification has a double significance: it promotes the local economy and renovates one of the most important ports in southern Italy, located next to the Papola-Casale international airport in Brindisi. In Trapani the project is currently being evaluated by the Conferenza di Servizi: a condition dictated by the Port Authority, the concessionary authority, is that only projects that conform to the current Port Master Plan may be submitted for evaluation, until the project for the new P.M.P. is approved.

The project by Italia Navigando intends to present itself as a design to renovate the city waterfront, so that it becomes a resource for the city center.

Trieste also has an administrative procedure in progress, whose object of evaluation concerns a proposal for the Porto-Lido, a project that fits into a wider plan to totally requalify the strategic and infrastructural configuration of the city, based on the PRUSST "Reclaiming the Seafrost".

A program has recently been presented for Bagnoli, an area wrought with histor-

ical, industrial (16 buildings of industrial archaeology) and natural (Promontory of Posillipo and Nisida) emergencies, characterized by significant environmental problems, currently being renovated.

Other IN projects concern marinas in commercial ports that do not have a Port Authority, such as Anzio, Gallipoli, Porto Santo Stefano, locations that deserve a separate discussion because of the many different procedural and technical issues involved.

The Normative Structure of Tourist Ports

From a normative point of view, there is no legislative platform specifically dedicated to the development of sustainable boating, and/or aimed at implementing the Italia Navigando SpA program. As things stand, for the development of tourist ports one must refer to the Navigation Code, Royal Decree dated March 30 1942, n.327 and the rules for its application, D.P.R. February 15, 1952, N.328, or other successive provisions, such as the D.P.R. December 2 1997 or the application decree D.M. April 14 1998.

For the development of navigational sus-

Ci sono alcune connotazioni che caratterizzano anche la crescita economica delle proposte progettuali di IN e riguardano il fatto che un marina genera business, perché aumenta i consumi e si diversifica, inoltre la rete permette di realizzare economie di scala e una razionalizzazione dei consumi, ma in modo particolare permette di usufruire del network gestionale organizzato dalla Società (ad es. il call center). Italia Navigando fornisce il know-how per la gestione di un porto turistico, quindi promuove le condizioni per la crescita economica di una determinata area.

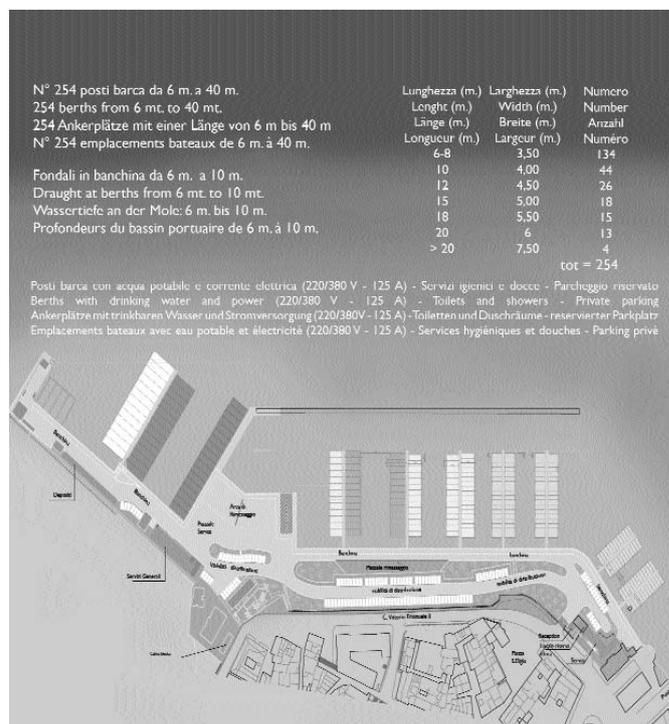
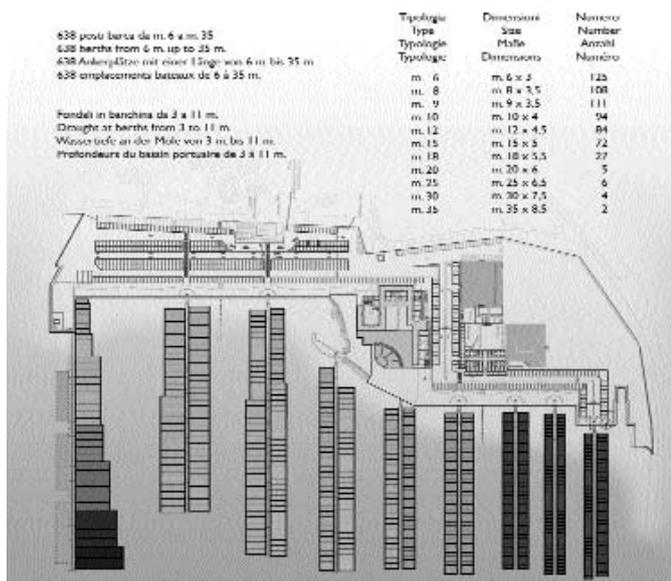
La Società inizialmente mette a disposizione parte dei finanziamenti necessari per l'avvio della gestione operativa del porto, oltre a un supporto amministrativo e gestionale.

Approdi turistici nei porti polifunzionali

La rete di Italia Navigando comprende anche progetti di porti turistici all'interno di porti commerciali o di porti storici, in conformità alla mission societaria, che è quella principalmente di riqualificare, dal punto di vista gestionale, funzionale e infrastrutturale, le opere esistenti. I porti commerciali interessati da un progetto di Italia Navigando sono nella maggioranza casi di porti polifunzionali sede di Autorità Portuali, quali Napoli, Brindisi, Taranto, Trapani, Trieste. Si tratta di progetti di riqualificazione che interessano parti storiche della città, sia direttamente che indirettamente, e che vanno a interconnettersi con le previsioni dettate dagli strumenti urbanistici territoriali.

Per accennare alla complessità dei progetti è utile l'esempio di Brindisi, una proposta di completamento e ampliamento del porto turistico, che tende a minimizzare l'impatto anche nella scelta dei materiali naturali per le banchine e per le pavimentazioni dei piazzali.

Allo stesso tempo l'opera prevista di riqualificazione ambientale ed urbana assume la doppia valenza di promozione dell'economia



locale e di adeguamento di uno dei porti più importanti del Meridione d'Italia, adiacente all'aeroporto internazionale Papola-Casale di Brindisi.

A Trapani è in corso la valutazione del progetto in sede di Conferenza di Servizi: condizione dettata dall'Autorità Portuale, Autorità concedente, è quella di sottoporre a valutazione solo progetti conformi al Piano Regolatore Portuale vigente, in attesa che venga approvato il progetto del nuovo P.R.P.

L'ipotesi progettuale proposta da Italia Navigando intende porsi come ridisegno del waterfront cittadino, in modo da risultare una risorsa per il centro urbano.

Anche per Trieste si tratta di una procedura amministrativa in corso di svolgimento, il cui oggetto di comparazione riguarda una proposta per Porto-Lido, progetto che va a innestarsi in un programma più ampio di riqualificazione complessiva dell'assetto strategico e infrastrutturale della città, che si impernia nel PRUSST "La riconquista del fronte mare".

Recentemente presentato il progetto di Bagnoli, area densa di emergenze storico-industriali (16 manufatti di archeologia industriale) e naturali (il Promontorio di Posillipo e Nisida), ma anche caratterizzata da notevoli problematiche ambientali, in corso di recupero. Altri progetti di IN riguardano approdi in porti commerciali non sedi di Autorità Portuali, quali Anzio, Gallipoli, Porto Santo Stefano, localizzazioni che meriterebbero un discorso a parte per le problematiche procedurali e tecniche di varia natura emerse.

La struttura normativa per i porti turistici

Dal punto di vista normativo non esiste un supporto legislativo mirato specificatamente allo sviluppo della nautica sostenibile e/o mirato all'implementazione del programma di Italia Navigan-

do SpA. Attualmente per lo sviluppo della portualità turistica occorre riferirsi al Codice della Navigazione, Regio Decreto del 30 marzo 1942, n. 327 e al Regolamento di applicazione dello stesso, D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, oppure ad altri provvedimenti di seguito succedutisi, come il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 e il suo decreto applicativo D.M. 14 aprile 1998.

Per lo sviluppo della sostenibilità della nautica occorre adottare particolari prescrizioni e condividere scelte progettuali, specificatamente mirate all'implementazione operativa del concetto di sviluppo sostenibile, essendo impossibile l'applicazione di un programma coordinato e continuativo che permetta contestualmente la salvaguardia dell'ambiente, la crescita sociale e lo sviluppo economico. Complessivamente lo sviluppo della nautica nazionale è connesso al processo di delegificazione amministrativa e di snellimento delle procedure burocratiche, avviato alla fine degli anni settanta, poi sviluppatosi a cominciare dagli anni '90, ma non ancora portato a completa definizione, che si traduce in una governance del territorio non sempre sostenibile.

Basti considerare che la semplice applicazione dell'articolo 36 del Codice della Navigazione, che concerne le istanze mirate all'utilizzazione e gestione delle aree demaniali, necessita di mesi per la sua formalizzazione. Nel caso di porti storici e/o approdi turistici compresi in porti commerciali, il quadro normativo diviene più complesso, in quanto si tratta, quasi sempre, di andare a modificare/integrare un Piano Regolatore Portuale, con tutto quello che questo comporta dal punto di vista procedurale: valutazione in sede di Consiglio Superiore dei L.L.P.P., V.I.A., etc.

Da valutare che dal 2004 tutti gli Stati Comunitari avrebbero dovuto mettere in vigore opportune disposizioni legislative per conformarsi alla Direttiva Europea 42/2001/CE sulla valutazione ambientale strategica V.A.S., che prevede la valutazione di piani e

tainability, it is important to adopt particular prescriptions and share design choices, directed specifically at an operative implementation of the concept of sustainable development, given the impossibility of applying a coordinated and continuous program that would simultaneously encourage the preservation of the environment, social growth and economic development.

Overall the development of national boating is connected to a process of administrative de-legislation and the decrease in bureaucratic procedures, begun at the end of the Seventies, and developed after the Nineties: it has not yet been completely defined, and translates into a governance of the territory that is not always sustainable.

It is enough to consider that the simple application of article 36 of the Navigation Code, regarding the issues involved in the authorization and management of public domain areas, takes months to formalize. In the case of historic ports and/or tourist marinas located in commercial ports, the normative picture becomes more complex, because it almost always involves the modification/integration of a Port

Master Plan, with all the consequences this entails in terms of procedure: evaluation by the Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, V.I.A., etc.

One must also keep in mind that since 2004 all European states were required to pass legislative dispositions to conform to the European Directive 42/2001/CE on the V.A.S., the strategic environmental evaluation, which requires the evaluation of plans and programs (sustainability, compatibility) and applying the V.A.S. to Port Master Plans.

There are on the contrary no indications as to a European methodology for the assessment of social and economic and not just environmental policies, representing the other two terms of reference that must guarantee the appropriately sustainable development of tourist ports.

Notes

1. The law, D.P.R. 2 December 1997, n. 509 is the Regulations governing the discipline of the procedures for the concession of property belonging to the maritime public domain to build structures dedicated to recreational boating.

2. Following is comma 3 of article 4 in the law known as Legge Portuale dated January 28 1984, n.84:

Ports, or specific port areas belonging to category II, classes I, II and III, have the following functions:

- a) commercial
- b) industrial or oil industry
- c) passenger services
- d) fishing
- e) tourist or sailing.

3. The Guidelines (June 2004) for the design of Port Master Plans have been developed thanks to the synergetic collaboration between the 3rd and 6th Commissions of the Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

These Guidelines were later submitted for evaluation/integration by the Commission nominated by the Ministerial Decree n.11680 dated July 10 2003 and Ministerial Decree 735 dated January 19 2004.

4. By sustainable development, we mean the definition elaborated in 1987 by the Commission for development and the environment, the so-called Brundtland commission (named after its president), which in the report entitled

Our common future establishes that: *sustainable development requires that the primary needs of all be satisfied and that everyone be accorded the possibility to make his own aspirations for a better life come true as well as Ensuring the satisfaction of the needs of the present without compromising the ability of future generations to satisfy their own needs.*

Sustainability is manifest in the development of three sectors, namely the integrity of the ecosystem, social equity and economic development, as written in the *Johannesburg Declaration on Sustainable Development*:

"Accordingly, we assume a collective responsibility to advance and strengthen the interdependent and mutually reinforcing pillars of sustainable development — economic development, social development and environmental protection — at the local, national, regional and global levels".

5. Sustainability contemplates the simultaneous coexistence of 3 different factors: environmental preservations, economic development and social development.

programmi (la loro sostenibilità, la loro compatibilità) e quindi la V.A.S. applicata anche ai Piani Regolatori Portuali.

Non ci sono invece indicazioni per una metodologia comunitaria di valutazione delle politiche sociali ed economiche oltre che ambientali, che rappresentano gli altri 2 termini di riferimento per garantire uno sviluppo adeguatamente sostenibile dei porti turistici.

Note

1. Il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509 è il Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto.

2. Si riporta il comma 3 dell'articolo 4 della cosiddetta Legge Portuale del 28 gennaio 1984, n. 84:

I porti, o le specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III, hanno le seguenti funzioni:

- a) commerciale;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

3. Le Linee Guida (giugno 2004) per la redazione dei Piani Regolatori Portuali sono un lavoro realizzato grazie alla collaborazione sinergica della 3° e 6° Commissione del Consiglio Superiore dei L.L.P.P.

Successivamente tali Linee Guida sono state sottoposte alla valutazione/integrazione della Commissione nominata con D.M. n. 11680 del 10 luglio 2003 e D.M. n. 735 del 19 gennaio 2004.

4. Per sviluppo sostenibile si assume la definizione elaborata nel 1987 dalla Commissione per lo sviluppo e l'ambiente, cosiddetta commissione Brundtland (dal nome del suo Presidente), che nel rapporto *Our common future* stabilisce: uno sviluppo sostenibile esige che siano soddisfatti i bisogni primari di tutti e che sia estesa a tutti la possibilità di dare realtà alle proprie aspirazioni per una vita migliore nonché di Assicurare il soddisfacimento dei bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni. La sostenibilità si esplica nello sviluppo di tre settori, che sono l'integrità dell'ecosistema, l'equità sociale e lo sviluppo economico, così come si legge nella *Johannesburg Declaration on Sustainable Development*: "Accordingly, we assume a collective responsibility to advance and strengthen the interdependent and mutually reinforcing pillars of sustainable development — economic development, social

development and environmental protection — at the local, national, regional and global levels".

5. La sostenibilità contempla la contemporaneità di 3 diversi fattori: salvaguardia ambientale, sviluppo economico e sviluppo sociale.

Indicazioni Bibliografiche

- BALBO Marcello, 2002, *Dalla good governance all'urban governance – Il percorso urbano della Banca Mondiale*, "Urbanistica", n. 118
- BALDUCCI Alessandro, 2000, *Le nuove politiche della governance urbana*, "Territorio, n. 13
- BONETTI Barbara, PROVINCIALI Massimo, 2004, *Integrated Coastal Management, un approccio intersettoriale che significa "produzione" di sviluppo sostenibile*, sta in: Atti della Seconda Conferenza Nazionale del Territorio - Lo sviluppo sostenibile del territorio nella prospettiva europea, Caserta 12-14 giugno 2003
- BRUTTOMESSO Rinio, 1991, *Waterfront: una nuova frontiera urbana*, catalogo, Ca' Pesaro, Centro Internazionale Città d'Acqua, Venezia
- DE VITO S., 1999, *La riqualificazione delle aree portuali come progetto urbano*, in "Bollettino della Società geografica italiana", serie XII, Vol. IV, Fasc. N° 1/1999
- GALVANI A., 1999, *La politica ambientale della Spagna per un recupero del turismo costiero*, in "Bollettino della Società geografica italiana", serie XII, Vol. IV, Fasc. N° 1/1999
- LONGOBARDI R., 1997, *I porti marittimi – nella legge 28 gennaio 1994, n. 84*, edizioni Giappichelli, Torino
- MARCONI Renato, BIEGO Vittoria, 2004, *The planning of marinas as a guarantee of sustainable development and restraint to territorial decay – An italian experience*, Bulletin P.I.A.N.C. - A.I.P.C.N. n. 115 – 2004
- PAVIA Rosario, 2002, *La componente urbanistica ed ambientale dei piani portuali*, ed. a cura dell'Autorità portuale di Salerno
- PREZIOSO Maria, 2003, *Pianificare in sostenibilità – Natura e finalità di una nuova politica per il governo del territorio*, Adnkronos Libri, Roma
- RASIMELLI Enrica, 1986, *Aspetti evolutivi delle relazioni tra porti, città e territorio*, "Porti, mare, territorio", n. 2, aprile-giugno 1986
- TRAPERO Juan Jesus, 1998, *Los paseos maritimos espanoles- Su diseno como espacio público*, Madrid, Acal
- VALLEGA Adalberto, 1999, *Fundamentals of Integrated Coastal Management*, ed. Kluwer, Dordrecht, pp. 264
- VALLEGA Adalberto, 1993, *Governo del mare e sviluppo sostenibile - Conoscenze di base*, Milano, edizioni Mursia
- A.A.V.V., 1997, "Autorità Portuali e nuova gestione dei porti", atti del Convegno Nazionale "La gestione dei porti secondo la legge di riforma (84/1994 e 647/1996)" - 13 e 14 marzo 1997, edizioni CEDAM, Padova, pp. 317