

Documento di indirizzo strategico per lo sviluppo della portualità turistica nelle Marche

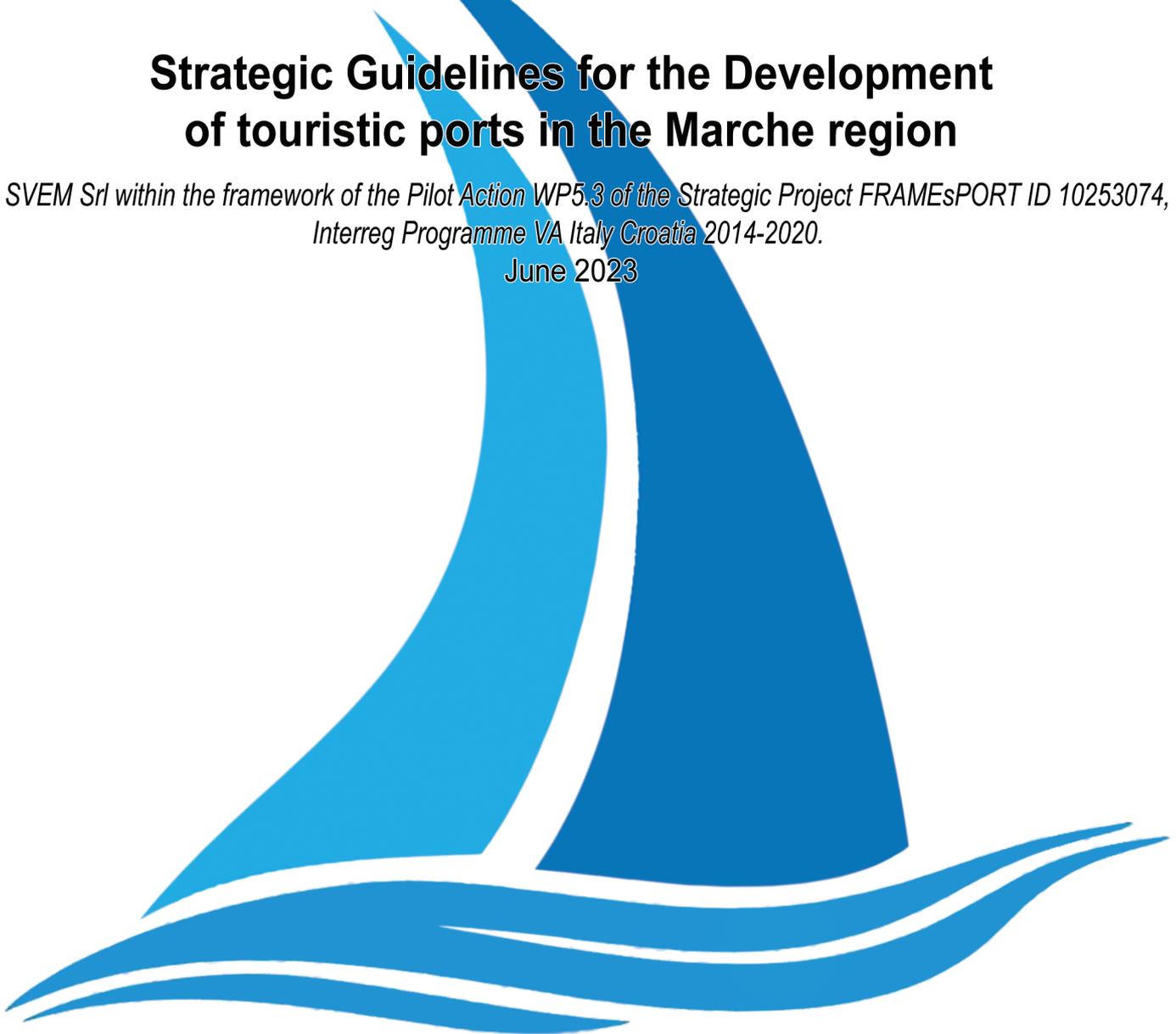
*a cura di SVEM Srl nell'ambito dell'Azione Pilota del progetto strategico FRAMESPORT ID 10253074
del programma Interreg VA Italia Croazia 2014-2020.*

Giugno 2023

Strategic Guidelines for the Development of touristic ports in the Marche region

*by SVEM Srl within the framework of the Pilot Action WP5.3 of the Strategic Project FRAMESPORT ID 10253074,
Interreg Programme VA Italy Croatia 2014-2020.*

June 2023



© 2023 SVEM srl - Ancona

Realizzazione editore
Andrea Livi Editore
Largo Gaetano Falconi, 4 - 63900 Fermo
Tel. 0734 227527
www.andrealivieditore.it
info@andrealivieditore.it

ISBN 88-7969-543-6

Finito di stampare nel mese di giugno 2023
dalla Tecnostampa - Pigni Group Printing Division Loreto - Trevi



Documento di indirizzo strategico per lo sviluppo della portualità turistica nelle Marche

a cura di SVEM Srl nell'ambito dell'Azione Pilota del progetto strategico FRAMESPORT
ID 10253074 del programma Interreg VA Italia Croazia 2014-2020.
Giugno 2023

Strategic Guidelines for the Development of touristic ports in the Marche region

by SVEM Srl within the framework of the Pilot Action WP5.3 of the Strategic Project FRAMESPORT
ID 10253074, Interreg Programme VA Italy Croatia 2014-2020.
June 2023

Gruppo di lavoro / Working Group

Indirizzo e coordinamento strategico / Strategic guidance and coordination

Sviluppo Europa Marche - SVEM S.r.l. - Lucia Catalani, Alessandro Panico, Luca Barbadoro,
Patrizia Pantaleoni, Rachele Ruggiero, Enrica Verducci

Con la consulenza tecnico-scientifica di / With the technical and scientific advice of
POOL Engineering S.r.l. - Roberto Scaramuzza, Matteo Arena, Dario Aponte

EXECUTIVE SUMMARY DELL'AZIONE PILOTA REALIZZATA DA SVEM Srl nell'ambito dell'Azione Pilota del WP5.3 Progetto Strategico FRAMESPORT (Framework initiative fostering the sustainable development of Adriatic small ports) ID 10253074 del programma Interreg VA Italia Croazia 2014-2020.

EXECUTIVE SUMMARY of the PILOT ACTION realised by SVEM Srl within the framework of the Pilot Action WP5.3 of the Strategic Project FRAMESPORT (Framework initiative fostering the sustainable development of Adriatic small ports) ID 10253074, of the Interreg Programme VA Italy Croatia 2014-2020.



Sito del progetto / Project Website

<https://programming14-20.italy-croatia.eu/web/framesport>

Durata del Progetto
Project duration
01/01/2020 - 30/06/2023

FESR
ERDF
€ 6.068.007,96

Budget Totale
Total Budget
€ 7.138.832,90

RICONOSCIMENTO / ACKNOWLEDGEMENT

Il lavoro descritto in questo documento è stato sostenuto dal Programma INTERREG V-A IT-HR CBC - "Strategic" Subsidy Contract - Progetto: "Piano strategico per lo sviluppo sostenibile dei piccoli porti dell'Adriatico, FRAMESPORT" (ID progetto: 10253074).

The work described in this document was supported by the INTERREG V-A IT-HR CBC Programme - "Strategic" Subsidy Contract - Project: "Framework initiative fostering the sustainable development of Adriatic small ports, FRAMESPORT" (Project ID: 10253074).

DISCLAIMER

Il contenuto di questo documento rappresenta solo il punto di vista degli autori ed è di loro esclusiva responsabilità; non può essere considerato come riflettente il punto di vista del Programma INTERREG V-A IT-HR CBC o di qualsiasi altro organismo del PROGRAMMA DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA ITALIA CROAZIA. Il Programma INTERREG V-A IT-HR CBC non si assume alcuna responsabilità per l'uso che può essere fatto delle informazioni in esso contenute.

The content of this deliverable represents the views of the author only and is his/her sole responsibility; it cannot be considered to reflect the views of the INTERREG V-A IT-HR CBC Programme or any other body of the ITALY CROATIA CROSS-BORDER COOPERATION PROGRAMME. The INTERREG V-A IT-HR CBC Programme does not accept any responsibility for use that may be made of the information it contains.

PARTNERS DI PROGETTO / PROJECT PARTNERS



Ringraziamenti

Si ringraziano per la preziosa e proficua collaborazione i Partner Beneficiari e i Partner Associati del Progetto FRAMEsPORT: la Regione Marche con il Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio; il Comune di Gabicce Mare ed il Comune di Numana.

Si ringraziano, inoltre, per il prezioso contributo fornito all'indagine e per la partecipazione agli eventi di incontro e confronto: la Regione Marche, con il Settore Turismo del Dipartimento Sviluppo Economico; il Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera delle Marche; l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale; gli Enti Gestori dei porti turistici regionali; Assonautica, Assomarinas e la Lega Navale Italiana.

Acknowledgments

We would like to thank the Beneficiary Partners, Associated Partners of the Framesport Project for their valuable and fruitful collaboration: the Marche Region with the Department of Land Protection, Management and Planning; the Municipality of Gabicce Mare and the Municipality of Numana.

We are also grateful to the following for their significant contribution to the survey and for their participation in the meetings and discussions: the Marche Region with the Tourism Sector of the Economic Development Department; the Harbour Master Corps - Coast Guard of the Marche Region; the Central Adriatic Ports Authority; the Managing Bodies of the regional marinas; Assonautica, Assomarinas and the Lega Navale Italiana.

PREFAZIONE

In un Sistema in continua e repentina evoluzione è necessario prevedere il cambiamento e procedere ad una sistematica ridefinizione delle politiche a manovra dei principali strumenti di operatività e di intervento.

Sviluppo Europa Marche ha accresciuto, allora, la capacità di mutare il proprio tradizionale impegno, conformandolo ad un contesto in movimento costante ed interpretando la migliore dimensione di esecutività ed efficienza al cospetto delle indicazioni del Governo regionale, a vantaggio di Comuni, Imprese, Comunità di Cittadini.

Quando Sviluppo Europa Marche ha aderito alla partnership di FRAMEsPORT, il progetto strategico che unisce Italia e Croazia ed i piccoli porti della nostra regione, lo ha fatto mettendo a disposizione le competenze maturate in decenni di attività e rafforzate attraverso la gestione storica di progettualità complesse, costruite con partnership internazionali e qualificate.

Il presente volume si focalizza sui piccoli porti della nostra regione e sul loro ruolo di nodi strategici all'interno della rete logistica, turistica ed infrastrutturale regionale.

I piccoli porti non sono solo degli ambienti di scambio, di accesso, di differenze e di alterità.

I piccoli porti sono soprattutto dei motori di crescita economica e delle porte di accesso al territorio, con una proiezione lunga ed allargata sino all'entroterra regionale.

I piccoli porti sono cerniere dal mare e verso il mare, con un ruolo cruciale nella interconnessione transfrontaliera e meta-regionale.

Ecco, allora, che con i partner progettuali italiani e croati coordinati da Corila – il Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia – abbiamo pianificato e realizzato una serie di interventi e di azioni, che costituiscono strumenti certamente da irrobustire ed articolare, con nuovi obiettivi, nuove idee, nuove platee di destinatari e fruitori.

Dalle nuove tecnologie, all'evoluzione energetica in chiave di sostenibilità, perno delle politiche europee, fino all'implementazione di servizi anche in funzione di attrarre nuovi flussi turistici: FRAMEsPORT si è focalizzato su tutte queste dimensioni.

In due porti, poi, Numana e Vallugola, sono stati sperimentati anche servizi di mobilità smart e green, come bus elettrici di collegamento e flotte di e-bike rese disponibili per una efficace fruizione dei territori ed una piacevole scoperta di ambienti interni da parte di diportisti, turisti ed escursionisti.

I nove porti turistici della nostra regione, inoltre, sono stati oggetto di analisi quantitative e qualitative, mediante rilevazioni mirate e strutturate che hanno consentito la realizzazione di un 'Documento strategico per lo sviluppo della portualità turistica nelle Marche'.

Il Documento costituisce strumento basilare per lo sviluppo di queste Realtà e bussola insostituibile per orientare interventi e misure che ne favoriscano lo sviluppo, ma anche la coesione e l'inclusione interne, stimolando la riflessione sui fabbisogni ed il potenziale di cui

sono portatrici, ma anche irrobustendo il posizionamento all'interno del territorio regionale e dello spazio allargato adriatico.

Ecco allora questo volume, che compendia le azioni realizzate all'interno del progetto, con una narrazione diacronica puntuale e particolareggiata.

Mi corre l'obbligo ed anche il piacere di ringraziare tutti i Partner che hanno concorso alla realizzazione di tutto il progetto e la Struttura tecnica di Svem, che ne ha attuato con competenza e passione ogni sua fase.

Le Marche devono continuare a perseguire la crescita, una crescita sempre più sostenibile e green.

Sviluppo Europa Marche è consapevole del ruolo centrale che Regione Marche ha attribuito alla Società, nel percorso di rilancio socio-economico fissato.

Sviluppo Europa Marche rafforzerà sempre più, allora, il proprio posizionamento, intercettando nuovi fondi e lavorando al consolidamento delle partnership internazionali, anche investendo su temi quali digitalizzazione, sostenibilità, transizione energetica, infrastrutture, Europa, per diventare sempre più e sempre meglio una Società di sviluppo a misura di Regione.

Andrea Santori
Presidente Svem

PREFACE

In a System in continuous and sudden evolution, it is necessary to anticipate changes and to proceed to a systematic redefinition of policies in order to manoeuvre the main operational and intervention instruments.

Sviluppo Europa Marche has, thus, increased its capacity to mutate its traditional commitment, adapting it to a context in constant motion and interpreting the best dimension of enforceability and efficiency following the indications of the Regional government, for the benefit of Municipalities, Companies and Citizens' Communities.

When Sviluppo Europa Marche joined the partnership of FRAMEsPORT, the strategic project linking Italy and Croatia and the small ports of our region, it offered its expertise, acquired over decades of activity and strengthened through the historical management of complex projects built with international and qualified partnerships.

This volume focuses on the small ports of our region and their role as strategic nodes within the regional logistics, tourism and infrastructure network.

Small ports are not only places of trade, of access, of differences and of alterity.

Small ports are, above all, drivers of economic growth and gateways to the territory, with a long and broad projection to the regional hinterland.

Small ports are bridges to and from the sea, with a crucial role in cross-border and meta-regional connectivity.

Hence, together with the Italian and Croatian project partners coordinated by Corila – the Consortium for the Coordination of Research on the Venice Lagoon System – we have planned and implemented a series of interventions and actions, which represent instruments that certainly need to be strengthened and articulated, with new objectives, new ideas, new target groups and users.

From new technologies to energy development with a view to sustainability, which plays a key role in European policies, to the implementation of services, also with a view to attracting new tourist flows: FRAMEsPORT has focused on all these dimensions.

In two ports, Numana and Vallugola, smart and green mobility services have also been tested, such as electric shuttle buses and fleets of e-bikes which have been made available for an effective use of the territories and a pleasant discovery of the inland by boaters, tourists and excursionists.

Furthermore, the nine tourist ports of our region have been the subject of quantitative and qualitative analyses, through targeted and structured surveys which have allowed the elaboration of the 'Strategic Guidelines for the Development of touristic ports in the Marche region'.

The Document represents a basic tool for the development of these Realities and an irreplaceable compass for guiding interventions and measures that favour their development, but also internal cohesion and inclusion, stimulating reflection on the needs and potentials

they bring, but also strengthening the positioning within the regional territory and the wider Adriatic area.

Here, then, is this volume, which summarises the actions carried out within the framework of the project, with an accurate and detailed diachronic narrative.

It is my duty and pleasure to thank all the Partners who have contributed to the realisation of the entire project, as well as the technical structure of Svem, which has carried out each phase with competence and passion.

The Marche region must continue to pursue growth, increasingly sustainable and green growth.

Sviluppo Europa Marche is well aware of the central role that the Marche Region has assigned to the Agency, in its socio-economic recovery process.

Sviluppo Europa Marche will thus increasingly strengthen its position, attracting new funds and working on the consolidation of international partnerships, also by investing in topics such as digitalisation, sustainability, energy transition, infrastructures, Europe, in order to become an even more efficient development Agency, tailored to the Region.

Andrea Santori
President of Svem

Sommario

Prefazione	7
Abstract	17
1. INQUADRAMENTO STRATEGICO, PIANIFICATORIO, PROGRAMMATORIO E TERRITORIALE	21
1.1 Inquadramento strategico e normativo	21
1.1.1 Gli orientamenti europei	21
1.1.2 Gli orientamenti nazionali	23
1.1.3 Gli orientamenti regionali	25
1.1.4 La pianificazione portuale locale	27
1.2 Sintetico inquadramento socio-economico territoriale	37
2. ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DEI PORTI TURISTICI DELLE MARCHE	40
2.1 Analisi della domanda	40
2.2 Elementi di governance del sistema portuale turistico regionale	44
2.3 Analisi dell'offerta	45
3. CRITICITÀ PERSISTENTI ED ANALISI DEI FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE TURISTICO DELLE MARCHE	52
3.1 Le risultanze dello stakeholder engagement	52
3.2 Ulteriori risultanze desk in materia di analisi dei fabbisogni	56
4. LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ MARCHIGIANA IN AMBITO NAZIONALE E TRANSFRONTALIERO	61
4.1 Proposte di aggiornamento del vigente contesto pianificatorio regionale "a scenario strategico immutato"	61
4.2 Proposte di indirizzo strategico	62
4.3 Strumenti di ausilio per l'implementazione operativa di alcune azioni proposte	70
Bibliografia	123

Table of contents

Preface	9
Abstract	75
1. THE STRATEGIC AND PLANNING FRAMEWORK AND THE TERRITORIAL CONTEXT	79
1.1 Strategic and regulatory framework	79
1.1.1 Guidelines at European level	79
1.1.2 Guidelines at national level	81
1.1.3 Guidelines at regional level	82
1.1.4 Local Ports Planning	83
1.2 Regional socio-economic context	94
2. SUPPLY/DEMAND ANALYSIS OF REGIONAL TOURISTIC PORTS	97
2.1 Demand analysis	97
2.2 Governance	100
2.3 Supply analysis	102
3. ENDURING CRITICALITIES AND ANALYSIS OF THE NEEDS OF THE MARCHE PORTS SYSTEM	106
3.1 Stakeholder engagement results	106
3.2 Outcomes and main needs	109
4. STRATEGIC GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE REGIONAL PORTS SYSTEM AT NATIONAL AND TRANSNATIONAL LEVEL	112
4.1 Proposed updates of the current planning frame “under unchanged strategic scenario”	112
4.2 Proposed strategic Guidelines	113
4.3 Supporting tools for the operational implementation of some proposed actions	119
Bibliography	123

Documento di indirizzo strategico per lo sviluppo della portualità turistica nelle Marche

a cura di SVEM Srl nell'ambito dell'Azione Pilota del progetto strategico FRAMEsPORT
ID 10253074 del programma Interreg VA Italia Croazia 2014-2020.
Giugno 2023

ABSTRACT

Il presente lavoro costituisce l'*executive summary* del più ampio elaborato "Documento di indirizzo strategico per lo sviluppo della portualità turistica nelle Marche" sviluppato da SVEM Srl nell'ambito dell'Azione Pilota del WP 5.3 del progetto strategico FRAMEsPORT ID 10253074 del programma Interreg VA Italia Croazia 2014-2020.

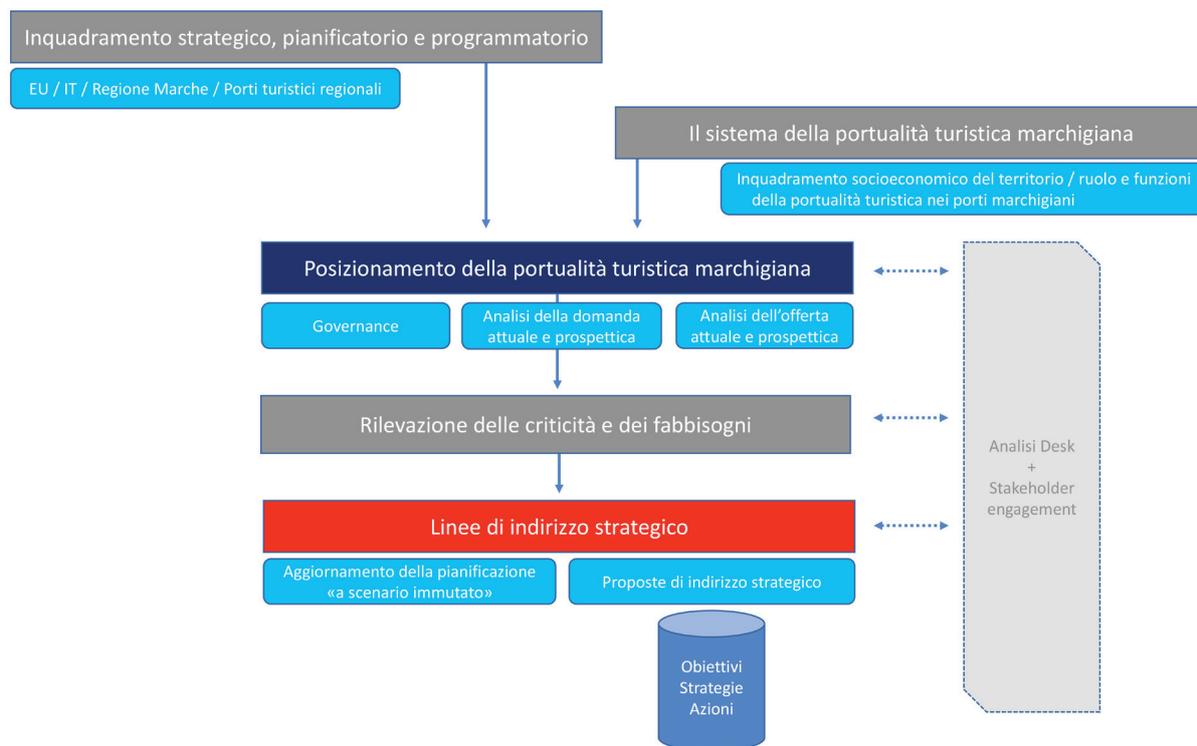
Le attività svolte concorrono ad un triplice obiettivo: aggiornare ed approfondire la conoscenza del sistema dei porti/approdi turistici regionali e ad analizzare i loro fabbisogni in termini di crescita e sostenibilità; a fornire elementi utili alla pianificazione e gestione dei porti turistici e, infine, a delineare linee di indirizzo per la promozione e sviluppo degli stessi rispetto alla politica turistica regionale nel più ampio contesto del diportismo nautico adriatico.

Lo scopo geografico del lavoro è focalizzato sui porti/approdi turistici regionali, così come individuati nel Piano Regionale dei Porti ai sensi della Deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale (DACR) n. 149/2010, vale a dire gli scali di Gabicce Mare (Vallugola), Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Civitanova, Porto San Giorgio e San Benedetto del Tronto.



Il rapporto è articolato in sezioni di analisi consequenziali come di seguito rappresentato graficamente.

Figura 1 - Schema logico di analisi del lavoro



Le linee di indirizzo strategiche proposte per guidare lo sviluppo della portualità turistica marchigiana all'insegna della competitività, della sostenibilità e della valorizzazione dell'intero territorio regionale, sono frutto di un articolato percorso di confronto con diversi attori regionali e nazionali che hanno contribuito sia nella fase di indagine che nella condivisione delle proposte durante alcuni meeting locali. Si propongono alcune riflessioni essenziali per comprendere le risultanze del lavoro:

- L'attuale governance della portualità marchigiana risulta fortemente diversificata e polarizzata, con una scarsa propensione al coordinamento delle diverse realtà locali. Altrettanto migliorabile risulta la capacità di condivisione di informazioni, dati e best practices tra i diversi stakeholders. Finanche nella nomenclatura delle diverse strutture presenti in regione, appare necessario un intervento teso alla razionalizzazione delle competenze in materia, ma anche di adeguamento normativo ai più recenti fenomeni che intersecano il diportismo nautico al fine di sviluppare l'imprenditorialità nel settore. Un intervento sulla governance, sia nella dimensione istituzionale che ancora più nella dimensione cooperativa tra gli enti concessionari delle marine regionali, può servire ad ottimizzare il livello di pianificazione strategica, la programmazione degli interventi, la promozione di istanze comuni, la capacità di commercializzazione dei posti barca e la valorizzazione dell'entroterra della regione a partire dai porti turistici.
- I trend evolutivi della domanda diportistica regionale hanno prodotto fabbisogni piuttosto differenti rispetto a quelli prospettati nello scenario assunto alla base delle previsioni del Piano regionale dei porti del 2010. Risultano, inoltre, alquanto delineate alcune dinamiche che caratterizzeranno profondamente l'ulteriore evoluzione dei fabbisogni anche per il futuro. In particolare:
 - o la domanda diportistica regionale che si caratterizza prevalentemente ed in modo preponderante come domanda stanziale di origine regionale e tale resterà;

- la tendenza all'invecchiamento ed alla diminuzione della popolazione da cui la domanda stanziale attinge;
 - non vi è nessuna evidenza di un incremento significativo alla propensione al possesso di unità nautiche né in regione né a livello nazionale e, anzi, una maggiore propensione da parte delle giovani generazioni all'uso piuttosto che al possesso, generando nuova domanda di servizi charter e noleggio di unità nautiche piuttosto che di domanda stanziale;
 - una tendenza, soprattutto a livello nazionale, all'incremento delle quote di mercato delle imbarcazioni di dimensioni maggiori e di quelle a vela;
 - la *catchment area* del sistema della portualità turistica marchigiana non appare destinata a significative modifiche. Un leggero ampliamento può essere indotto dalla crescita della dimensione media delle imbarcazioni o dalla crescita della componente di domanda rivolta ai servizi charter e ai flussi in transito;
 - in definitiva non vi sono elementi concreti per ipotizzare incrementi molto rilevanti della domanda diportistica sui porti delle Marche, ma anzi è plausibile assumere una domanda tendenzialmente stabile. Incrementi di non oltre il 10-11% al 2030 sono verosimili qualora si attuino specifiche strategie volte ad agevolare l'utenza anziana, posticipando l'uscita dal mercato dei diportisti attivi, e strategie finalizzate all'attrazione della domanda in transito;
 - si riscontra, dunque, un minore fabbisogno in termini di numero di posti barca rispetto a quanto previsto dal Piano attualmente vigente, e fabbisogni differenti in termini di composizione del parco nautico da servire e delle esigenze dei diportisti in termini di servizi ed accessibilità;
 - sebbene a livello aggregato le indicazioni sulla domanda di trasporto siano già abbastanza chiare, appare invece necessaria una ulteriore analisi ed indagine di dettaglio per la caratterizzazione e quantificazione della domanda a livello di singolo scalo.
- In tutti gli scali sarà opportuno riorganizzare l'offerta in funzione dei nuovi fabbisogni che, come detto, suggeriscono in termini generali una maggiore attenzione alle imbarcazioni di dimensioni maggiori il cui peso sul mercato è crescente sia per le imbarcazioni a motore, sia soprattutto per le imbarcazioni a vela ed a cui è legata la reale possibilità di incrementare i transiti, oltre che di sviluppare attività di charter nautico.
 - Quanto esposto al punto precedente sottintende la necessità di riorganizzare gli spazi di ormeggio, di incrementare la connettività tra porti e territori per attrarre traffici in transito e di charter internazionale, di potenziare l'accessibilità e il comfort nelle strutture per la domanda anziana stanziale, ma soprattutto di affrontare in modo non più emergenziale la cronica questione dell'accessibilità nautica delle strutture, in primis adeguando le opere di protezione a mare e la profondità dei fondali al pescaggio delle imbarcazioni a vela ed a motore di dimensioni maggiori.
 - Il sistema diportistico regionale presenta già un buon livello di servizi ed attrezzature generali per la nautica, in banchina e a terra, ed anche una ottima dotazione in termini di facilities per servizi tecnici fondamentali, con delle punte di eccellenza a livello nazionale e della macroregione adriatica. La situazione è più disomogenea per ciò che concerne i servizi tecnici accessori, i servizi digitali, i canali informativi adottati. Il sistema portuale è generalmente migliorabile in termini di accessibilità con forme di mobilità alternativa. Disomogenei e generalmente migliorabili sono anche i servizi turistici ed informativi nel porto. Il sistema portuale marchigiano è, invece, carente in termini di certificazioni di sostenibilità e, più in generale, la sostenibilità è un tema ancora molto laterale se non addirittura marginale nella pianificazione, gestione e promozione del sistema stesso.
 - Ampi margini possono essere raggiunti nel potenziamento del ruolo dei porti turistici quali "porte di accesso" alle offerte turistiche del territorio marchigiano, sia lato "luoghi del navigare" che "luoghi della scoperta", tenuto conto della vastità e diffusione del patrimonio culturale, artistico, naturale, enogastronomico e sportivo a livello regionale.

- Un ultimo elemento critico per la gestione delle strutture portuali regionali riguarda la disponibilità di risorse umane opportunamente qualificate, necessarie anche per supportare qualunque indirizzo strategico di investimento in nuovi servizi, certificazioni, o anche di semplice collaborazione e coordinamento tra enti; parimenti, a prescindere dagli indirizzi strategici, appare necessaria una modalità di acquisizione strutturata continuativa, consolidata e condivisa delle informazioni, al fine di implementare un monitoraggio continuo del sistema, necessario per la pianificazione di tipo strategico ma anche per un più pronto adattamento tattico ed una maggiore reattività agli eventuali cambiamenti del mercato.

1. INQUADRAMENTO STRATEGICO, PIANIFICATORIO, PROGRAMMATORIO E TERRITORIALE

Si propongono le più recenti linee strategiche e gli orientamenti pianificatori a livello europeo, nazionale, regionale in materia di turismo marittimo, diportismo e portualità turistica al fine di fornire una panoramica sugli indirizzi e gli orientamenti vigenti che impattano direttamente o indirettamente sulla portualità turistica regionale.

Si evidenzia la forte intersettorialità della materia analizzata, che influenza – ed al tempo stesso viene influenzata – da ambiti affini, tra cui la protezione ambientale, i trasporti, la competitività delle imprese ed i relativi finanziamenti, la formazione, la pianificazione urbanistica, la cooperazione territoriale e transnazionale, la cantieristica, la pesca e la ricettività turistica.

1.1 Inquadramento strategico e normativo

1.1.1 Gli orientamenti europei

A livello europeo rilevano le seguenti linee di indirizzo ed atti specifici:

- La Comunicazione del 2012 sulla **“Crescita Blu”**¹, che annovera il turismo costiero e marittimo fra i cinque settori di intervento prioritario e che è stata di recente riformata con Comunicazione del 2021/240 al fine di adattare tale strategia agli obiettivi del Green Deal europeo, invitando tutti gli attori marittimi a basare le proprie attività sull'uso responsabile delle risorse naturali e paesaggistiche, sulla decarbonizzazione e sui concetti dell'economia circolare;
- La Comunicazione della Commissione Europea COM (2014) 86 final del 20.2.2014 inerente la **“Strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo”**, che individua 14 linee di azione ricadenti nelle seguenti macro-voci: stimolare l'efficienza e la competitività del comparto (colmando le lacune nella disponibilità dei dati sul turismo costiero e marittimo, sostenendo lo sviluppo di partenariati a dimensione transnazionale e interregionale, approntando pacchetti turistici maggiormente mirati a mercati specifici, quali la terza età o le persone con disabilità); promuovere competenze ed innovazione (armonizzando e sviluppando le normative su qualifiche specifiche e promuovendo gli strumenti di commercializzazione per via elettronica delle offerte turistiche); rafforzare la sostenibilità (anche basandosi sugli indicatori del sistema europeo di ecogestione e audit e del marchio UE di qualità ecologica – EMAS² – e incoraggiando il collegamento con altre azioni in tema di sostenibilità per il settore turistico-sistema ETIS³, nonché puntando sull'integrazione dei poli di attrattiva costieri con quelli situati all'interno, anche tramite itinerari tematici transnazionali quali percorsi della cultura, vie religiose o antiche rotte commerciali); migliorare l'accesso ai finanziamenti europei.

¹ COM/2012/0494 final volta a definire la strategia a lungo termine per sostenere una crescita sostenibile nei settori marino e marittimo.

² EMAS è la sigla di Eco-Management and Audit Scheme, ovvero il sistema di ecogestione e audit sviluppato dalla Commissione europea per le società e altre organizzazioni per valutare, riferire e migliorare le loro prestazioni ambientali.

³ Il Sistema europeo di indicatori per il turismo è stato sviluppato in modo specifico per le destinazioni turistiche ed è un processo da formularsi e condursi a livello locale allo scopo di monitorare, gestire e migliorare la sostenibilità di una destinazione turistica. per monitorare i risultati e per prendere le decisioni più opportune a livello gestionale, nonché per influenzare scelte politiche adeguate. L'attuale Sistema è costituito da 27 indicatori principali e da 40 indicatori opzionali che possono essere utilizzati su base volontaria, insieme oppure integrati in altri sistemi esistenti.

- Il “**Percorso di Transizione per il turismo**”⁴ presentato nel corso del 2022 da parte della Commissione Europea, in cui vengono illustrate azioni chiave, obiettivi e condizioni per conseguire la transizione verde e digitale e la resilienza a lungo termine del settore, per rafforzare le pratiche di condivisione dei dati al fine di prevedere nuovi servizi turistici innovativi, per migliorare la gestione sostenibile delle destinazioni e per investire nelle competenze per garantire la disponibilità di forza lavoro qualificata e di prospettive di carriera attraenti nell’ecosistema.
- La Direttiva n. 2014/89/UE che istituisce un quadro per la **pianificazione dello spazio marittimo** con l’obiettivo di realizzare un’organizzazione più razionale dello Spazio Marittimo allo scopo di armonizzare la domanda di sviluppo socioeconomico con l’esigenza, prioritaria e indifferibile, di proteggere gli ecosistemi marini, prevedendo che ogni Stato Membro elabori e attui la pianificazione dello spazio marittimo mediante la redazione di Piani di Gestione. Con D. Lgs 201/2016, l’Italia ha recepito la Direttiva Europea, designando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti quale Autorità competente che presidia alla redazione dei piani delle tre aree marittime: Adriatico; Ionio e Mediterraneo centrale; Mediterraneo occidentale⁵. Il **Piano di gestione dell’Area Marittima “Adriatico”**⁶ che include il territorio regionale marchigiano nell’unità di pianificazione della sub-area A4, prevede tra gli obiettivi specifici regionali in materia di turismo marittimo (approvati dalla Giunta Regionale Marche con Deliberazione di Giunta n. 1335/2022): il miglioramento dei servizi a disposizione del turista, balneare, diportista o crocierista, e l’integrazione dell’offerta turistica con gli attrattori culturali presenti nelle coste e, soprattutto, nelle aree interne; il miglioramento della rete della portualità turistica con l’ammodernamento dei porti esistenti; l’incentivazione alla modernizzazione delle strutture portuali turistiche e dei servizi annessi; lo sviluppo della nautica da diporto, nell’ottica della diversificazione dell’offerta turistica, garantendo al contempo la sostenibilità ambientale.
- Con importanti riflessi sulla mobilità dei passeggeri anche legati ai flussi turistici nazionali ed internazionali, appare utile menzionare l’evoluzione della politica europea sulle infrastrutture di trasporto che mira a garantire una mobilità efficiente, sicura e sostenibile delle persone (e delle merci) in tutta l’Unione, la Commissione Europea ha pubblicato le proposte legislative 812/2021 del 14.12.2021⁷ e 384/2022 del 27.07.2022⁸, attualmente in fase di discussione con conclusione dell’iter previsto nel corso del 2023, **in merito alla futura revisione della rete TEN-T** ex Regolamento (UE) n. 1315/2013. A livello regionale, il nuovo assetto delinea importanti novità come il completamento della dorsale adriatica, con l’inserimento della tratta da Ancona a Foggia nella rete di rango Extended Core sia ferroviaria che stradale, attraverso il prolungamento del tracciato del Corridoio “Mar Baltico-Mar Adriatico” e l’inserimento del nodo di Ancona quale nodo urbano chiave della rete europea. Viene confermato il rango del porto di Ancona e lo scalo aeroportuale di Ancona come nodo fondamentale.

⁴ Commissione Europea, “Transition Pathways for Tourism”, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, ISBN 978-92-76-47149-3.

⁵ Il Piano “Adriatico” include le Regioni Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia; il Piano “Ionio e Mediterraneo Centrale” include le Regioni Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia; il Piano “Mediterraneo occidentale” include le Regioni Liguria, Sardegna, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria e Sicilia.

⁶ In <https://www.sid.mit.gov.it/documenti-piano>.

⁷ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the TEN-T, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013” - COM/2021/812 final.

⁸ Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the TEN-T, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 - COM/2022/384/final.

- La **Strategia europea macroregionale dell'Adriatico-Ionico (EUSAIR)**, approvata nel corso del Consiglio Europeo del 23-24 ottobre 2014⁹. A sostegno della Strategia è stato elaborato nel 2020 un Piano d'Azione¹⁰ che, relativamente al Pilastro 4 di più attinente rilevanza rispetto all'oggetto dello studio, si pone l'obiettivo di dispiegare il potenziale turistico della Regione Adriatico-Ionica in chiave sostenibile e responsabile, sviluppando prodotti e servizi turistici innovativi e di qualità. Il Pilastro si articola nel Topic 1 - Offerta turistica diversificata (prodotti e servizi) e Topic 2 - Gestione del turismo sostenibile e responsabile (innovazione e qualità), con correlate azioni indicative che per quanto di interesse diretto al turismo nautico riguardano la creazione di un brand regionale "Adriatico-Ionico" per attrarre turisti internazionali, lo sviluppo di rotte e itinerari turistici macro-regionali, il miglioramento delle connessioni tra il flusso turistico nautico con le attrazioni territoriali degli hinterland, l'adozione di procedure comuni sui visti, sulle patenti nautiche e di omogeneizzazione del regime legislativo per skipper e per la nautica da diporto tra i paesi rivieraschi e lo sviluppo di un sistema di certificazione macroregionale, sul modello dell'ETIS europeo, con indicatori misurabili di performances in materia di turismo sostenibile e responsabile.

1.1.2 Gli orientamenti nazionali

A livello nazionale rilevano ai fini del presente studio i seguenti documenti strategici, pianificatori e programmatori:

- Il **Piano Strategico del Turismo (PST) 2017-2022** approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri nel febbraio del 2017, mira a rilanciare la leadership dell'Italia sul mercato turistico internazionale attraverso 4 obiettivi fondamentali: innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale; accrescere la competitività del sistema turistico; sviluppare un marketing efficace e innovativo; realizzare una governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del piano e delle politiche turistiche. I 3 driver orizzontali sono la sostenibilità, l'innovazione e l'accessibilità. Nell'ambito dei Piani di promozione nazionali del Ministero del Turismo e coordinati dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome in collaborazione con ENIT, la Regione Marche è impegnata come capofila nella promozione dei settori del cicloturismo, dell'escursionismo e della nautica. Su quest'ultimo settore è stato affidato ad Assonautica Italiana la realizzazione di un piano di promozione del turismo nautico e della vacanza in barca denominato "**L'Italia vista dal mare - Scopri dove ti porto**" in cui sono stati progettati 16 itinerari¹¹, a cui si è aggiunta un'ulteriore rotta per la Sardegna, che ripercorrono rotte e tracciati turistici in cui i porti e approdi diventano strutture ricettive e porte di accesso alle destinazioni turistiche dell'entroterra, che confluiranno sul portale viaggio.italia.it e successivamente sul sito italia.it.

Risulta trasmesso alle Camere il 5 aprile **2023 il nuovo Piano strategico del Turismo 2023-2027 (AG039)**¹² che, basandosi su 5 pilastri strategici (Governance, Innovazione, Qualità e Inclusione, Formazione e carriere professionali turistiche, Sostenibilità) prevede specifiche azioni per il settore della nautica quali: la costruzione di un portale digitale dedicato alla nautica, l'ammodernamento delle strutture portuali nautiche nell'ottica della digitalizzazione, accessibilità e sostenibilità, la promozione di corsi di formazione per competenze nautiche e l'istituzione di scuole di alta formazione nel management dell'ospitalità, la progettazione di nuove rotte e itinerari nautici per la scoperta del patrimonio storico, culturale, naturalistico ed enogastronomico dell'entroterra costiero.

⁹ Conclusioni del Consiglio Europeo EUCO 169/14.

¹⁰ European Commission, Action Plan Accompanying the document COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS concerning the European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region {COM (2020) 132 final}, 02.04.2020.

¹¹ Tra cui di interesse per le Marche La rotta dei Trabocchi – da Termoli a San Benedetto e La rotta del Sale – da Porto Recanati a Comacchio.

¹² In http://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/AP0044.pdf?_1683540489042.

- Il **Piano straordinario per la mobilità turistica 2017-2022** adottato con Decreto Ministeriale n. 534 del 16/11/2017 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti d'intesa con il Ministero dei Beni e delle Attività culturali e del turismo e con Conferenza Stato Regioni. Per quel che concerne l'oggetto di interesse del presente studio, il documento definisce le marine turistiche quali "porte di accesso a circuiti turistici di livello locale", evidenziando la necessità di promuovere un'adeguata capacità infrastrutturale sia lato posti barca, anche nell'ottica di omogeneizzare le forti disparità territoriali dell'offerta a livello nazionale, che in materia di connessione con le aree interne, con il coinvolgimento degli Enti Locali.
- Il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, approvato da parte del Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 ed adottato il 6 agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio, ove sebbene il segmento turistico venga trattato nel documento prevalentemente nella dimensione croceristica, vi si riscontra un generico riferimento alla necessità di "valorizzare ed efficientare le realtà legate al settore del diporto".
Ciò nondimeno, la fase attuativa del PSNPL ha dato origine alle riforme della Legge 84/1994, segnatamente i D.Lgs. 169/2016 e 232/2017, apportando significative previsioni per quegli scali ricadenti nell'ambito di competenza delle Autorità di Sistema Portuale nazionali (AdSP), in materia di revisione della governance portuale, di innovazioni nel processo di pianificazione portuale da ultimo con l'art. 4, comma 1-septies del Decreto Legge n. 121/2021, convertito in Legge n. 156/2021 (Documento di pianificazione strategica del sistema portuale, Piano Regolatore Portuale, Varianti stralcio e adeguamenti tecnico-funzionali) e di pianificazione della sostenibilità ambientale ed energetica in ambito portuale, attraverso la previsione della redazione del Documento energetico ambientale di sistema portuale sulla base delle Linee Guida emanate con Decreto direttoriale di concerto tra MITE e MIT prot. 408 del 17.12.2018 e della recente previsione nel DL 50/2022 della possibilità di istituire comunità energetiche da parte delle AdSP.
- Il **Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)**, approvato il 13 luglio 2021 dal Consiglio dell'Unione europea mediante l'adozione della Decisione di esecuzione (doc. 10160/21) di cui all'art. 20 del Regolamento (UE) 2021/241, che per quel che concerne il settore turistico enuncia nella Missione 1, Componente C3 "Turismo e cultura" ed in particolare nell'ambito di intervento 3.4 "Turismo 4.0", i progetti d'investimento e riforme cui sono assegnati complessivi 2,4 miliardi di euro¹³. Evidentemente il supporto al settore turistico deriva indirettamente anche dagli investimenti sulle infrastrutture digitali previste nel PNRR (Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo, tra cui il Italia 5G M1C2-I 3-20 e gli investimenti di competenza del Ministero della Cultura quale ad esempio M1C3 Investimento 2.1 Attrattività dei borghi) e sulle infrastrutture di trasporto del paese (Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile, nello specifico l'estensione della rete AV sulle connessioni diagonali e il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani). Per quel che concerne "Turismo 4.0", sono comprese le seguenti linee di intervento: la realizzazione del Tourism Digital Hub, Il Fondo integrato per la competitività delle imprese turistiche e la riforma dell'ordinamento delle professioni delle guide turistiche. Alla data del 31.12.2022 risultano peraltro conseguiti tutti i target e le milestones intermedie prefissate.
- Con Decreto-Legge 173 del 11 novembre 2022 è stato istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il **Comitato interministeriale per le politiche del mare (CIPOM)**. Tra i compiti del nuovo organo, quelli di coordinare e definire gli indirizzi strategici delle politiche del mare, attraverso l'elaborazione triennale del Piano del Mare, aggiornato con cadenza annuale, e punto di riferimento per gli strumenti di pianificazione del settore. Il primo Piano, che dovrebbe essere varato entro luglio 2023, impatterà sulla portualità turistica e sul settore della nautica da diporto e le relative disposizioni dovranno conciliarsi ed armonizzarsi anche con gli adempimenti previsti in materia di pianificazione dello spazio marittimo trattato in precedenza.

¹³ Governo italiano, Italia Domani, Piano nazionale di ripresa e resilienza; <https://www.italiadomani.gov.it/it/home.html>.

1.1.3 Gli orientamenti regionali

A livello regionale si rilevano le seguenti linee di indirizzo:

- Il **Piano regionale triennale di promozione turistica (PRPT) 2021-2023**, approvato con Deliberazione n. 13 dell'Assemblea legislativa regionale del 20.05.2021, rilevando tre criticità principali, dalla frammentarietà del sistema turistico regionale, alla stagionalità dei flussi turistici e la bassa incidenza di turisti internazionali rispetto a quelli nazionali, delinea azioni concrete finalizzate a riposizionare l'economia del turismo al centro delle politiche di sviluppo regionali. Nello specifico, e per quanto attinente alla materia della portualità turistica, il **Programma annuale del turismo 2022** approvato con DGR 316 del 21.03.2022, prevede oltre alla disciplina operativa della neo-costituita Agenzia del Turismo e dell'Internazionalizzazione delle Marche (A.T.I.M.), incaricata anche della creazione di specifici circuiti turistici territoriali e locali integrati, la promozione dell'intero territorio regionale quale tappa essenziale in un qualsiasi istituendo "percorso" Adriatico/Ionico" come, ad esempio, il "giro ciclistico dell'Adriatico" o "giro velico dell'Adriatico". Attraverso azioni mirate ad incentivare la scelta delle Marche come destinazione presso Tour Operator marchigiani e nazionali, agenzie di viaggio locali, italiane ed estere, ed in sinergia con Associazioni sportive e Coni nazionale e regionale, viene espressamente prevista un'azione di promozione dei porti turistici marchigiani come "porte di ingresso" per i territori interni costruendo dei percorsi che possono favorire il turismo dell'entroterra anche attraverso una serie di servizi svolti in collaborazione con enti e strutture del territorio, anche rafforzando lo sviluppo di una "rete della mobilità dolce" (ad esempio ciclovie, cammini e servizi ferroviari turistici). In maniera ancora più esplicita, il recentissimo **Programma regionale annuale del Turismo 2023**, approvato con Deliberazione di Giunta regionale n. 489 del 13/04/2023, prevede che la Regione Marche provvederà ad attuare le azioni previste anche avvalendosi di SVEM, in particolare per il tema della nautica, prevedendo per quest'ultimo settore l'obiettivo di valorizzare le sinergie con il progetto europeo FRAMESPORT. Nelle schede attuative di cui al punto 13.c viene infatti illustrato che "SVEM si è posta l'obiettivo di sviluppare uno strumento di indagine conoscitivo e propositivo volto a supportare il network dei piccoli porti turistici marchigiani"¹⁴ e che tale obiettivo è ritenuto particolarmente utile da parte della Regione Marche a sostegno della pianificazione dei porti turistici e alla promozione e valorizzazione degli stessi rispetto alla politica turistica regionale.
- A partire dal 2014 con Deliberazione di Giunta regionale 370 del 01/04/2014, l'offerta turistica marchigiana viene articolata in cluster omogenei di prodotti e servizi. Tra i 6 cluster originari della *Destinazione Marche*, che ad oggi sono diventati 19¹⁵, vi rientra il "**Cluster Mare. Le Marche in blu**" che aggrega sostanzialmente il turismo balneare e quello nautico e che presenta i seguenti sottoprodotti: spiagge, mare e family, sport acquatici (diving, canoa, ecc.), musei del mare. Il cluster viene tradizionalmente visto come mercato maturo e con fabbisogno di destagionalizzare le presenze e aumentare anche in alta stagione il tasso di competitività, e pertanto l'"offerta mare" viene integrata con servizi legati alla conoscenza dei Parchi, ad escursioni in città d'arte o visite in luoghi della cultura, dai musei ai borghi alti sul mare a proposte legate a festival ed eventi musicali.
- Con deliberazione n. 25 dell'Assemblea legislativa regionale del 13 dicembre 2021, è stata approvata la **Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSS)**, volta a declinare a livello regionale la Strategia nazionale di sviluppo sostenibile e gli obiettivi dell'Agenda 2030, declinando a livello regionale. Per quanto di stretto interesse rispetto all'oggetto della presente analisi, appare rilevante rimarcare l'Azione A.2.1 finalizzata ad implementare un sistema di mobilità interconnesso e

¹⁴ ALLEGATO A - PROGRAMMA ANNUALE DEL TURISMO 2023 definitivo DGR 489 del 13/04/2023.

¹⁵ Marche in blu; The Genius of Marche: arte e cultura; Marche: gusto e tradizioni; L'arte di saper fare; Dolci colline e antichi borghi; Parchi e natura attiva; Spiritualità e Meditazione; Marche by bike; Marche family; Marche in moto; Marche Cinema; Marche Wedding; Wellness: terme e benessere; Trekking; Business e Meeting; Turismo scolastico; Scienza e Tecnica; Marche di Lusso; Marche in montagna.

intermodale al fine di favorire la funzionalità per il cittadino ma anche giovando al territorio sotto il profilo turistico e l’Azione B.1.2 che invoca alla gestione sostenibile delle risorse marine e del territorio costiero anche attraverso un turismo sostenibile che implica la definizione quali-quantitativa di flussi e modalità di fruizione. Degni di menzione per gli indirizzi che impartiscono rispetto alla realizzazione di opere marittime, costiere e portuali, appaiono essere da un lato il **Piano Paesistico Regionale** (il Documento preliminare approvato con DGR n. 140 del 01.02.2010) e dall’altro lato il **Piano di Gestione delle Zone Costiere (Piano GIZC)**¹⁶ che prevede una serie di interventi finalizzati a difendere le infrastrutture esistenti, a difendere il patrimonio ambientale, a rilanciare le attività turistiche e a manutentare le opere già realizzate, favorendo l’aumento della “resilienza costiera” rispetto ad eventi calamitosi naturali derivanti dal cambiamento climatico o da eventi antropici.

- Deliberazione amministrativa dell’Assemblea Legislativa delle Marche nr. 149 del 2 febbraio 2010 è stato approvato il **Piano regionale dei Porti**, tuttora vigente, con l’obiettivo di *“individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, dei waterfront e dei territori circostanti”* al fine di migliorare la vivibilità locale e dei flussi turistici, anche legati alla nautica da diporto. Come indicato nel sito web della Regione Marche, il “sistema portuale marchigiano” è caratterizzato da nove strutture portuali classificate ex art. 4 della Legge 84/1994, come meglio dettagliato nei successivi capitoli, rinvenibili nel Porto di Pesaro (di competenza dell’AdSP del Mare Adriatico Centrale), Porto di Vallugola (Porto Turistico in regime di concessione demaniale di competenza della Regione Marche), Porto di Fano (di competenza della Regione Marche), Porto di Senigallia (di competenza della Regione Marche), Porto di Ancona (di competenza dell’AdSP del Mare Adriatico Centrale e sede centrale dell’Autorità), Porto di Numana (di competenza della Regione Marche), Porto di Civitanova Marche (di competenza della Regione Marche), Porto di Porto San Giorgio (porto Turistico in regime di concessione demaniale di competenza della Regione Marche) e il Porto di San Benedetto del Tronto (di competenza dell’AdSP del Mare Adriatico Centrale mentre la Darsena turistica è di competenza regionale). Gli indirizzi strategici in materia di porti turistici delineati nel Piano del 2010 individuano l’obiettivo di incrementare di 3.950 posti barca la capacità esistente all’epoca (5.500 pb¹⁷), arrivando ad un’offerta di 9.450 posti (al netto degli spazi disponibili in punti di ormeggio, spiagge attrezzate e ridossi per unità “minori”), rispondendo in tale maniera al deciso aumento della domanda stimata al 2018. Gli interventi finalizzati all’aumento dei posti barca, secondo le previsioni del Piano, avrebbero dovuto avere natura di miglioramenti funzionali, ristrutturazioni, ampliamenti e razionalizzazioni degli ormeggi nei porti già esistenti nonché opere di messa in sicurezza dei bacini portuali e di miglioramento delle imboccature esistenti, evitando la realizzazione di nuove infrastrutture con impatto ambientale nell’ambito costiero regionale.
- Nel quadro della programmazione finanziaria dei Fondi strutturali e di investimento dell’Unione Europea 2021-2027, rilevano la DGR 1555/2020 e la DGR 318/2022. Per quel che concerne il **Programma operativo regionale (POR) finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2021-2027**, le linee di intervento di interesse per i porti turistici regionali riguardano le azioni relative a: lo sviluppo di nuovi modelli di business per le imprese attive nel settore turistico; l’incentivazione di progetti che contribuiscono al raggiungimento degli obiettivi stabiliti dal Clean Energy Package europeo in materia di efficientamento energetico e decarbonizzazione; la tutela e la valorizzazione in chiave integrata degli attrattori culturali e naturali turistici regionali. Inoltre, sempre con DGR 318/2022 sono state approvate le **“Linee di indirizzo per il Programma Operativo Complementare (POC) FESR Marche” per il periodo 2021-2027**, che per quanto di interesse per la portualità turistica locale, prevede azioni finalizzate al miglioramento, all’accessibilità ed alla sicurezza nei porti di competenza regionale.

¹⁶ Approvato con Delibera Amministrativa n. 104 del 06/12/2019 del Consiglio regionale delle Marche ed aggiornato con DGR n.1015 del 8 agosto 2022.

¹⁷ Al netto di unità di lunghezza inferiore ai 7,5 metri.

Da menzionare altresì la programmazione del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca (FEAMP), implementato a livello regionale con DGR n. 782 del 18/07/2016 per il periodo di programmazione 2014-2020, che ha visto importanti investimenti implementati anche dai FLAGs (Fisheries local action groups) in materia di ammodernamento di infrastrutture ed attrezzature portuali e di integrazione di offerte turistiche (es. ittiturismo e pescaturismo). Con Regolamento (UE) 2021/1139 è stato approvato il nuovo **FEAMPA per il periodo 2021-2027 ed il Programma operativo nazionale FEAMPA 2021-27**¹⁸ ad inizio novembre 2022, tra le azioni finanziabili rientrano il potenziamento del capitale umano, investimenti per diversificare l'attività di impresa nel settore turistico (es. trasporto nautico, ricettività, ittiturismo, gastronomia, pescaturismo) ed interventi di efficientamento energetico nei porti.

1.1.4 La pianificazione portuale locale

Di seguito viene riportato in maniera sintetica lo stato dell'arte degli strumenti di pianificazione (PRP) dei 9 porti localizzati nelle Marche con funzioni turistiche così come identificati nel Piano regionale dei porti.

Tabella 1 - Sintesi dello stato dell'arte della pianificazione dei porti regionali

Scalo	Stato dell'arte al 31.03.2023
Ancona	PRP APPROVATO, variante al PRP (originario del 1965) approvata con DM 1604 del 14/07/1988 - DPSS IN CORSO
Pesaro	PRP APPROVATO con variante approvata con DGR n. 2481 del 23/10/2001 e Con Decreto della locale Capitaneria di Porto n. 04 del 01/03/2004 - DPSS in corso
San Benedetto del Tronto	PRP approvato con DGR n.651 del 30/05/2014 - DPSS in corso
Senigallia	PRP approvato del 1976 con Variante al PRP approvata in via definitiva con DGR n. 2743 del 23/10/2001 e l'Adeguamento tecnico funzionale del PRP approvato con Decreto 106 del 28/06/2010
Fano	PRP approvato con DGR n. 1202 del 27/07/2009 e con Decreto n. 83 del 01/06/2022 è stato approvato l'Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP ai fini della "realizzazione di un polo produttivo della cantieristica"
Numana	PRP APPROVATO con DGR 1045 del 18/07/2011
Civitanova Marche	NUOVO PRP DA AVVIARE, Comune e Regione hanno approvato lo schema di Protocollo d'Intesa per la definizione del nuovo PRP e dei suoi obiettivi (D.C.C. n. 49 del 29/07/2014 e DGR n. 758 del 21/09/2015)
Porto San Giorgio	PRP APPROVATO con DGR n. 1064 del 05 settembre 2022
Vallugola	PRP DA AVVIARE, sottoscritto il protocollo d'intesa tra Comune e Regione per avviare il PRP e condividere preventivamente linee programmatiche ed obiettivi (DGR 1614 del 22/12/2021)

Di seguito le schede riassuntive su categorizzazione, classificazione, ruolo e funzioni e posti barca disponibili per ciascun nodo regionale considerato.

¹⁸ Con DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE C (2022) 8023 final del 03 novembre 2022.

PORTO DI ANCONA - MARINA DORICA	
Coordinate	Lat. 43° 36' 39" N - Long. 13° 28' 54" E
Classificazione	II CATEGORIA I CLASSE (RILEVANZA INTERNAZIONALE) e CATEGORIA I
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	AdSP del Mare Adriatico Centrale
Soggetto/i gestori darsena turistica	Marina Dorica S.p.A.



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

Il porto svolge innanzitutto il ruolo di principale porta di ingresso regionale per i flussi di passeggeri sulle rotte internazionali e per i croceristi. In tal senso l'integrazione deve essere sviluppata rispetto a tutti i cluster ed i distretti turistici regionali.

L'approdo turistico ha preminentemente il ruolo di servire un'aliquota rilevante della domanda turistica relativa alla provincia di Ancona ed ai relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DIPORTO
Commerciale e logistica Industriale e petrolifera Di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi Peschereccia Turistica e da diporto Cantieristica	1324

PORTO DI PESARO	
Coordinate	Lat. 43° 55' 39" N - Long. 12° 54' 17" E
Classificazione	II CATEGORIA I CLASSE (RILEVANZA INTERNAZIONALE)
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	AdSP del Mare Adriatico Centrale
Soggetto/i gestori darsena turistica	Lega Navale, Circolo Nautico Pesaro, Federvela



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

Il porto svolge un ruolo importante come porta di ingresso regionale per i flussi di passeggeri sulle rotte internazionali e per i crocieristi. In tal senso l'integrazione deve essere sviluppata rispetto a tutti i cluster ed i distretti turistici regionali.

L'approdo turistico ha preminentemente il ruolo di servire un'aliquota rilevante della domanda turistica relativa alla provincia di Pesaro e Urbino ed ai relativi Distretti Turistici

FUNZIONI	POSTI BARCA DIPORTO
Servizio passeggeri e crocieristi Peschereccia Turistica e da diporto Cantieristica	350

PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO	
Coordinate	Lat. 42° 57' 30" N - Long. 13° 53' 16" E
Classificazione	II CATEGORIA I CLASSE (RILEVANZA INTERNAZIONALE)
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	AdSP del Mare Adriatico Centrale / Regione Marche e Comune di San Benedetto del Tronto per porto turistico
Soggetto/i gestori darsena turistica	Lega Navale, Circolo Nautico Sambenedettese, Consorzio nuovo porto



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE	
<p>Il porto svolge un ruolo rilevante nel settore della pesca commerciale. L'approdo turistico dovrà dunque integrarsi e valorizzare tali attività, avendo come ruolo preminente quello di servire un'aliquota rilevante della domanda turistica relativa alla provincia di Ascoli Piceno ed ai relativi Distretti Turistici e potenzialmente anche parte di quella proveniente dai Comuni Abruzzesi contigui</p>	
FUNZIONI	POSTI BARCA DI PORTO
Peschereccia Cantieristica Diporto	430

PORTO DI SENIGALLIA	
Coordinate	Lat. 43° 43' 25" N - Long. 13° 13' 15" E
Classificazione	II CATEGORIA II CLASSE
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Senigallia
Soggetto/i gestori darsena turistica	Gestiport S.p.A.



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico dovrà integrarsi e valorizzare le attività legate alla pesca, avendo come ruolo preminente quello di servire un'aliquota della domanda turistica relativa alla provincia di Ancona ed ai relativi Distretti Turistici

FUNZIONI	POSTI BARCA DI PORTO
Peschereccia Turistica e da diporto	236

PORTO DI FANO	
Coordinate	Lat. 43° 51' 23" N - Long. 13° 0' 58" E
Classificazione	II CATEGORIA III CLASSE
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Fano
Soggetto/i gestori darsena turistica	Marina dei Cesari Srl, Lega Navale



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico dovrà integrarsi e valorizzare le attività legate alla pesca, avendo come ruolo preminente quello di porta di ingresso ai territori dell'entroterra della Provincia di Pesaro ed Urbino, servendo un'aliquota della domanda turistica dei relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DI PORTO
Cantieristica Peschereccia Turistica e da diporto	392

PORTO DI NUMANA	
Coordinate	Lat. 43° 30' 33" N - Long. 13° 37' 28" E
Classificazione	II CATEGORIA IV CLASSE
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Numana
Soggetto/i gestori darsena turistica	Circolo nautico di Numana, Cooperativa ormeggiatori, Cooperativa traghettiatori, Cooperativa, Lega Navale Italiana



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico dovrà integrarsi e valorizzare le attività legate alla pesca, avendo come ruolo preminente quello di porta di ingresso ai territori dell'entroterra della Provincia di Ancona e di Macerata ed in particolare a quelli del Parco Regionale Naturale del Conero, servendo un'aliquota della domanda turistica dei relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DIPORTO
Turistica e da diporto Peschereccia Cantieristica	759

PORTO DI CIVITANOVA MARCHE	
Coordinate	Lat. 43° 18' 56" N - Long. 13° 44' 2" E
Classificazione	II CATEGORIA IV CLASSE
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Civitanova Marche
Soggetto/i gestori darsena turistica	Club Vela Porto Civitanova, Lega Navale Italiana, A.s.d. Medusa, La Marina A.s.d., A.S. Levante, A.S. Aurora, A.S. La Rosa dei Venti



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico dovrà integrarsi e valorizzare le attività legate alla pesca, avendo come ruolo preminente quello di porta di ingresso ai territori dell'entroterra della Provincia di Macerata, servendo la domanda turistica dei relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DIPORTO
Turistica e da diporto Peschereccia Cantieristica	474

PORTO DI PORTO SAN GIORGIO	
Coordinate	Lat. 43°10' 20" N - Long. 13° 47' 70" E
Classificazione	II CATEGORIA IV CLASSE
Tipologia	APPRODO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Porto San Giorgio
Soggetto/i gestori darsena turistica	Marina di Porto San Giorgio Srl



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico dovrà integrarsi e valorizzare le attività legate alla pesca, avendo come ruolo preminente quello di porta di ingresso ai territori dell'entroterra della Provincia di Fermo, servendo la domanda turistica dei relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DI PORTO
Turistica e da diporto Peschereccia Cantieristica	812

PORTO VALLUGOLA - GABICCE MARE	
Coordinate	Lat. 43°57' 51" N - Long. 12° 47' 2" E
Classificazione	II CATEGORIA IV CLASSE
Tipologia	PORTO TURISTICO
Ente competente	Regione Marche/Comune di Vallugola
Soggetto/i gestori darsena turistica	Mediterranea Srl



RUOLO DEL NODO NEL SISTEMA TURISTICO REGIONALE

L'approdo turistico ha come ruolo preminente quello di porta di ingresso ai territori dell'entroterra della Provincia di Pesaro e Urbino ed in particolare al Parco Naturale Monte San Bartolo ed alle riserve naturali marchigiane, servendo la domanda turistica dei relativi Distretti Turistici.

FUNZIONI	POSTI BARCA DIPORTO
Turistica e da diporto	127

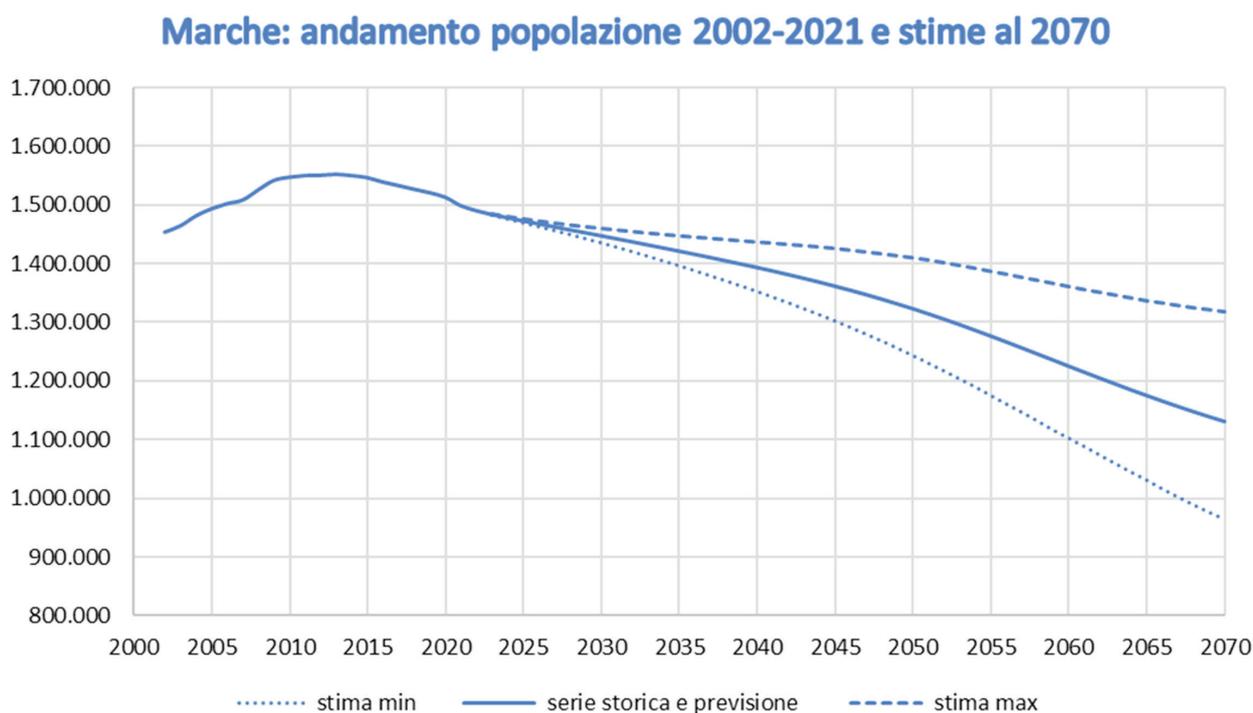
1.2 Sintetico inquadramento socio economico territoriale

Il presente paragrafo intende definire la collocazione del settore della portualità turistica nell'ambito del più complesso sistema economico, produttivo e sociale marchigiano.

A livello demografico, la popolazione regionale nel 2021 si attesta appena al di sotto di 1,5 milioni di abitanti, per la prima volta dal 2005. Anche escludendo il periodo pandemico in cui il fenomeno ha subito una accelerazione, nel decennio dal 2010 al 2019 la popolazione marchigiana ha registrato un calo del 1,7%, con un andamento negativo più pronunciato rispetto al dato nazionale. Tale dinamica, tuttavia, non è stata omogenea sul territorio regionale che, anzi, ha visto un incremento nella fascia costiera e lo spopolamento concentrato nei Comuni dell'entroterra.

In base alle stime demografiche dell'ISTAT riportate in Figura 2, la tendenza alla diminuzione della popolazione è destinata a proseguire anche nei prossimi decenni, come del resto anche a livello nazionale sebbene in misura più contenuta. In base a tali stime, tra 20 anni la popolazione delle Marche potrebbe ulteriormente ridursi fino ad oltre il 10% e comunque non meno del 3,8% anche nello scenario più favorevole. Addirittura, la stima al 2070 è di una diminuzione di $\frac{1}{4}$ della popolazione regionale e comunque compresa in una forbice che va dal -12% al -35%. Un altro elemento non trascurabile dell'evoluzione demografica nazionale e regionale riguarda il progressivo invecchiamento della popolazione, con l'età media che nei prossimi 20 anni passerà dai 46 ai 50 anni in Italia e dai 47 ad oltre 51 nelle Marche.

Figura 2 - Andamento popolazione 2002-2021 e stime¹⁹ al 2070



Fonte: elaborazione su dati ISTAT

¹⁹ Stima min e stima max rappresentano i valori limite con una confidenza del 90%.

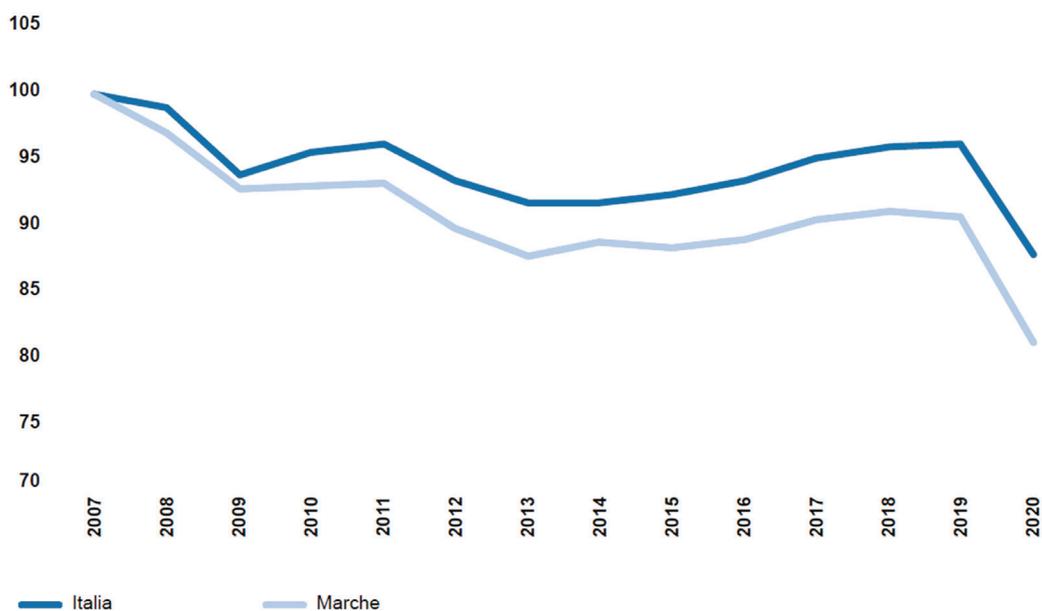
Guardando invece al **sistema economico e produttivo** marchigiano, va evidenziato che, nonostante le trasformazioni avvenute negli ultimi decenni, le Marche continuano a caratterizzarsi come un territorio a forte vocazione manifatturiera, risultando essere ancora oggi la regione italiana con la quota maggiore di occupati nella manifattura. Il sistema produttivo marchigiano si caratterizza in particolare per la presenza di numerosi distretti industriali diffusi sul territorio, attivi in numerosi settori produttivi, e formati prevalentemente da imprese di piccole e medie dimensioni.

Tra i settori manifatturieri principali in termini di valore aggiunto prodotto e di occupazione rilevano la farmaceutica, il sistema moda, la meccanica, il sistema casa, l'agro-alimentare e l'industria chimica. A livello territoriale emergono infatti importanti cluster manifatturieri legati all'industria del mobile nel Maceratese, quella motociclistica nella Provincia di Pesaro, l'industria tessile specializzata in jeans nelle vicinanze di Urbino, l'industria meccanica di Jesi, l'industria farmaceutica di Ancona, i cantieri navali di Ancona e Pesaro e la cantieristica minore di Fano, Ancona, San Benedetto del Tronto e Civitanova Marche, le industrie della carta e degli elettrodomestici della zona di Fabriano, l'industria degli strumenti musicali nel distretto di Castelfidardo, l'industria illuminotecnica di Recanati, l'industria pellettiera e delle poltrone di Tolentino, l'industria delle calzature nelle province di Macerata e Fermo, l'industria vitivinicola diffusa nella regione e le industrie collegate alla pesca, nei porti di Fano, Ancona, Porto Civitanova, San Benedetto del Tronto.

Sebbene il sistema economico regionale, ed in particolare quello manifatturiero, rappresenti ancora un' eccellenza a livello nazionale, registrando alti tassi nel numero delle imprese attive nel settore industriale (4,1% a livello nazionale) e nel valore aggiunto generato (30% a livello regionale contro il 24% a livello nazionale nel 2019), la sua evoluzione resta incerta, soprattutto a causa del "nanismo" delle imprese regionali che rende particolarmente complicato affrontare le sfide legate all'innovazione digitale ed alla transizione energetica ed ambientale, nonché la resilienza a shock esterni (come dimostrato ad esempio nelle ricadute economiche regionali a seguito del sisma del 2016, della pandemia e della crisi internazionale legata alla guerra in Ucraina).

Le difficoltà affrontate dal sistema produttivo marchigiano trovano riscontro nell'andamento del Prodotto Interno Lordo che dal 2007 è risultato complessivamente negativo ed al di sotto della media nazionale.

Figura 3 - Confronto indicizzato andamento PIL reale Marche vs Italia 2007-2020



Fonte: CDP Think Tank, 2021

Anche in termini di PIL pro capite, le Marche erano e restano stabilmente al di sotto della media nazionale, ed in misura ancora maggiore rispetto alle macro regioni Centro e Nord, ciò che si riverbera anche sulla capacità di spesa e sui consumi finali delle famiglie che, escludendo il dato 2020, sono rimasti negli ultimi 5 anni su valori prossimi a quelli del 2010.

Una nota specifica va fatta per il settore della **cantieristica per yacht, nautica da diporto e crociere**, con un fatturato nazionale passato da 4,6 miliardi del 2020 ad oltre 6 miliardi del 2021, ritornando ai livelli record del 2007²⁰ e con una fortissima propensione all'export. Nelle Marche, in particolare, si registrano alcune eccellenze, quali il Cantiere delle Marche di Ancona, leader mondiale nella produzione di explorer yacht di lusso, i cantieri anconetani di Fincantieri, molto attivi e ben posizionati nella produzione di navi da crociera di piccole dimensioni per segmento ultra lusso (circa 40.000 TSL), il cantiere a Fano della Azimut-Benetti, ad Ancona della divisione Superyachts della Palumbo e della CRN Ferretti Group, nonché numerosi cantieri dedicati al refitting, manutenzione e rimessaggio.

Di grande rilievo per lo sviluppo del diportismo nautico marchigiano è il **settore turistico**, già di per sé molto importante per l'economia regionale con un valore aggiunto in periodo pre-Covid pari a circa il 3,7% del totale regionale ed un peso in termini di occupati del 8,1% (contro il 6,5% a livello nazionale), forte di un'offerta turistica che varia sia sulla fascia costiera che montana, al turismo sportivo, al turismo culturale e museale, a quello enogastronomico e quello dello shopping del Made in Italy. Per quanto riguarda i flussi di arrivi, escludendo dalle osservazioni il periodo pandemico, tra il 2012 ed il 2019 si sono registrati valori oscillanti tra i 2,1 ed i 2,4 milioni, con tuttavia il record dei 2,5 milioni di arrivi registrato nel corso del 2022, cui però non ha fatto seguito un record anche in termini di presenze che nel 2019 si sono attestate a 10,4 milioni, ben al di sotto dei valori registrati negli anni precedenti in cui, ad eccezione del 2018, si sono registrati sempre presenze tra 11,4 e 12,5 milioni.

Secondo i dati ISTAT, il turismo regionale è caratterizzato da una prevalenza di turisti italiani (83% sul totale) e tra questi *“si evidenziano al primo posto i lombardi, che attivano il 19% delle presenze totali, a seguire i marchigiani stessi (13%), gli emiliano-romagnoli (10%), i laziali (7%) e gli umbri (6%). Buona parte delle presenze turistiche regionali è rappresentata, quindi, da turismo di prossimità. Anche gli stranieri provengono per la maggior parte da paesi vicini: Germania (2,9% sul totale turisti italiani e stranieri), Paesi Bassi (2,1%) e Svizzera (1,1%)”*²¹. In ogni caso le Marche riescono ad intercettare solo il 2% del turismo nazionale e, soprattutto, una componente estera che nel 2019, sebbene in crescita, con circa il 17% delle presenze²² ed una spesa pari a circa il 20% del totale, resta molto al di sotto del 50,4% registrato come dato medio nazionale²³. In tale ottica appare rilevante anche il ruolo che può e deve rivestire l'aeroporto internazionale di Ancona quale principale porta d'ingresso per il turismo internazionale (e su questo tema appaiono incoraggianti le prospettive di apertura di nuove rotte nel secondo semestre del 2023 non solo a livello nazionale, ma anche con il Regno Unito, Francia, Germania, Belgio e Polonia).

²⁰ La Nautica in Cifre - Monitor trend di mercato 2021-2022.

²¹ Intesa Sanpaolo - Direzione Studi e Ricerche - “Focus territorio Industry: L'economia marchigiana: quali opportunità di rilancio?”, 2021.

²² Regione Marche 2022.

²³ Cassa Depositi e Prestiti Think Tank - L'Economia Marchigiana: le 5 eccellenze da cui ripartire (aprile 2021).

2. ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DEI PORTI TURISTICI DELLE MARCHE

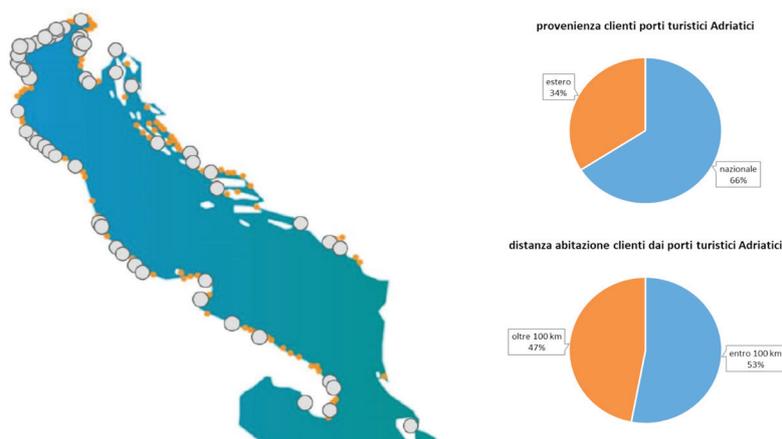
2.1 Analisi della domanda

Il focus principale viene posto dapprima sulla stima del volume complessivo di domanda e sulla caratterizzazione della stessa. Successivamente l'analisi si concentrerà sui trend evolutivi ed sui cambiamenti in atto nel mercato della nautica sulla base dei quali si definiranno degli scenari di domanda di medio e lungo termine.

□ *Caratterizzazione della domanda diportistica regionale ed andamento storico dal 2010*

In primo luogo, è ben riscontrabile la struttura "gravitazionale" dei porti turistici regionali fortemente influenzata dalla distanza del porto dalla residenza dell'utente stanziale²⁴. Sebbene la stima risalga al 2013, appare verosimile ipotizzare che la sua struttura sia sostanzialmente valida ancora oggi, con il sistema della portualità turistica marchigiana scelto come *home port* dall'89% dei diportisti marchigiani, dal 25% di quelli umbri e da aliquote marginali di diportisti laziali, romagnoli e lombardi. Applicando le percentuali ai rispettivi parchi nautici regionali, si stima con una certa attendibilità la domanda complessiva espressa dal bacino di utenza dei porti marchigiani, almeno per quel che riguarda le imbarcazioni (superiori ai 10 metri di lunghezza), esattamente censite nei registri degli uffici marittimi e della motorizzazione civile: **ne risulta nel 2021 una domanda stanziale di 1.630 imbarcazioni** costituite per il 95% da unità marchigiane e solo per il 5% da unità registrate nelle Regioni vicine. Considerando, dunque, che per i natanti (di lunghezza inferiore ai 10 metri) è presumibile un'incidenza ancora maggiore della componente marchigiana, si può concludere che il bacino di utenza stanziale dei porti turistici delle Marche è ancora oggi sostanzialmente regionale, così come assunto anche dal Piano del 2010. La domanda connessa ai servizi di noleggio presenti nei porti regionali è invece strettamente connessa alla domanda turistica marchigiana, in cui, come visto, risulta largamente predominante la componente nazionale. A tal proposito è interessante riportare i dati relativi ad una indagine campionaria effettuata su 58 porti turistici adriatici nell'Adriatic Sea Tourism Report 2022 di Risposte Turismo, in base ai quali circa 1/3 della clientela risulta proveniente dall'estero e poco meno della metà ha la residenza ad oltre 100 chilometri dal porto.

Figura 4 - Bacino di utenza dei porti turistici adriatici - porti in cui è stata svolta l'indagine e relativi risultati



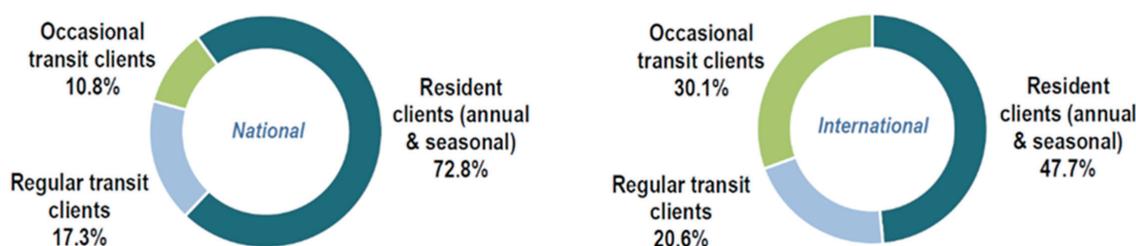
Fonte: elaborazione su dati Risposte Turismo - Adriatic Sea Tourism Report - 2022

²⁴ Come ben rappresentato da Simonella, Porti Turistici delle Marche: quali opportunità di sviluppo - Cam. Comm. ed Assonautica Ancona, 2013

La portualità marchigiana, dunque, risulta piuttosto peculiare nel panorama adriatico, ma tale peculiarità si spiega innanzitutto, o almeno parzialmente, con motivazioni di tipo geografico: la *catchment area* marchigiana, infatti, è piuttosto limitata nell'entroterra andando a sovrapporsi con quella dei porti tirrenici una volta superato l'Appennino, mentre salendo verso il Nord Adriatico e sull'Adriatico Orientale, i bacini di utenza naturali dei porti turistici si possono estendere molto più profondamente verso l'area Padana e le aree dell'Europa centrale ed orientale²⁵.

La domanda diportistica marchigiana è stata altresì rilevata tramite una apposita indagine effettuata presso le Capitanerie di Porto competenti sui porti turistici marchigiani, presso i relativi Enti gestori e presso associazioni rappresentative della domanda diportistica, **da cui è emersa una ripartizione della domanda di ormeggi da parte di natanti ed imbarcazioni rispettivamente pari a circa 2/3 ed 1/3 mentre, in base a quanto dichiarato dagli enti gestori, risulterebbe che circa l'88% delle occupazioni di ormeggi è garantita da utenza stanziale e solo il 12% da occasionali in transito.** Anche in questo caso il dato marchigiano, sebbene incompleto, appare discostarsi rispetto al contesto adriatico in cui l'occupazione dovuta al transito, sia pure con clientela abituale, appare ben più rilevante.

Figura 5 - Occupazione ormeggi per tipologia di clientela in ambito Adriatico



Fonte: Risposte Turismo - Adriatic Sea Tourism Report - 2022

D'altra parte una tipologia di domanda che si sta sempre più affermando nel diportismo mediterraneo ed in Adriatico, e che nelle Marche pare avere ancora ampi margini per ulteriore implementazione, è quella connessa al charter nautico di imbarcazioni che può essere utile sia per allargare la *catchment area* dei porti marchigiani, sviluppandosi come *home port* per tali servizi, sia rendendosi attrattivi come scali di transito lungo itinerari di charter avviati in altri porti turistici dell'Adriatico.

Per quanto concerne l'evoluzione del numero di unità da diporto in Italia e nelle Marche, utilizzando come proxy il parco nautico registrato presso gli uffici marittimi periferici e presso la Motorizzazione, in termini complessivi, dal 2010 si registra una continua contrazione con le seguenti caratteristiche:

- **dopo la pandemia del 2020** sembra si siano solo accelerate delle tendenze già in atto, senza incidere in modo particolare su nessuna tipologia o classe dimensionale, con l'eccezione dei **natanti di lunghezza inferiore ai 10 metri risultati ulteriormente penalizzati, ma che comunque già risultavano essere in calo** (-32% e -26% rispettivamente a vela ed a motore nel 2019 nelle Marche e -25% e -23% a scala nazionale). Val la pena rilevare che per queste unità l'iscrizione ai registri nautici è facoltativa, per cui non necessariamente la cancellazione dai registri implica un effettivo impatto in termini di domanda diportistica;

²⁵ A margine di ciò, occorre precisare che le stime rappresentano medie regionali, e per esempio, lo scalo di Marina Dorica presenta circa un 20% dei posti barca caratterizzabili come home port di diportisti di provenienza internazionale.

- una **contrazione maggiore delle unità a motore** (nel 2019 -18% nelle Marche e -16% a livello nazionale contro il -5% delle unità a vela in ambito regionale ed addirittura un +4% per l'Italia);
- che **a scala nazionale si evidenzia in modo abbastanza netto una maggiore tenuta o un aumento più marcato al crescere della classe dimensionale** (nel 2021 rispettivamente -2% per le 10-12 mt, +11% per le 12-18 mt e +193% per le 18-24 mt riferite alle imbarcazioni a vela e -10%, -9% e -5% rispettivamente per le 3 classi dimensionali a motore);
- che **nelle Marche la dinamica** di cui al punto precedente non si registra, ed anzi **per le imbarcazioni a motore è addirittura invertita** (nel 2021 rispettivamente -13%, -14% e -28% per le 3 classi dimensionali superiori ai 10 metri);
- che **nelle Marche l'unica categoria in aumento rispetto al 2010 è quella delle imbarcazioni a vela tra i 12 ed i 18 metri** (+3% nel 2021).

□ *Quantificazione della domanda attuale di posti barca*

Sulla base di quanto sopra, si è proceduto alla stima della domanda attuale di posti barca per il sistema diportistico delle Marche. In particolare:

- la **domanda stanziale di imbarcazioni**²⁶ è stata stimata nel 2021 pari a 1.630 unità. Assumendo per questa componente della domanda un fabbisogno di quasi 1 posto barca per imbarcazione, ossia 0,95, **si stima un fabbisogno di circa 1.550 posti barca di lunghezza maggiore di 10 metri**;
- sulla base dei rilevamenti di cui sopra, risultando la domanda complessiva di ormeggi composta per circa 1/3 da imbarcazioni e 2/3 da natanti, **si stima un fabbisogno di posti barca connessi alla domanda stanziale complessiva nel 2021 pari a 4.650 unità, di cui 3.100 per natanti, ossia unità di lunghezza compresa entro i 10 metri**;
- sempre sulla base dei rilievi effettuati, risultando un fabbisogno di ormeggi di transito pari a 12 ogni 88 ormeggi per unità stanziali, **si stima un fabbisogno di ormeggi di transito nel 2021 pari a circa 630 unità di cui 210 per imbarcazioni e 420 per natanti**;
- la **domanda 2021** è risultata, dunque, pari a **5.280 posti barca di cui 3.520 per unità di lunghezza inferiore ai 10 metri e 1.760 per le unità di lunghezza maggiore**;
- applicando i tassi di crescita rilevati tra il '22/'21 (+1%) **si stima nel 2022 una domanda pari a 5.350 posti barca di cui 3.590 per unità di lunghezza inferiore ai 10 metri e 1.760 per le unità di lunghezza maggiore**.

□ *Scenari di sviluppo del diportismo nautico nel medio-lungo termine (H 2030)*

Rimandando all'elaborato originale per i dettagli, si riportano di seguito i principali trend rilevanti per l'evoluzione futura della domanda di diportismo nautico:

- **Prospettive della domanda stanziale** - in uno scenario Business As Usual (BAU) sembrano prevalere elementi che indirizzano tale componente in diminuzione nel medio-periodo a causa dell'andamento demografico, della tendenza all'utilizzo piuttosto che al possesso e dell'invarianza dei redditi disponibili; con uno scenario di consolidamento verso imbarcazioni di dimensioni maggiori e maggior cura ed attenzione verso l'utenza anziana, appare plausibile un'inversione di tendenza, comunque con tassi di crescita al più moderata.
- **Prospettive domanda commerciale (noleggio, charter) con home port nelle Marche** - appare un segmento in grande crescita nell'Adriatico ed ancora poco sviluppato nelle Marche; quindi, si intravedono potenzialità di crescita importanti soprattutto se si riesce ad attirare utenti al di fuori dell'attuale bacino di utenza, verosimilmente su servizi charter con unità di grossa taglia.
- **Prospettive domanda di transito** - appare verosimile attendersi un incremento nel medio-lungo periodo con intensità variabile in base alla capacità del sistema portuale regionale di cogliere le seguenti tendenze:

²⁶ Unità da diporto di lunghezza maggiore di 10 metri

- **Il mercato dei mega yacht e del charter con home port extra-regionale** - che richiede l'integrazione con l'offerta turistica di eccellenza dell'entroterra e l'inserimento degli scali marchigiani tra i migliori itinerari per il charter;
- **Il transito di diportisti con home port extra-regionale** - la crescita viene dettata dal progressivo incremento delle quote di mercato delle classi dimensionali più grandi che a sua volta fanno aumentare anche il raggio di spostamento e dunque la possibilità per i porti marchigiani di intercettare tali flussi.

Procedendo in modo analitico, si sono definiti 2 scenari con orizzonte 2030:

- **uno scenario *Business As Usual (BAU)***, in cui si ipotizza che non si facciano interventi tali da modificare l'assetto del sistema per cui la domanda di diporto evolverà esclusivamente in funzione dei trend esogeni, quali quello demografico (proiezione Istat -2% nel 2022-2030) e la maggior propensione a livello nazionale ed internazionale verso unità di grandi dimensioni con un aumento al 15% (dal 12% attuale) dei fabbisogni posti barca in transito;
- **uno scenario *Growth***, in cui si ipotizza che il sistema marchigiano sia in grado di cogliere le opportunità di crescita individuate, in particolare ritardando l'uscita degli anziani dal diportismo attivo (da 80 a 85 anni con un +5% di domanda stanziata) ed allineandosi almeno parzialmente ai dati del contesto Adriatico del mercato del charter e della componente di transito (20% contro l'attuale 28% nel contesto adriatico tra gli utenti nazionali).

In *Tabella 2* sono rappresentati in modo sintetico tutti e 3 gli scenari di domanda analizzati (Attuale, BAU, Growth), mentre in *Tabella 3* si riportano le variazioni percentuali rispetto allo scenario attuale dei fabbisogni di posti barca relativi ai due scenari analizzati con orizzonte temporale 2030.

Tabella 2 - Sintesi degli scenari di domanda analizzati

Scenario	Attuale	Business AS Usual (BAU)	Accessibilità + servizi ed integrazione turistica
Anno	2022	2030	2030
fabbisogno p.b. unità stanziata <10 m	3.106	3.030	3.180
fabbisogno p.b. unità stanziata >10 m	1.550	1.540	1.620
fabbisogno p.b. unità di transito <10	430	430	450
fabbisogno p.b. unità di transito >10	210	380	690
fabbisogno totale posti barca	5.350	5.380	5.940
di cui con lunghezza <10	3.590	3.460	3.630
di cui con lunghezza >10	1.760	1.920	2.310

Tabella 3 - Variazione percentuale del fabbisogno di posti barca in diversi scenari al 2030

	Business AS Usual (BAU)	Accessibilità + servizi ed integrazione turistica
variazione fabbisogno totale p.b.	0,6%	11,0%
di cui con lunghezza <10	-3,6%	1,1%
di cui con lunghezza >10	9,1%	31,3%

Se l'analisi desk sull'evoluzione della domanda di posti barca nelle Marche ha condotto ad una forbice che al 2030 va dallo stabile ad una crescita moderata entro l'11%, appare rincuorante la coerenza tra tale stima e quanto emerso dalle indagini operate presso gli Enti gestori (ove il 50% delle risposte evidenzia prospettive di presenze invariate al 2030 rispetto al dato odierno e il 37,5% una crescita modesta sino ad un massimo del 10%) e lo scenario di crescita moderata della domanda (fino al 10% al 2030) indicato come il più plausibile anche da tutte e 5 le sezioni territoriali coinvolte della Lega Navale Italiana.

2.2 Elementi di governance del sistema portuale turistico regionale

In prima analisi emerge una certa **difficoltà di nomenclatura esatta dei 9 porti turistici regionali**. Se infatti, ad eccezione del solo porto di Vallugola, i porti turistici regionali individuati nel Piano regionale dei porti del 2010 sono tutte infrastrutture con funzioni e specializzazioni promiscue, in cui le componenti dedicate al turismo nautico ed al diportismo rientrano comunque nell'ambito di porti aventi funzioni plurime (da quelle logistiche a quelle cantieristiche passando per la pesca professionale), è altrettanto vero che alcuni di essi presentano un assetto ed una configurazione in termini di opere di protezione e delimitazione a mare, di banchine e pontili riservati, di infrastrutture di accessibilità a terra e di servizi in banchina erogati che sono precipuamente dedicati al diportismo nautico. Gli esempi specifici del porto di Ancona - Marina Dorica, di Fano - Marina dei Cesari, della Marina di Porto San Giorgio e di Senigallia - Porto della Rovere, oltre al già citato porto di Vallugola, sono esattamente in tale limbo definitorio ai sensi della nomenclatura del DPR 509/97. Nulla osterebbe a classificarli quali porti turistici o marine, essendo caratterizzati da opere a terra e a mare destinati praticamente in via esclusiva alla "nautica da diporto ed al diportista nautico", anche con la disponibilità di "servizi complementari" quali servizi nautici, servizi alla persona, servizi di riparazione e manutenzione delle unità ed essendo collocati in darsene e bacini sostanzialmente riservati al diportismo nautico; al tempo stesso, se il cordone di analisi viene allargato al "porto" inteso quale infrastruttura in senso lato in cui le stesse marine e darsene si collocano, è evidente come tale nomenclatura netta perda significato, e riemerge con forza la polifunzionalità maggioritaria degli scali marchigiani.

Se tale problema per così dire definitorio è più che altro di natura normativa e regolamentare, anche la classificazione fornita annualmente nel documento "Il Diporto nautico in Italia" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non aiuta a distinguere in maniera decisa le diverse tipologie di scali regionali. Al netto dell'inclusione di Potenza Picena, appare verosimile che il MIT effettui una classificazione sulla base della rilevazione del porto inteso nella sua interezza e non solo della darsena turistica specifica, includendo ad esempio nel caso di Fano anche la parte dei punti ormeggio disposti nel porto canale e non adiacenti alla Marina dei Cesari. Se così fosse, tuttavia, risulterebbe difficile definire la maggior parte degli scali regionali quali "porti turistici" come invece effettua il MIT, essendo inseriti in contesti portuali che risultano caratterizzati da situazioni di profonda polifunzionalità e quindi catalogabili come "approdi turistici" se si aderisse con un'interpretazione stretta alle disposizioni del DPR citato.

Un secondo tema propedeutico alla riorganizzazione della portualità turistica marchigiana riguarda **la classificazione da adottare**. Andrebbe applicata, infatti, la classificazione dei porti marittimi nazionali definita dall'art. 4 della L84/94, articolata per categorie e classi e che non ha ancora trovato attuazione, per cui i porti marchigiani sono classificati ancora in base alle norme descritte nel Piano Porti del 2010. Questa situazione di stallo potrebbe essere affrontata sulla scorta delle esperienze di altre Regioni, quali ad esempio la Regione Toscana che legiferando sul tema ha potuto aggiornare la classificazione in modo coerente alle previsioni della Legge 84/94.

Un terzo elemento meritevole di attenzione riguarda **le modalità di gestione del sistema e dei singoli nodi**. Se da un lato, infatti, il Porto di Ancona - Marina Dorica e il porto di Pesaro sono inclusi nella competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico centrale, e quindi sostanzialmente competono all'Amministrazione centrale, i restanti scali, inclusa la darsena turistica di San

Benedetto del Tronto ricadono sotto la competenza legislativa e regolamentare regionale in aderenza al D.Lgs 112/1998 e come disciplinato dalla Legge Regione Marche 10/1999 integrata con Legge Regione Marche 20/2001. Ai sensi della richiamata Legge Regione Marche 10/1999 sono state invece attribuite ai Comuni *“le funzioni amministrative concernenti la progettazione e l'esecuzione degli interventi di costruzione, bonifica e manutenzione nei porti di rilievo regionale ed interregionale, nonché delle opere a servizio dell'attività portuale”*.

I rapporti concessori dei posti barca per il diportismo nautico a livello regionale delineano una situazione abbastanza disomogenea per singolo scalo: se nei porti di Vallugola, Ancona - Marina Dorica, Senigallia - Porto della Rovere, Fano - Marina dei Cesari e Marina di Porto San Giorgio la concessione demaniale per la gestione dei posti barca è affidata ad un unico soggetto (dove peraltro in alcuni casi lo stesso concessionario stipula convenzioni con circoli nautici e associazioni di utenti locali come nel caso di Marina Dorica), nei contesti di San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche, Numana e Pesaro i rapporti concessori di gestione dei posti barca riguardano una pluralità di attori.

A livello aggregato, 23²⁷ enti risultano concessionari della gestione degli ormeggi nei 9 porti turistici regionali. Da rilevare peraltro che il 10.02.2023 è stato emanato un avviso pubblico per l'assegnazione di concessioni demaniali marittime nello specchio acqueo per posti di ormeggio nell'area del lato sud della Nuova darsena del Porto di Pesaro distinto in due lotti da destinare alle associazioni sportive dei diportisti ed uno da assegnare ai singoli concessionari.

Caratterizzando i concessionari dei posti barca dedicati alle funzioni diportistiche per la natura giuridica degli stessi, emerge come il 66,6% degli scali sia caratterizzato da forme di gestione privata mentre il 33,3% con forme di gestione mista pubblico-privata; 20 dei 23 enti è di natura privata, con una larga maggioranza di sodalizi/associazioni nautici locali, mentre il restante 13% sono enti di natura mista pubblico-privata (Mediterranea Srl, Marina Dorica S.p.A. e Gestiport S.p.A.) in cui è rilevante la partecipazione azionaria del Comune di riferimento e/o della Camera di Commercio locale. Non risultano invece casi di gestione diretta ed esclusiva da parte dell'ente pubblico locale competente.

Evidentemente la preponderanza di approdi inseriti in porti polifunzionali e la presenza consolidata di operatori ed attività, favorisce la frammentazione dei rapporti concessori, ricalcando di fatto quella delle attività e degli operatori insediati, come rappresentato dalla numerosità degli enti gestori di ormeggi nei singoli scali e che spesso effettuano funzioni plurime rendendo non semplice né il reperimento di dati né il confinamento esatto di funzioni e specialità nelle darsene portuali. D'altra parte, semplificare la gestione delle concessioni per gli enti competenti, sfruttare la capacità di investimento dei privati e, soprattutto, la necessità di intraprendere un percorso di sviluppo unitario ed organico, suggerisce invece di diminuire la frammentazione delle concessioni o, perlomeno, di trovare modalità e forme strutturate di collaborazione ed integrazione tra i vari operatori portuali.

2.3 Analisi dell'offerta

Per quanto riguarda l'offerta della portualità turistica regionale si è ritenuto opportuno analizzarla sotto i diversi aspetti inerenti l'accessibilità nautica, l'offerta di posti barca, l'offerta di infrastrutture e servizi a terra per il diportista, l'accessibilità infrastrutturale terrestre e la connettività con l'hinterland e il territorio. Si precisa che per quanto riguarda il questionario sottoposto agli enti gestori, per il Porto di Pesaro ha risposto unicamente il Club Nautico di Pesaro e quindi comprende solo parte dell'intero compendio portuale, mentre non sono pervenute informazioni dallo scalo di Fano - Marina dei Cesari.

Di seguito l'analisi per ambito:

²⁷ Da rilevare che a metà marzo 2023 è stato tuttavia avviato l'iter di revoca della concessione di Marina di Porto San Giorgio Srl

□ *Accessibilità nautica*

Riguardo **alla profondità dei fondali ed al pescaggio massimo consentito per le unità in ormeggio**, tematica ritenuta fortemente rilevante dagli enti gestori in termini di competitività degli scali come meglio dettagliato al capitolo successivo e che si lega strettamente ai fabbisogni di escavi e dragaggi dei fondali, **si rileva un valore medio regionale di pescaggio massimo consentito per l'ormeggio di 3,1 metri ed una profondità minima media dei fondali di 1,7 metri**. Se il Porto di Civitanova presenta i valori più alti in termini di pescaggio massimo per l'ormeggio e profondità minima (6 e 3,5 metri rispettivamente), soltanto altri tre scali (Pesaro, Porto San Giorgio e Fano) hanno una disponibilità di pescaggio massimo uguale o superiore ai 3 metri; decisamente limitante la profondità minima dei fondali negli scali di Numana, Vallugola e Fano, inferiore al metro.

In termini di lunghezza massima²⁸ delle unità navali accoglibili negli scali considerati, Marina di Porto San Giorgio (50 metri) e Fano - Marina dei Cesari (35 metri) risultano i porti regionali in grado di accogliere maxi-yacht e navi oltre i 24 metri. Da precisare che il porto di Ancona - Marina Dorica può accogliere imbarcazioni sino a 28 metri di lunghezza nella Darsena Est mentre nella Darsena principale la lunghezza massima si ferma a 20 metri. I porti con minore capacità massima arrivano comunque ad accogliere imbarcazioni fino ai 18 metri di lunghezza.

Da rilevare alcune criticità relative alle opere di difesa a mare, in particolare per lo scalo di Numana.

□ *Posti barca e tariffe*

Nella più recente (luglio 2022) pubblicazione ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Il Diporto nautico in Italia", con dati afferenti all'anno 2020²⁹, viene fotografata una capacità totale in Regione Marche di **5.461 posti barca³⁰, pari al 3,4% del dato nazionale**, con uno dei più bassi market share nazionali (quintultima al pari della Calabria e prima di Molise, Abruzzo, Emilia-Romagna e Veneto). Analizzando la disponibilità di posti barca per estensione del litorale, **con 29 posti barca per km di litorale** la Regione Marche si posiziona sopra la media nazionale di 20,6 e decisamente sopra il dato medio di 14,4 delle Regioni meridionali dello stesso bacino marittimo marchigiano (Puglia, Abruzzo e Molise), mentre le Regioni adriatiche contigue più settentrionali (Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia), presentano una media decisamente più elevata con 86,4 posti barca per km di litorale nonostante il valore contenuto della Regione Veneto.

Rispetto all'analisi del MIT sull'attuale capacità di posti barca nei porti marchigiani, dalle rilevazioni effettuate presso gli enti gestori ed oltre allo scalo di Potenza Picena³¹, i dati divergono unicamente per gli scali di Senigallia - Porto della Rovere e Fano - Marina dei Cesari³² come mostrato nella tabella che segue. La forchetta di capacità tra i 5.261 posti barca rilevati dal MIT ed i 4.904 dell'indagine effettuata presso gli enti gestori marchigiani non modifica tuttavia l'assetto di dettaglio dell'offerta regionale, che vede in Ancona - Marina Dorica il nodo principale, seguita da Porto San Giorgio e Numana, Civitanova Marche, successivamente i porti di San Benedetto del Tronto e Marina dei Cesari con 400 posti barca, Pesaro, Senigallia ed infine il Porto di Vallugola con circa 130 ormeggi.

²⁸ Intesa come lunghezza fuori tutto delle imbarcazioni

²⁹ I dati per gli anni 2018, 2019 e 2020 sono aggiornati al 30 settembre anziché al 31 dicembre.

³⁰ Inclusa la Darsena di Potenza Picena con una capacità di 200 posti barca e 188 posti barca nel porto canale di Fano come si dirà in seguito.

³¹ Che nel Piano regionale dei porti del 2010 viene citato come "piccola darsena collegata al mare mediante un canale di accesso di ridotte dimensioni ed altezza che ne condiziona l'uso solo per imbarcazioni a motore di piccole dimensioni",

³² Ove tuttavia vengono considerati anche 188 posti barca classificati come punti di ormeggio verosimilmente collocati nel porto canale e non nella Marina dei Cesari.

Tabella 4 - Confronto rilevazione numero posti barca porti turistici Regione Marche anno 2022

Posti barca (Nr.)	MIT*	Studio Framesport
Marina di Porto San Giorgio	824	812**
San Benedetto del Tronto	447	430
Ancona - Marina Dorica	1.290	1.324***
Porto di Civitanova Marche	430	474
Porto turistico di Numana	800	759
Senigallia - Porto della Rovere	410	236
Fano - Marina dei Cesari	611	392****
Porto di Vallugola	132	127
Porto di Pesaro	317	350
Totale	5.261	4.904
Potenza Picena	200	

Fonte: MIT Il Diporto nautico in Italia, anno 2020, luglio 2022; Studio Framesport da rilevazione presso gli enti gestori dei porti marchigiani; *I dati del MIT si riferiscono al 30/09/2020; **Dati assunti dal sito internet di Marina di Porto di San Giorgio in quanto quelli trasmessi dall'ente gestore apparivano limitati rispetto all'offerta effettiva; ***Inclusi i posti barca della darsena cantieristica;**** Dati assunti dal questionario rivolto agli uffici della Capitaneria di Porto di Fano. Da considerare inoltre, come ricordato al 3.2.1, l'indizione di un avviso pubblico per l'assegnazione di posti barca nel lato sud della Nuova darsena del Porto di Pesaro per il 2023-2024, che dovrebbe far aumentare di circa 24 ormeggi la capacità attuale dello scalo in caso di esito positivo.

Se risulta una tendenziale invarianza nella capacità in termini di posti barca complessivi nell'arco temporale 2010-2022, la percentuale di ripartizione dei posti barca per dimensionamento dimostra che gli ormeggi per nautica sociale per natanti inferiori ai 10 metri di lunghezza sono il 72,1% del totale (contro il 61,3% rilevato dal MIT), il 26,5% dei posti barca è per imbarcazioni tra i 10 ed i 24 metri (contro il 37,5% assegnato dal MIT) mentre risulta coerente la limitata percentuale dell'offerta di posti barca per navi sopra i 24 metri di lunghezza (1,4% dalle rilevazioni Framesport versus 1,2% del MIT).

Per quel che concerne i singoli scali portuali è evidente la forte vocazione di infrastruttura a servizio della nautica sociale di piccole dimensioni negli scali di Numana (96% dei posti barca per unità inferiori ai 10 metri³³), Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto; all'estremo opposto Marina di Porto San Giorgio e Marina dei Cesari che si posizionano, in termini di offerta, come scali maggiormente rivolti ad una domanda di medio grande dimensionamento, con circa il 50% dei posti barca dedicati ad imbarcazioni tra i 10 e i 24 metri e oltre il 5% degli ormeggi a navi oltre i 24 metri, percentuale simile a livello nazionale a quanto osservabile in Regione Liguria.

Interessante altresì l'analisi sulle tariffe medie applicate per gli ormeggi negli scali regionali. In termini comparativi anche rispetto all'area geografica di riferimento, ed analizzando le tariffe medie giornaliere (valore medio alta e bassa stagione) per il transito di imbarcazioni tipo di 10 e 13 metri di lunghezza in marine con servizi corrispondenti, emerge la forte competitività del tariffario applicato

³³ Da segnalare peraltro che, come comunicato dalla competente Autorità marittima, "nel porto di Numana tutte le unità, tranne quelle destinate alla pesca professionale, restano ormeggiate ai relativi posti barca esclusivamente nel periodo compreso tra Maggio e Ottobre di ogni anno solare".

scali marchigiani rispetto ai porti turistici nazionali del Tirreno ed anche rispetto ai porti croati, con solo le marine greche che registrano tariffe più contenute³⁴.

□ *Servizi ed attrezzature generali*

La rilevazione effettuata presso gli enti gestori dei porti turistici marchigiani³⁵ ha fatto **emergere a livello aggregato una buona dotazione di servizi e di attrezzature di carattere generale (di sicurezza per gli utenti e per la struttura)**. A conferma di ciò, è da rimarcare il fatto che i porti turistici regionali per il 2022 hanno visto l'assegnazione di ben 6 Bandiere Blu per gli approdi, confermati anche per il 2023, certificando pertanto uno standard alto sui criteri specifici di valutazione, tra cui i requisiti obbligatori di dotazione delle attrezzature di salvataggio, pronto soccorso, sistemi anti-incendio, piani anti-inquinamento, strutture e servizi per disabili. Si rimanda all'elaborato integrale per i dettagli per singolo porto.

□ *Servizi ed attrezzature per la nautica*

Emerge un'ottima dotazione di *facilities*. Tutti gli scali, ad eccezione di Pesaro, posseggono attrezzature generiche per il varo e l'alaggio delle unità navali; solo il Porto di Vallugola non possiede al proprio interno un punto di rifornimento carburanti e servizi di lavaggio carena, messa a terra, carri di spostamento delle unità e dotazione di semoventi a terra sono presenti nella grande maggioranza dei porti considerati. Da rilevare tuttavia, sulla base dei dati raccolti, una carenza di servizi tecnici abbastanza pronunciata nello scalo di Pesaro che appare essere quello con maggiori deficit in termini di dotazione di tali servizi.

La situazione è più disomogenea se si considera la dotazione di servizi e attrezzature tecniche di tipo accessorio. Se in tutti gli scali considerati è presente un servizio di lavaggio barche, risultano dei deficit abbastanza comuni nell'erogazione di servizi di ingegneria elettrica, di elettronica, di riparazione di vele, di vendita di prodotti tecnici per navi e di servizi di tappezzeria. Al contempo, la maggior parte degli scali possiede servizi di ormeggio, servizi di officina meccanica, servizi di sistemazione e manutenzione degli scafi e servizi di carenaggio, anche grazie alla presenza di infrastrutture cantieristiche nella totalità degli scali marchigiani, eccezion fatta per il Porto di Vallugola.

□ *Servizi ed attrezzature a terra*

Per quel che concerne i sistemi di gestione dei rifiuti e delle acque, **tutti i porti rispondenti possiedono un sistema integrato di conferimento e raccolta di rifiuti solidi, speciali, oli usati e smaltimento delle batterie. Inoltre, tutti i porti rispondenti dichiarano di possedere un sistema di raccolta differenziata per i materiali riciclabili.** Leggermente più disomogenea la situazione sui servizi ed attrezzature di gestione delle acque di sentina, ove il porto di San Benedetto del Tronto e di Civitanova Marche appaiono mancare di simili servizi, e di pompaggio delle acque nere che, oltre agli scali sopra richiamati, manca altresì nello scalo di Numana.

Tutti gli scali marchigiani sono dotati di colonnine per l'approvvigionamento elettrico ed idrico delle unità ormeggiate ad una distanza massima di 20 metri dagli ancoraggi come stabilito dagli standard internazionali. Lato prese elettriche e punti allaccio acqua, esiste una forchetta che va dai 43 punti di Vallugola ai 1.020 di Marina Dorica, con un valore medio di 364 punti elettrici e 352 punti acqua a scalo. Se viene ponderata **la dotazione di colonnine di utenze alla capacità di posti barca, emerge il pieno rispetto degli standard internazionali.**

³⁴ Prezzi e tariffe 2022 con fonte <https://plainsailing.com/blog/berthing-mooring-fees-in-croatia-and-greece#croatia> nei seguenti porti: Croazia - Aci Pomer, Marina Dalmacija, Marina Kornati, Aci Piskera, Aci Palmezana, Aci Dubovnik; Grecia - Alimos Marina, Rhodes Marina, Marina Kos; Montenegro: Porto Montenegro, Budva, Bar, Lustica; Italia Tirreno - Sant'Angelo Ischia, Portoferraio, Capri, Marina d'Arechi, Portorosa.

³⁵ Su cui si ricorda non risultano pervenuti i risultati del Porto di Fano - Marina dei Cesari e delle risposte solo parziali per quel che concerne il Porto di Pesaro.

Infine, **tutti gli scali rispondenti sono dotati di aree di parcheggio interne** con una capacità dai 150 stalli di Numana ai 1.300 posti di Ancona - Marina Dorica. Le aree di parcheggio sono sostanzialmente in prossimità degli ormeggi, con una distanza massima di 50 metri che si registra a San Benedetto del Tronto e di 30 metri a Senigallia; da rilevare altresì la presenza di marciapiedi ed aree sicure per il transito dei pedoni nelle aree del parcheggio nella Marina di San Giorgio, a Marina Dorica, Numana e Civitanova Marche. La totalità degli scali ha dei posti riservati agli utenti con disabilità, in un range compreso tra il 6,7% (Porto di Numana) e l'1,5% (Ancona e Civitanova Marche) dei posti disponibili totali.

□ *Servizi complementari e ricettivi*

La totalità degli scali turistici marchigiani organizza attività sportive e ricreative al proprio interno, in particolare legate al settore mare, ad eccezione del porto di Vallugola. In tutti i porti delle Marche sono attive scuole veliche e nella metà dei casi vengono erogati anche corsi di surf e subacquea. A San Benedetto del Tronto è prevista anche l'erogazione di attività di scuole pesca e ad Ancona può essere svolta attività di canottaggio e canoa polo.

Per quanto riguarda l'offerta di servizi nautici a fini commerciali, la maggior parte degli scali prevede servizi di locazione di unità navali gestiti da società o cooperative locali e servizi di noleggio occasionale. **Più limitata l'offerta di noleggio gestita da società di charter strutturate**, in cui va rilevata l'esiguità quantitativa di aziende di charter nautico stabilite nel territorio regionale che vedono tra l'altro la forte concorrenza di gruppi esteri più consolidati e maggiormente concentrati sul mercato croato, greco e pugliese.

Analizzando la disponibilità e la presenza di impianti sportivi extra-nautici nel porto o nelle immediate vicinanze (nel raggio di 1 km dallo scalo), emerge che l'unico scalo che possiede un impianto all'interno del proprio sedime è Civitanova Marche con un campo da padel. San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio, Senigallia e il Porto di Vallugola hanno comunque la disponibilità di impianti sportivi nelle immediate vicinanze dello scalo, prevalentemente piscine, campi da calcio, campi da tennis e palestre. Ancona - Marina Dorica, Numana e il Porto di Pesaro non presentano invece facilities di questa tipologia né all'interno del proprio sedime né nel raggio di 1 km dal porto.

□ *Altri servizi e dotazioni*

Per quanto concerne i servizi e le attrezzature per gli utenti disabili, che siano "di terra" o "di mare", tutti gli scali marchigiani rispondenti ad eccezione di Pesaro presentano servizi dedicati, che vanno da una generale disponibilità di stalli riservati nei parcheggi interni (come visto sopra), alla presenza di servizi igienici per tale tipologia di utenza. Solo Marina di Porto San Giorgio, Ancona - Marina Dorica e Senigallia - Porto della Rovere dispongono invece di accessi e percorsi dedicati nel porto e strutture nautiche appositamente dedicate. Da rilevare tuttavia la persistente presenza di barriere architettoniche a San Benedetto del Tronto, ad Ancona, Senigallia e Civitanova Marche.

Focalizzando l'attenzione sulla tematica della sostenibilità gestionale, intesa sia nell'accezione ambientale ed energetica che in senso più lato come sostenibilità sociale ed economica, valutata sostanzialmente come dotazione di processi e procedure di accountability e di adozione di sistemi di certificazione o di elaborazione di bilanci di sostenibilità da parte degli enti gestori, emerge un quadro alquanto lacunoso in materia. **Se effettivamente 3 scali dispongono di un piano ambientale in materia di gestione delle acque, dei rifiuti, consumo di energia, salute e sicurezza, soltanto il porto di Ancona - Marina Dorica utilizza un sistema di certificazione ambientale e nessuno scalo ha adottato un sistema di certificazione per la gestione energetica; parimenti, nessuno scalo rispondente elabora periodicamente un report o un bilancio di sostenibilità**³⁶.

³⁶ Da tenere comunque in considerazione che l'AdSP del Mar Adriatico centrale ha predisposto al 30 settembre 2022 il primo Bilancio di sostenibilità dell'ente, anche attraverso l'applicazione di indicatori secondo lo standard GRI ed aggiuntivi.

Per quanto riguarda lo sviluppo della digitalizzazione in ambito portuale regionale, valutato ai fini del presente lavoro unicamente sotto il profilo della disponibilità di collegamenti wi-fi gratuiti per l'utenza dello scalo e le modalità di prenotazione dei posti barca, può rilevarsi che sul primo punto **tutti gli scali sono in grado di offrire un servizio wi-fi gratuito agli utenti del porto, ad eccezione del Porto di Pesaro**. Per quanto riguarda, invece, i sistemi di prenotazione informatizzata della sosta in porto, sebbene 5 porti sugli 8 rispondenti posseggano sistema di booking on line, la quasi totalità di essi ha un sistema operativo dal sito web dello scalo stesso. Unicamente il Porto di Vallugola offre la possibilità di prenotare sia tramite sito internet che tramite la disponibilità di una app.

□ *Accessibilità terrestre*

In prima battuta occorre rimarcare che la maggior parte di essi (ad eccezione solo di Vallugola) ha natura di **“porti urbani” essendo inseriti sui lungomare dei rispettivi contesti cittadini ovvero all'interno di darsene di porti che a loro volta sono comunque a ridosso, se non all'interno, del tessuto urbano di riferimento. Tale condizione ne determina la vicinanza ed un'alta accessibilità (con qualche eccezione per Numana e Vallugola) ai presidi di sicurezza, controllo e pronto intervento (VVFF, CC, PS, ospedali).**

Per quel che concerne l'accessibilità dei singoli scali rispetto alle principali infrastrutture di trasporto del territorio, misurata in termini di distanza tra il porto e le infrastrutture stesse, anche in questo caso la caratteristica di essere per la maggior parte scali inseriti nei rispettivi contesti urbani ne determina una generale buona connettività con le stazioni ferroviarie, le stazioni dei taxi e dei mezzi di trasporto pubblico locali.

Analizzando invece lo split delle modalità di trasporto riscontrate nei flussi in entrata/uscita dai porti turistici regionali (a servizio, quindi, sia dell'utente “di mare” che “di terra”), **può osservarsi una forte predominanza del mezzo privato automobilistico, con punte del 90% a Numana, Vallugola, Senigallia, del 75% ad Ancona e del 70% a Pesaro e Porto San Giorgio.**

Abbastanza rilevante l'utilizzo dello scooter che vede punte del 20% di quota modale a Civitanova Marche e a Pesaro, del 18% ad Ancona e non irrilevante la mobilità lenta (a piedi e in bicicletta/mopattino) che detiene quote del 30% a Civitanova Marche, del 18% a Porto San Giorgio, del 10% a Pesaro e Numana e del 6% ad Ancona.

Sempre con riferimento all'accessibilità dei porti turistici regionali, così come anche evidenziato dagli stessi enti gestori, sono da rilevare alcune criticità specifiche evidenziate a Vallugola in materia di attivazione di servizi di trasporto pubblico locale così come a Marina Dorica per le connessioni al centro città. Quest'ultimo ente ha evidenziato altresì la necessità di completamento della pista ciclabile porto-città nonché la carenza di servizi di *sharing mobility* in ambito urbano e quindi, di riflesso, di connettività al porto.

□ *Capacità connettiva con i territori*

Analizzando la capacità connettiva degli scali verso l'offerta turistica del territorio di riferimento e la funzione di “porta di accesso” ai territori interni regionali, solo i porti di Marina di Porto San Giorgio e Marina dei Cesari prevedono la disponibilità di guide turistiche a servizio dei diportisti nel sedime portuale, sebbene nella maggioranza degli scali viene comunque fornita documentazione promozionale per le visite al territorio circostante, ad eccezione dei porti di San Benedetto del Tronto e Pesaro. Delle collaborazioni tra enti gestori degli scali ed enti territoriali ed enti deputati alla valorizzazione turistica del territorio regionale sono attive a Marina di Porto San Giorgio, limitate peraltro alla fornitura di materiale promozionale ai diportisti, dal porto di Vallugola con servizi di promozione turistica generali operati dagli uffici territoriali IAT, mentre appaiono più strutturati a Numana in cui il

Sebbene quindi non specificatamente focalizzato sulle componenti portuali dedicate al turismo nautico e solo parzialmente vigente agli ambiti di propria competenza per il porto di San Benedetto del Tronto, un documento sulla sostenibilità gestionale in ambito regionale è stato comunque adottato.

Porto collabora con il Comune che a sua volta è parte integrante dell'Associazione turistica Riviera del Conero e Colli dell'Infinito e a Civitanova Marche ove viene co-gestito il centro IAT e aderisce all'iniziativa "Noi Marche" che vede il coinvolgimento di 26 Comuni nel territorio di riferimento al fine di promuovere itinerari cicloturistici regionali.

In linea generale può osservarsi che tutti i porti marchigiani, ad eccezione del Porto di Pesaro che non ha offerto risposte in merito, offrono itinerari turistici ed escursioni di valorizzazione dei propri territori sia a corta che a media distanza. **Nelle escursioni di mezza giornata appare forte il legame con i centri urbani che accolgono i sedimi portuali adiacenti (Ancona, San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche e Senigallia) ovvero con le bellezze paesaggistiche limitrofe (es. Numana con il Parco e la Riviera del Conero). Particolarmente ricca appare in tal senso l'offerta di itinerari di mezza giornata e le escursioni di un'intera giornata del Porto di Vallugola. Leggermente più povera, con l'eccezione di alcuni scali, sembra invece l'offerta quantitativa verso l'entroterra che, tenuto conto degli attrattori turistici regionali, potrebbe essere decisamente più estesa e ricca di destinazioni.**

Alcuni scali, in particolare Ancona, Civitanova Marche e Numana hanno sviluppato anche **interessanti eventi ricorrenti che coinvolgono il porto per la promozione turistica delle relative attività, non solo di carattere nautico ma anche legati a segmenti di promozione sociale, ambientale ed intersettoriale con il settore della pesca.** Infine, da notare che in tutti i porti turistici regionali rispondenti si offrono servizi di escursioni in barca, al netto dei servizi di charter e noleggio nautico già menzionati, e generalmente sono diffusi servizi di pescaturismo.

Al tempo stesso, vengono rilevate alcune criticità in termini di pieno sviluppo dell'integrazione turistica tra il porto ed il retroterra di riferimento. Per la maggior parte dei rispondenti, il problema maggiore riguarda la stagionalità della domanda diportistica che ostacola l'attivazione, l'estensione e la durata di servizi turistici in grado di valorizzare i rispettivi territori, rendendo poco attraenti gli investimenti necessari allo start-up ed alla gestione di tali servizi; due porti segnalano invece la difficoltà nella collaborazione tra enti, da superare per una migliore progettazione di itinerari e servizi turistici integrati con i territori di riferimento.

3. CRITICITÀ PERSISTENTI ED ANALISI DEI FABBISOGNI DEL SISTEMA PORTUALE TURISTICO DELLE MARCHE

Si presentano le principali criticità ed i fabbisogni rilevati del sistema portuale turistico regionale, con la finalità di identificare gli orientamenti più idonei a favorire lo sviluppo e la competitività del comparto. Verranno pertanto illustrate le risultanze del percorso di *stakeholder engagement* intrapreso con il presente lavoro (per esclusive esigenze di sintesi non verrà presentata l'intervista effettuata con il Segretario Generale di Assonautica, rinvenibile nell'elaborato integrale) e saranno effettuati degli approfondimenti in materia di *gap analysis* tra domanda ed offerta nonché un'analisi comparativa sui sistemi di governance dei porti turistici a livello nazionale, per infine sintetizzare le risultanze delle analisi condotte.

3.1 Le risultanze dello stakeholder engagement

Questionario presso gli enti gestori dei porti turistici regionali

Si fa riferimento ai questionari ricevuti e compilati da 8 enti gestori su 9 dei porti turistici regionali, evidenziando nuovamente come non abbia risposto il Porto di Fano - Marina dei Cesari mentre per quel che concerne il porto di Pesaro la risposta è limitata ad uno dei concessionari (Club nautico) e non è quindi totalmente rappresentativa dell'intero compendio.

Di seguito in formato tabellare i principali fabbisogni e criticità evidenziati dai rispondenti, articolati per ambito di indagine.

Tabella 5 - Sintesi delle criticità e dei fabbisogni evidenziati dagli enti gestori

Scalo	Fabbisogni e criticità					
	Governance	Domanda	Accessibilità nautica	Servizi portuali	Accessibilità terrestre	Connettività territori
<i>Porto di San Benedetto del Tronto</i>			Messa in sicurezza del bacino portuale, in condizioni di venti da Est / Nord Est. In tali condizioni entra una forte onda, che oltre a portare sabbia all'interno non permette l'utilizzo di centinaia di posti barca	Accesso disabili, Servizio Ambientali Acque Nere, Servizi di Controllo		
<i>Marina di Porto San Giorgio</i>	Programmazione di dragaggio periodico	La criticità maggiore è sempre quella legata alla mancata programmazione periodica dei dragaggi della parte esterna del porto.				Attivare meglio le collaborazioni con gli enti locali preposti

Scalo	Fabbisogni e criticità					
	Governance	Domanda	Accessibilità nautica	Servizi portuali	Accessibilità terrestre	Connettività territori
Ancona - Marina Dorica	Agevolazioni per assunzioni / lavoro stagionale	- Problematica insabbiamento e difficoltà / costi elevati per dragaggi	Necessità di braccio di sottoflutto a protezione dell'imboccatura per ridurre l'insabbiamento (progetto litorale Nord)	Disponibilità di aree nuove di sviluppo	- Collegamento pubblico con centro urbano - completamento pista ciclabile porto-città - assenza di servizi di sharing cittadini	
Porto della Rovere - Senigallia			Escavo del Porto necessario a causa del basso fondale in ingresso e all'interno delle darsene			
Porto di Vallugola	Sicurezza dello specchio acqueo da eventi meteo marini	- Insufficienza strutturale moli frangiflutto - Incremento servizi - Accessibilità delle aree - Riqualificazione fondale e banchine - Riqualificazione posti barca pontili galleggianti e ormeggi	- Il bacino portuale è soggetto ad interrimenti che richiedono operazioni di dragaggio - Rischio frequente di tracimazione del molo di sopraflutto del porto - Profondità di pescaggio	Necessità di incrementare il numero di servizi igienici / docce	Collegamenti trasporto pubblico	Sistemi di trasporto pubblico
Porto di Numana*						
Porto di Pesaro		Il porto di Pesaro necessita di urgente dragaggio (ultima volta dragato nel 1981) ed aumento disponibilità dei posti ormeggio	Dragaggio fondale	Aumento dei numeri di ormeggio per posti barca a favore dei diportisti		
Porto di Civitanova Marche			- Necessità di approfondimento fondale marino bacino interno area portuale - Necessità di poter realizzare la chiusura dell'imboccatura portuale per proteggere da eventi meteomari che possono determinare danni alle infrastrutture ed alle imbarcazioni			

* Effettuato il check anche su questionario inviato nel 2021 su sollecito di CORILA.

Peraltro, si segnala che l’Autorità Marittima di Numana ha precisato che presso lo scalo “*esiste uno specchio acqueo in ambito portuale ed in concessione a sodalizi destinato all’ormeggio di circa 100 unità da diporto inferiori a metri 10 che, da diversi anni, non è utilizzabile a causa della presenza di basso fondale (<0.5 metri)*”.

Indagine presso le associazioni di utenti e circoli nautici dei porti turistici regionali

Il processo di *stakeholder engagement* ha incluso altresì la predisposizione di un’indagine qualitativa destinata all’utenza finale dei porti turistici marchigiani, al fine di raccogliere osservazioni, commenti e spunti direttamente dagli utilizzatori delle infrastrutture oggetto di studio. In considerazione dell’ampia base associativa, della rilevante rappresentatività in ambito regionale e della presenza di sezioni territoriali sostanzialmente in tutti e nove i porti regionali, è stato fatto riferimento all’associazione Lega Navale Italiana (LNI), nello specifico la Delegazione regionale per l’Adriatico centrale, inclusiva delle sezioni basate nella Regione Marche. Si riportano di seguito le risultanze del questionario, **a cui hanno partecipato le sezioni LNI di Ancona, Senigallia, Numana, Pesaro e Porto San Giorgio**, che a livello aggregato contano circa **1.610 iscritti**.

Tra le risposte che hanno evidenziato criticità nei rapporti di governance con gli enti gestori si sottolineano di seguito le specificità locali emerse.

Tabella 6 - Criticità emerse in materia di governance

Scalo	Porto San Giorgio	Senigallia	Pesaro
Criticità evidenziata	Scarsa attenzione alla tematica dell’insabbiamento del canale di accesso e dell’area interna del Marina	Scarso coinvolgimento nei processi di pianificazione	Scarsa attenzione ai fabbisogni dell’utenza

Per quanto concerne invece il giudizio su infrastrutture e servizi portuali e le eventuali necessità e fabbisogni conseguenti, si riporta di seguito in formato tabellare i valori medi delle risposte qualitative fornite comprese tra 1 (alta criticità) e 5 (nessuna criticità), per ambito e dettaglio specifico di analisi.

Sinteticamente, emerge con una certa evidenza a livello aggregato la criticità legata alla profondità dei fondali e quindi alle problematiche legate all’insabbiamento degli scali che tocca anche le sezioni di imboccatura ai porti. Abbastanza limitata, secondo gli intervistati, è altresì la quantità e qualità della connettività del porto con itinerari e attrazioni turistiche del territorio nonché la connettività degli scali con i servizi di trasporto pubblico locale che probabilmente incide con consistenza sul giudizio generale degli scali in materia di accessibilità lato terra degli stessi.

Particolarmente positivi, invece, i giudizi in materia di accessibilità con mezzi privati e con mobilità dolce e di qualità dei servizi generali offerti dai porti.

Tabella 7 - Valori medi dei giudizi qualitativi in materia di infrastrutture e servizi portuali sezioni LNI rispondenti al questionario

Ambito	Dettaglio	Livello di criticità/priorità medio (1 = molto elevato... 5 = nullo)
<i>Infrastrutture portuali in generale</i>	Imboccatura porto	3,0
	Fondali	2,0
	Spazi di banchina	3,5
	Spazi a terra (es. posti a secco) ed a mare	3,5
	Altro (specificare)	3,0
<i>Servizi portuali</i>	Emergenza e soccorso	3,6
	Servizi alla persona	3,4
	Servizi tecnici alle imbarcazioni	3,6
	Altri servizi generali	4,5
<i>Accessibilità del porto lato terra</i>	Viabilità di accesso al porto	4,4
	Parcheggi / spazi di sosta	4,0
	Servizi di trasporto pubblico	3,0
	Fruibilità pedonale e con mobilità dolce	4,2
	Giudizio complessivo sulla base delle reali esigenze della domanda [1=scadente; 5=eccellente]	3,0
<i>Accessibilità del porto lato mare</i>	Manovrabilità in ingresso/uscita dal porto	3,4
	Manovrabilità in accosto alle banchine	3,6
	Vincoli alle imbarcazioni	3,2
	Accessibilità e sicurezza degli ormeggi in caso di condizioni meteomarine avverse	3,2
	Giudizio complessivo sulla base delle reali esigenze della domanda [1 = scadente; 5 = eccellente]	3,6
<i>Servizi ricettivi e turistici</i>	Quantità e qualità dei servizi ricettivi per il diportista nel sedime portuale (ristoranti, bar, attività sportive, strutture di alloggio a terra, negozi, etc..)	3,2
	Quantità e qualità della connettività del porto con itinerari e attrazioni turistiche del territorio	2,8

Per i dettagli sulle risposte delle rappresentanze dei singoli scali rispondenti si rimanda all'elaborato integrale.

3.2 Ulteriori risultanze desk in materia di analisi dei fabbisogni

Si riportano di seguito delle considerazioni desk in merito all'analisi dei fabbisogni della portualità turistica regionale:

□ *Sostenibilità ambientale*

Dall'analisi delle domande rivolte agli enti gestori dei porti turistici marchigiani è emerso con forza un generalizzato deficit nell'attenzione alla tematica e nell'adozione di misure correlate alla tematica della sostenibilità in generale, e di quella ambientale specificamente. Utilizzando forzatamente delle proxy, nessun ente gestore provvede all'elaborazione di un report o di un bilancio di sostenibilità; lato sostenibilità sociale, è emerso che solo 2 porti hanno sistemi certificati di gestione per la salute e la sicurezza del lavoro; lato sostenibilità ambientale, solo Ancona - Marina Dorica possiede un sistema di certificazione ambientale e nessun porto possiede un sistema certificato di gestione energetica. In tal senso, **appare necessario attenzionare la tematica della sostenibilità ambientale sia lato investimenti di efficientamento energetico degli enti gestori portuali (es. con la realizzazione di impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili anche nell'ottica di un progressivo aumento dei consumi ad esempio elettrici per l'alimentazione dei nuovi mezzi navali) che di "greening" dell'interfaccia lato terra (es. colonnine elettriche parcheggi) e lato mare (es. punti di bunkeraggio per unità elettriche)**. In tal senso, sarebbe auspicabile varare un piano di finanziamenti regionali all'uopo dedicati, sfruttando anche le opportunità della programmazione europea 2021-2027.

Contemporaneamente appare necessario sensibilizzare gli enti gestori sull'ottenimento di riconoscimenti e certificazioni in materia di sostenibilità e promuovere la redazione di rapporti e bilanci di sostenibilità anche per creare percorsi di accountability sulle misure intraprese in materia di sostenibilità, che sempre più stanno diventando un driver fondamentale nella scelta di consumo degli utenti anche nel campo nautico. Con modalità e applicazioni da definire, potrebbe immaginarsi un ruolo propulsore da parte degli enti regionali o delle agenzie regionali preposte, finalizzato all'ottenimento di tali certificazioni e alla pubblicazione di bilanci di sostenibilità degli enti gestori dei porti turistici (adottando "modelli unici" come ad esempio quello in corso di realizzazione nell'ambito del progetto Framesport).

□ *Aggiornamento della legislazione regionale ai trend di mercato e attenzione alle risorse umane*

Con l'obiettivo di stimolare la competitività delle imprese operanti nel settore, sulla base delle interlocuzioni avvenute con alcuni rappresentanti locali del settore, da più parti viene sollecitata **un'azione di aggiornamento legislativo regionale, atta a normare il fenomeno dei Marina Resort**, anche al fine di omogeneizzare e definire degli standard minimi regionali quantitativi e qualitativi delle strutture di ormeggio, **e i cosiddetti "alberghi nautici diffusi" sulla scorta dell'esperienza varata di recente in Sardegna**³⁷.

Da ultimo, fabbisogno emerso solo parzialmente nelle indagini presso gli enti gestori ma sottolineato più volte nelle interlocuzioni con gli stakeholders e negli eventi territoriali organizzati da SVEM, **appare trasparire con evidenza negli ultimi anni un certo disallineamento tra domanda ed offerta di lavoro**. Se la stagionalità di alcune professioni nelle imprese dedite ai servizi nautici e ricettivi al diportista determina una limitata attrattività del comparto, negli ultimi anni post-pandemia sembra essersi acuita la difficoltà nel reperire risorse umane sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, situazione peraltro riscontrabile in tutto il comparto turistico. Questa situazione si riscontra anche negli enti istituzionali competenti per le funzioni di pianificazione, programmazione ed amministra-

³⁷ Legge regionale 21 giugno 2021, n. 13 "Riconoscimento dell'albergo nautico diffuso". Modifiche alla legge regionale n. 16 del 2017" e DGR n. 32/55 del 25.10.2022 con relativa Direttiva di attuazione <https://delibere.regione.sardegna.it/protected/62151/0/def/ref/DBR62130/>

zione dei porti (in particolar modo negli enti locali) sembrano avvertire la carenza di funzioni tecniche negli organici, anche in questo caso problematica abbastanza generalizzata in tutto il comparto della pubblica amministrazione nazionale.

□ *L'integrazione tra porti turistici ed offerta del territorio*

È emersa altresì chiaramente la necessità di rafforzare il ruolo dei porti turistici quali “porte di accesso” alle offerte turistiche del territorio marchigiano, sia come “luoghi del navigare” che come “luoghi della scoperta”. Pochissimi porti hanno una guida turistica direttamente presente nel sedime, pochi scali hanno in essere delle collaborazioni con gli enti territoriali deputati alla valorizzazione e promozione del territorio e solo 3 scali hanno sviluppato eventi ricorrenti di carattere nautico ovvero extra nautico che coinvolgono il porto per la promozione turistica territoriale. Nonostante alcune ottime iniziative, l'offerta di percorsi verso l'entroterra con offerte di turismo naturale, antropico, culturale, storico, paesaggistico, enogastronomico, sportivo e altro ancora, trova attualmente dei limiti importanti all'ulteriore sviluppo.

Il problema appare solo marginalmente legato al gap di infrastrutture e servizi di trasporto, con quanto degli interventi mirati in termini di potenziamento dei servizi di TPL, di sviluppo di forme di mobilità alternativa di sharing di connessione ai porti e di potenziamento delle connessioni con i percorsi ciclo-pedonali urbani potrebbero rafforzare quantomeno i servizi turistici integrati a corto raggio. **Le criticità prevalenti appaiono essere da un lato nella carenza di capacità nel fare “rete di sistema” coinvolgendo istituzioni pubbliche, agenzie ed enti di promozione e valorizzazione turistica regionali e locali, enti concessionari dei porti ed operatori privati del turismo per progettare e promuovere percorsi di scoperta del territorio**, anche favorendo l'organizzazione di eventi nautici e forme di integrazione tra settori diversi (nautica-pesca-escursionismo, nautica-cicloturismo, nautica-attività sportive outdoor, in prospettiva nautica-linea storica ferroviaria Fano-Urbino); **dall'altro lato è stata evidenziata la difficoltà nell'implementare servizi turistici integrati tra porto ed entroterra a causa della stagionalità della domanda degli scali diportistici.** Un aspetto non secondario legato alla potenzialità di sviluppo dell'utente diportista-turista a livello regionale riguarda la quota maggioritaria di diportismo stanziale nelle Marche e la grande prevalenza di utenti di provenienza regionale, che possono già conoscere o scoprire con altre modalità le aree costiere ed interne del territorio. Peraltro, anche nel caso minoritario del diportismo in transito, è da considerare la scarsità dei posti barca riservati a tale tipologia di traffico come analizzato in precedenza.

□ *L'accessibilità nautica degli scali marchigiani*

La tematica dell'accessibilità nautica dei porti turistici regionali, intesa sia come fabbisogni di opere di protezione a mare, visti anche i recenti violenti fenomeni meteorologici registrati in regione, e soprattutto come necessità di contrastare i fenomeni di insabbiamento degli scali, sia in imboccatura che nello specchio acqueo interno con interventi di scavi e dragaggi, è emersa come problematica fondamentale in tutte le rilevazioni effettuate in loco e praticamente in tutti gli scali regionali. Da più parti è stata sottolineata la criticità relativa alle tempistiche sia sul rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione dei sedimenti marini e alla relativa gestione di competenza regionale (ad eccezione del caso dell'immersione in aree marine protette nazionali) che sulle indagini ambientali ad opera dell'Agenzia regionale per l'ambiente, auspicando altresì un cambio di approccio alla tematica dal tipo emergenziale, ad un approccio di programmazione che possa garantire procedimenti di indagine pianificati e, conseguentemente, processi amministrativi ed autorizzativi più celeri.

Il miglioramento dell'accessibilità nautica, oltre che agli aspetti di sicurezza della navigazione e dell'ormeggio, si lega strettamente anche alla possibilità di creare infrastrutture sempre più rispondenti alle dinamiche della domanda diportistica, che come analizzato ai capitoli precedenti, vede nella crescita dimensionale delle unità e quindi nell'aumento del pescaggio una costante, piuttosto che nella possibilità di creare nuova capacità di posti barca.

□ *Gap analysis offerta/domanda di infrastrutture e servizi per il turismo nautico regionale*

Posti barca stato attuale. Rispetto al momento dell'approvazione del Piano Regionale dei Porti nel 2010, l'offerta complessiva è rimasta sostanzialmente invariata. In calo è risultata però la domanda, sebbene dalle rilevazioni effettuate su quattro dei porti Regionali, la domanda complessiva in termini di occupazione degli ormeggi sia risultata in aumento dal 2016 così come, di conseguenza, anche il tasso di occupazione medio degli ormeggi, passato dal 76 al 83%, con un livello di saturazione decisamente maggiore per gli ormeggi dedicati ai natanti (92% nel 2022) rispetto a quello delle imbarcazioni fino a 24 metri (72%) e delle unità superiori ai 24 metri (16%). Considerando l'**Indice di Affollamento**, ossia il rapporto tra le unità da diporto registrate negli uffici marittimi ed alla Motorizzazione ed i posti barca disponibili, si **osserva una diminuzione tra il 2010 ed il 2020 da 61 a 54, comunque sempre inferiore al dato nazionale, anch'esso diminuito nello stesso periodo da 0,63 a 0,60, a testimoniare una rispondenza dell'offerta complessiva alla domanda attuale.** Ciò non significa ovviamente che non sussistano delle criticità a livello locale. **In definitiva si può concludere che attualmente non esiste un gap tra domanda ed offerta a livello regionale, sebbene a livello locale si possano avere fenomeni di saturazione dell'offerta.**

Posti barca al 2030. Come visto, le stime di evoluzione della domanda indicano una stabilità ovvero una crescita moderata, comunque contenuta entro il 10-11%. Partendo da una situazione di complessivo equilibrio tra domanda ed offerta, questo conduce a stimare il fabbisogno massimo al 2030 applicando lo stesso incremento del 10-11% che, partendo dal dato di offerta registrato per il 2021 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conduce al più ad una stima di circa 6000 posti barca. Stando alle previsioni del Piano Regionale dei Porti attualmente vigente, si dovrebbe disporre invece di 9450 posti barca per il diporto negli scali regionali per cui risulterebbe al 2030 un sostanzioso eccesso di offerta compreso all'incirca tra i 3.500 ed i 4.000 posti barca.

Tabella 8 - Gap Analysis tra domanda ed offerta di posti barca nei porti turistici marchigiani in differenti scenari

	Scenario attuale			Scenario Business As Usual			Scenario Growth			GAP dell'offerta attualmente disponibile
	Offerta disponibile	Fabbisogno	GAP	Offerta pianificata	Fabbisogno	GAP	Offerta pianificata	Fabbisogno	GAP	
p.b. unità <10 m	3.409	3.590	-181	nd	3.460	nd	nd	3.630	nd	-221
p.b. unità >10 m	1.982	1.760	222	nd	1.920	nd	nd	2.310	nd	-328
p.b. totali	5.391	5.350	41	9.450	5.380	4.070	9.450	5.940	3.510	-549

Dalla *Tabella 8* emerge che l'offerta attuale non risulterebbe complessivamente sufficiente solo nello scenario di crescita, dove emerge un fabbisogno insoddisfatto di circa 550 posti barca, di cui oltre 300 per imbarcazioni di lunghezza superiore ai 10 metri. In verità, tale fabbisogno insoddisfatto può essere ridotto di circa 120 unità, di cui circa 1/3 per imbarcazioni di lunghezza superiore ai 10 metri, tenendo conto delle concessioni in corso nello scalo di Pesaro e dell'eventuale dragaggio a Numa-ova ove risultano non utilizzabili circa 100 p.b.. Inoltre, riducendo il peso della domanda stanziale, si può pensare di soddisfare una quota di tale domanda anche con ormeggi disponibili solo durante la stagione estiva.

In ogni caso, indipendentemente dalla necessità o meno di incrementare l'offerta di posti barca, in tutti gli scali sarà opportuno riorganizzare l'offerta in funzione dei nuovi fabbisogni e dei nuovi obiettivi di mercato che, suggeriscono in termini generali:

- una maggiore attenzione alle imbarcazioni di dimensioni maggiori il cui peso sul mercato è crescente sia per le imbarcazioni a motore che a vela, ed a cui è legata la reale possibilità di incrementare i transiti, oltre che di sviluppare attività di charter nautico. Questo sottintende la necessità di riorganizzazione degli spazi di ormeggio, e soprattutto l'adeguamento della acces-

sibilità nautica delle strutture, in primis adeguando la profondità dei fondali al pescaggio delle imbarcazioni a vela ed a motore di dimensioni maggiori;

- per la domanda stanziale dei porti turistici marchigiani, che continuerà a costituire la fetta più larga della domanda diportistica regionale, l'evoluzione va nella direzione di un progressivo invecchiamento dei diportisti, per cui le strutture diportistiche sono chiamate ad adeguare innanzitutto l'accessibilità ed il comfort di tutte le aree, le funzioni ed i servizi erogati in porto, ponendo attenzione anche alla accessibilità terrestre del porto. D'altra parte, ci si dovrà confrontare anche con la componente più giovane della domanda che risulta tendenzialmente sempre più propensa all'utilizzo piuttosto che al possesso di unità da diporto. In questa ottica appare opportuno supportare l'implementazione di servizi charter in linea con il mercato Adriatico ed in grado, dunque, anche di attrarre una domanda extra-regionale ed internazionale;
- data l'elevata probabilità di ridimensionamento nel lungo periodo della domanda stanziale, le potenzialità di crescita della domanda di transito ed occasionale, sono molto rilevanti. Pertanto, poiché per tale domanda i porti turistici sono effettivamente le porte di accesso al territorio regionale ed alle sue eccellenze, risulta necessario stressare da un lato la collaborazione con gli enti del territorio per promuovere l'offerta turistica dell'entroterra anche nei circuiti del turismo nautico; d'altra parte, risulterà, dunque, necessario intraprendere un percorso di valorizzazione della portualità turistica regionale tra gli operatori di chartering internazionale, al fine di promuovere itinerari che includano una o più tappe nei porti delle Marche, al fine di godere delle eccellenze offerte dal territorio.

□ *La governance del sistema*

Sono emersi in maniera evidente una frammentarietà ed un autonomismo funzionale nel sistema di governo e gestione della portualità turistica regionale, che coinvolgono sia gli enti istituzionali preposti che i soggetti gestori delle banchine.

Per quanto riguarda la “governance istituzionale”, se è vero che il sistema deve far fronte ad una ripartizione delle competenze normative, pianificatorie ed amministrative degli scali portuali regionali a carattere duale, tra le funzioni statali esercitate per il tramite dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Adriatico centrale nei porti di rilevante interesse nazionale e quelle più propriamente regionali e locali negli altri scali, non appare essere questa la problematica fondamentale, stante la forte cooperazione in essere tra AdSP e Regione.

Senza entrare in commenti di merito sulla disciplina dei porti a livello nazionale, su cui comunque grava in origine la mancata attuazione di parte delle disposizioni della Legge 84/1994, anche nelle interlocuzioni e nei questionari con gli enti gestori delle darsene turistiche regionali si è rilevata una debole pianificazione strategica regionale ed una programmazione “in emergenza” degli investimenti, più che altro incentrata su interventi settoriali con la mancanza di una progettualità a carattere prospettico e di area vasta, ed un basso coinvolgimento con gli stakeholder del settore, nonché una bassa efficacia procedurale ed organizzativa nella gestione amministrativa decentrata a livello locale dei porti turistici.

In tale ottica, l'elaborato propone di modellizzare in maniera definita la governance del sistema, in una direzione centralista (portando ad esempio il caso dell'Autorità Portuale della Regione Toscana con cui la Regione ha assorbito le competenze nella programmazione, nella progettazione e nell'esecuzione delle opere per i porti di interesse regionale ed interregionale³⁸), in un'ottica policentrica (allargando quindi le competenze degli enti locali, a cui tuttavia deve seguire anche un'adeguata capienza economica e finanziaria per la gestione delle attività). Nell'attuale assetto

³⁸ Nei porti di Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano e Marina di Campo.

potranno essere previste stanze di compensazione e di ascolto tra i diversi attori in gioco tramite l'istituzione di Comitati di gestione o di Conferenze permanenti composte da Regione, enti locali, enti concessionari, ai fini della pianificazione e programmazione congiunta del sistema.

Focalizzandoci invece sulla “**governance degli enti gestori portuali**”, si segnala la sostanziale assenza di forme di collaborazione tra gli enti gestori dei porti turistici regionali che si riflette in un'offerta di servizi per il diportista fortemente parcellizzata. In tal senso, nel documento integrale, viene riportata l'esperienza della rete di imprese FVG Marinas che comprende 21 porti turistici della Regione Friuli Venezia Giulia³⁹ con una capacità di circa 7.000 posti barca che si pone l'obiettivo di essere l'ente di advocacy e di rappresentanza degli interessi delle imprese della portualità nautica regionale; di promuovere e commercializzare i posti barca degli aderenti tramite la partecipazione a fiere di settore specializzate; di valorizzare l'entroterra della Regione con le sue risorse turistiche, artistiche ed enogastronomiche (anche con la collaborazione stabile dell'Agenzia Regionale PromoTurismo FVG); di creare vantaggi per i diportisti delle reti di porti turistici ad esempio la FVG Marinas Card offre ai diportisti servizi ad hoc e tour guidati per la scoperta del territorio.

³⁹ Porto Turistico Marina Uno Resort, D-Marin Punta Faro Resort, Marina Resort Punta Gabbiani/Dry Marina Punta Gabbiani, Marina Punta Verde, Darsena Porto Vecchio, Aprilia Marittima 2000 Dry Marina, Marina Stella Resort, Portomaran, Shipyard & Marina Sant' Andrea, Cantieri Marina San Giorgio, Darsena San Marco, Marina Primero, Porto San Vito, Marina di Aquileia Ocean Marine, Marina Planais, Darsena Navigare 2000 Grado, Marina Monfalcone, Marina Lepanto Resort, Portopiccolo, Porto San Rocco Marina Resort, Marina San Giusto.

4. LINEE DI INDIRIZZO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ MARCHIGIANA IN AMBITO NAZIONALE E TRANSFRONTALIERO

Sulla scorta delle rilevazioni ed analisi effettuate nei capitoli precedenti, la presente sezione intende definire un quadro organico di indirizzo strategico finalizzato sia ad apportare elementi per l'eventuale aggiornamento futuro della pianificazione regionale in materia di portualità turistica sia nel fornire una "cassetta degli strumenti" attivabili dagli enti competenti in materia di pianificazione, programmazione, gestione amministrativa ed operativa dei porti turistici della regione Marche, con l'obiettivo di valorizzare il posizionamento dei porti/approdi marchigiani nel contesto nazionale e transnazionale dell'area adriatica. Il presente lavoro intende essere quindi un contributo in termini di analisi, dati ed informazioni utili all'attività di pianificazione futura della Regione Marche.

4.1 Proposte di aggiornamento del vigente contesto pianificatorio regionale "a scenario strategico immutato"

Il presente paragrafo fornisce elementi di commento e proposte da veicolare al Piano regionale dei porti - sezione Turismo nautico, derivanti dalle risultanze del presente studio, che non vi sia alcuna volontà di definire nuove ed ulteriori visioni, obiettivi, strategie ed azioni rispetto a quelle attualmente vigenti, nell'opzione definita "a scenario strategico immutato".

La premessa fondamentale è che il vigente Piano regionale, pur essendo stato emanato nel 2010, rimane sostanzialmente valido nell'impianto generale e non appare necessitare di stravolgimenti nei criteri per la pianificazione delle aree portuali e nelle norme tecniche di attuazione (NTA) indicate. Al contempo, l'evoluzione del quadro strategico e normativo a livello europeo e nazionale sia in materia di turismo nautico che di pianificazione portuale, unitamente all'evoluzione della domanda e delle caratteristiche della stessa negli ultimi 13 anni e la sostanziale invarianza della capacità in posti barca offerti nei porti ed approdi regionali, suggeriscono le seguenti ottimizzazioni di carattere generale e più specifiche per la sezione Turismo nautico:

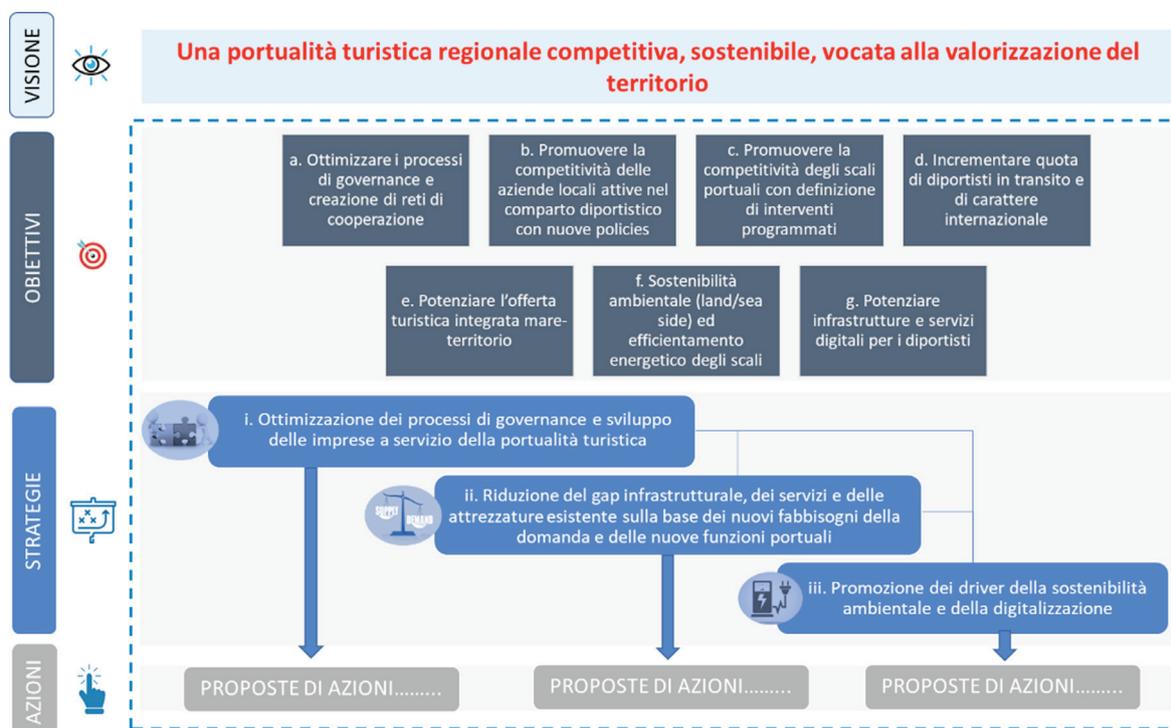
- Appare opportuno adottare un approccio metodologico di **piano-processo** che, pur non rinunciando ad una visione a medio-lungo termine, includa il processo quale momento di controllo, verifica e monitoraggio periodico dell'attuazione del piano, garantendo la misurazione dei risultati intermedi e finali, con la possibilità dell'eventuale rimodulazione, correzione e modifica in corso nel caso di revisioni ed evoluzioni del quadro normativo, di mercato, regolatorio, strategico o attuativo. Fermi gli obiettivi già definiti nel vigente Piano, occorrerebbe dapprima individuare degli indicatori qualitativi e quantitativi da perseguire nell'orizzonte di Piano (es. percentuale di aumento quota diportisti internazionali in transito; numero di nuova capacità di posti barca a livello regionale); determinare il risultato atteso ovvero il target finale a chiusura Piano (es. aumento del 30% dei diportisti internazionali in transito); determinare il valore baseline per ciascun indicatore all'anno di varo del piano-processo ed infine procedere a fissare dei target intermedi allo scopo di monitorare ciclicamente l'attuazione delle misure. In parallelo dovrebbero essere costruiti degli specifici strumenti di monitoraggio in-itinerare ed ex-post, con l'obiettivo di misurare il grado di raggiungimento dei risultati intermedi e finali previsti dal Piano. A tal fine il presente lavoro dettaglia al paragrafo 4.3 la proposta di uno strumento di monitoraggio sugli andamenti della portualità turistica regionale da sottoporre annualmente agli enti locali ed agli enti gestori degli scali.

- Riguardo il Turismo nautico, il Piano prevede un fabbisogno aggregato al 2018 di 9.450 posti barca per il diportismo negli scali regionali, ove sulla base delle stime attuali della domanda e sul gap domanda/offerta analizzati precedentemente, risulterebbe al 2030 un sostanzioso eccesso di offerta. Tenuto conto della sostanziale invarianza dell'offerta di posti barca registrata a livello regionale negli ultimi 13 anni e considerate le prospettive di crescita moderata del comparto, viene stimato che l'offerta regionale aggregata attuale esprimerebbe un fabbisogno insoddisfatto di circa 550 posti barca solo nello scenario di crescita (+10-11% variazione 2021-2030), che potrebbe tra l'altro diminuire a circa 430 posti barca in caso di ripristino dei fondali e di buon esito delle concessioni in alcuni scali. **Tale discrepanza nella misurazione dei fabbisogni di nuovi posti barca potrebbe essere revisionata in fase di aggiornamento del Piano vigente "a scenario strategico immutato"**. Se, la saturazione in realtà può riguardare alcune situazioni puntuali, in linea generale può suggerire un aggiornamento degli obiettivi specifici per ciascun porto/approdo turistico regionale delineati nel Piano vigente, attenzionando elementi di riorganizzazione degli spazi di ormeggio, di adeguamento dei pescaggi dei fondali, di miglioramento dei servizi portuali di accessibilità e comfort, di potenziamento della connettività con l'offerta turistica territoriale, in grado di rispondere rispettivamente alla crescita dimensionale del naviglio, all'estensione del diportismo attivo per l'utenza più anziana ed alle potenzialità di crescita della domanda nautica di transito e di charter.

4.2 Proposte di indirizzo strategico

Il paragrafo intende illustrare le linee di indirizzo per lo sviluppo della portualità turistica delle Marche, che differentemente dal paragrafo precedente, sono finalizzate a proporre un "nuovo scenario strategico". Di seguito viene fornita la rappresentazione grafica complessiva del quadro logico delle linee di indirizzo strategico, articolato nella definizione sequenziale della visione-obiettivi-strategie-azioni.

Figura 6 - Schema della Visione, degli obiettivi e delle strategie-azioni per lo sviluppo della portualità turistica delle Marche



La Visione del documento strategico, vale a dire la definizione della proiezione della portualità mar-

chigiana nel futuro, è sostanzialmente quella di **contribuire ad una portualità turistica regionale competitiva, sostenibile e vocata alla valorizzazione del territorio**.

Il focus sulla **competitività del comparto** possiede evidentemente una connotazione di natura economica, intesa come capacità del sistema portuale turistico regionale di creare valore nel territorio e di innalzare la redditività delle imprese che in via diretta ed indiretta vi operano, potendo competere con sistemi concorrenti, sia a livello nazionale che transnazionale, per la vendita dei propri prodotti (beni o servizi) nel mercato turistico e più specificatamente nel mercato del diportismo nautico.

La proiezione della **sostenibilità della portualità turistica regionale** è intesa nella sua triplice accezione integrata di:

- **sostenibilità ambientale**, quale ineludibile percorso di transizione energetica, decarbonizzazione ed efficientamento energetico dell'offerta di alimentazione alternativa per la nautica da diporto, per sviluppare forme di modalità di trasporto "green" in accesso/egresso dai porti turistici, nonché aree ove implementare soluzioni di efficientamento energetico e di autoproduzione di energia da fonti rinnovabili;
- di **sostenibilità economica**, che andando oltre la verifica del mero equilibrio economico-finanziario e della necessaria redditività, abbraccia il già citato concetto di competitività e si rileva anche nella capacità di generare nuove opportunità di business sia in termini di servizi ricettivi e di accoglienza, di forniture di servizi per la decarbonizzazione e l'efficientamento energetico nei porti, di attivazione di nuove proposte e offerte turistiche per la scoperta degli attrattori turistici del territorio;
- di **sostenibilità sociale**, intesa come incremento quantitativo e qualitativo dell'occupazione correlata alle funzioni diportistiche e dell'erogazione dei servizi presenti negli scali, ma anche di accessibilità del diportismo agli utenti con disabilità e a quelli più anziani, e più in generale di ottimizzazione dell'impatto e delle ricadute sui lavoratori, cittadini e territorio nel suo complesso delle attività legate al diportismo nautico.

Infine, si è ritenuto fondamentale evidenziare il ruolo del sistema portuale turistico quale porta di accesso al territorio regionale, e pertanto si è inclusa la dimensione **della vocazione alla valorizzazione del territorio**. La piena integrazione del diportismo con l'offerta turistica complessiva del territorio è elemento imprescindibile sia per il potenziamento del mercato diportistico regionale stesso, potendo affrontare specifici fabbisogni quali la destagionalizzazione piuttosto che l'incremento di quote di mercato dei flussi di charter e di diportismo in transito con home-port extra regionale, sia per incrementare le presenze e quindi le ricadute socio-economiche nelle principali destinazioni ed attrazioni turistiche del territorio, urbane, costiere o interne che siano.

Per quel che concerne gli **obiettivi**, desumibili dalle rilevazioni effettuate e dall'analisi dei fabbisogni, vengono di seguito elencati:

- a. Ottimizzare i processi di governance istituzionale e creare reti di cooperazione commerciale tra gli enti gestori dei porti.
- b. Promuovere la competitività delle aziende locali attive nel comparto diportistico con particolare riguardo alle *policies* ed alla regolamentazione dei nuovi fenomeni del mercato ed all'ambito formativo delle risorse.
- c. Promuovere la competitività degli scali portuali attraverso la definizione di interventi selettivi programmati per l'upgrade infrastrutturale in materia di accessibilità nautica, manutenzione ed accessibilità terrestre degli scali, di servizi ed attrezzature in banchina e a terra.
- d. Incrementare la quota di diportisti in transito, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali dedicati e la promozione presso il mercato charter, incrementando le presenze di carattere internazionale.
- e. Potenziare l'offerta turistica integrata mare-territorio, valorizzando le mete della destinazione regionale e puntando sulla destagionalizzazione del turismo nautico.

- f. Accrescere la sostenibilità ambientale (*land/sea side*) nei servizi al naviglio, nei servizi di mobilità terrestre ai porti e nell'efficiamento energetico degli scali.
- g. Potenziare le infrastrutture ed i servizi digitali per i diportisti.

A tali obiettivi, il documento di indirizzo strategico intende definire **tre macro-strategie di intervento**, ovvero l'insieme di singole azioni coerenti e sinergiche fra loro, che peraltro risultano totalmente allineate con le macro-tematiche individuate nel progetto FRAMESPORT per lo sviluppo delle azioni pilota (*ICT applications and service development; business-oriented aspects to increase the touristic attractiveness; spatial planning and management; training and knowledge aspects, and environment and energy aspects*). Più nello specifico, le strategie sono:

I. Ottimizzazione dei processi di governance e sviluppo delle imprese a servizio della portualità turistica

La prima strategia comprende una serie di azioni finalizzate in prima battuta al raggiungimento degli obiettivi di ottimizzazione dei processi di governance istituzionale e di creazione di reti di cooperazione commerciale tra gli enti gestori dei porti (a.), nonché di promozione della competitività delle aziende locali attive nel comparto diportistico con particolare riguardo alle policies ed alla regolamentazione dei nuovi fenomeni del mercato ed all'ambito formativo delle risorse (b.); in seconda istanza, la strategia comprende azioni con ricaduta anche sugli obiettivi (c.), (d.) ed (e.) elencati precedentemente.

II. Riduzione del gap infrastrutturale, dei servizi e delle attrezzature esistente sulla base dei nuovi fabbisogni della domanda e delle nuove funzioni portuali

La seconda strategia è finalizzata a tragguardare in via prevalente gli obiettivi di promozione della competitività degli scali portuali attraverso la definizione di interventi selettivi programmati per l'upgrade infrastrutturale in materia di accessibilità nautica, manutenzione ed accessibilità terrestre degli scali, di servizi ed attrezzature in banchina e a terra (c.), di incremento della quota di diportisti in transito, anche attraverso il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali dedicati e la promozione presso il mercato charter, incrementando le presenze di carattere internazionale (d.) e di potenziamento dell'offerta turistica integrata mare-territorio, valorizzando le mete della destinazione regionale e puntando sulla destagionalizzazione del turismo nautico (e.). In via secondaria, le azioni incluse nella strategia hanno riflessi sugli obiettivi (b.) ed (f.).

III. Promozione dei driver della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione

L'ultima strategia risponde direttamente agli obiettivi di incremento della sostenibilità ambientale nei servizi al naviglio, nei servizi di mobilità terrestre ai porti e nell'efficiamento energetico degli scali (f.) e di potenziamento delle infrastrutture e dei servizi digitali per i diportisti (g.); ciò nondimeno la strategia, che include elementi per loro natura di carattere orizzontale, riverbera effetti anche sul raggiungimento degli obiettivi (b.), (c.), (d.) ed (e.).

Per la sostenibilità ambientale, si prevedono azioni atte ad accompagnare e sostenere gli enti gestori dei porti turistici nell'adozione delle migliori pratiche in ambito energetico ed ambientale, sia lato mare che di interfaccia terrestre, anche attraverso l'adozione di sistemi di certificazione e di reporting delle performances in materia, che sempre più diventano veicoli informativi in grado di influenzare le scelte dei consumatori.

Di seguito il dettaglio delle proposte di azioni con relativa descrizione sintetica e clusterizzate per strategia di riferimento.

DENOMINAZIONE AZIONE	Rafforzamento Governance istituzionale	ID AZIONE	i.1
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura prevede di ottimizzare il modello di governance della portualità turistica regionale, in modo da perseguire un maggior coordinamento tra differenti soggetti e livelli territoriali coinvolti, una migliore pianificazione strategica regionale e progettualità a carattere prospettico e di area vasta, e a superare la frammentazione nella gestione amministrativa decentrata dei porti turistici. La Riforma può essere implementata secondo tre principali modelli di riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un modello centralizzato regionale con funzioni integrate di pianificazione, programmazione, progettazione interventi e rilascio concessioni (es. APR Toscana o delega di competenza AdSP) - Un modello che riprende quello corrente di ripartizione delle competenze tra Regione-AdSP ed enti locali, con tuttavia l'istituzionalizzazione di stanze di compensazione permanenti che vedono il coinvolgimento di Regione-AdSP-enti locali-enti concessionari (una sorta di Comitato di Gestione di area vasta) - Un modello policentrico pieno, finalizzato a potenziare le competenze degli enti locali anche nell'alveo della programmazione finanziaria degli interventi, corredata dall'incremento delle dotazioni economiche, ad esempio con la previsione del riversaggio di quota parte dei canoni demaniali sui sedimi amministrati. 		

DENOMINAZIONE AZIONE	Cooperazione di mercato tra Enti Gestori	ID AZIONE	i.2
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura prevede un supporto allo sviluppo di forme di cooperazione e collaborazione tra gli Enti concessionari delle strutture dedicate al diporto e finalizzate a definire un soggetto unitario di rappresentanza degli interessi delle imprese della portualità nautica regionale per uno o più dei seguenti temi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interlocuzione con le istituzioni regionali e locali; - promozione e commercializzazione dei posti barca degli aderenti anche tramite la partecipazione a fiere di settore specializzate; - valorizzazione dell'entroterra della Regione tramite una strategia unitaria di integrazione della portualità turistica con le sue risorse turistiche, artistiche ed enogastronomiche regionali; - implementare e gestire piattaforme comuni per la digitalizzazione dei servizi; - definizione, proposta e promozione di standard comuni per l'aggiornamento e la modernizzazione delle infrastrutture e dei servizi per la nautica da diporto in accordo con i principi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale; - offerta di prodotti commerciali comuni, sia tramite piattaforma digitale, sia tramite speciali Fidelity Card o Carta dei Servizi)che consentano, ad esempio, la prenotazione di servizi di transfer da stazioni ed aeroporti verso tutti i porti turistici regionali, di avere, in tutti gli scali della rete, servizi di concierge dedicati, sconti su tour guidati nelle realtà del territorio, ed altri vantaggi, sconti o agevolazioni per estendere l'offerta diportistica non solo su tutti i porti turistici del sistema ma più in generale su tutta l'offerta turistica regionale). <p>La Regione può intervenire come soggetto promotore e facilitatore, anche tramite bandi pubblici finalizzati al cofinanziamento di tali progetti o iniziative.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Adeguamenti della disciplina regionale ai nuovi fenomeni di turismo nautico e fattore risorse umane	ID AZIONE	i.3
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura consiste nell'adeguamento o nella implementazione di una normativa di settore volta a disciplinare i Marina Resort, l'albergo nautico diffuso o altre possibili forme di accoglienza connesse al diportismo, seguendo le forme di successo implementate in altre regioni italiane.</p> <p>Una particolare attenzione deve riguardare anche il fattore umano, sulla scorta di quanto disciplinato nel Piano nazionale strategico del Turismo 2023-2027, sia definendo possibili forme di sostegno per l'occupazione nel settore, sia implementando un progetto di formazione e reclutamento delle risorse umane aventi le competenze necessarie tanto per la Pubblica Amministrazione (per fronteggiare al meglio gli oneri gestionali e di monitoraggio), sia quel che concerne gli operatori economici impegnati nelle attività operative, in particolare sulle competenze digitali ed in tema di sostenibilità.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Promozione internazionale e valorizzazione territoriale	ID AZIONE	i.3
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura consiste nell'istituzione di un Tavolo di Lavoro coordinato dalla Regione Marche ed aperto ai concessionari degli scali turistici, all'Agenzia Regionale per il turismo ed a rappresentanti degli altri Enti Locali regionali. Il tavolo di lavoro ha come oggetto in primis la promozione internazionale del sistema diportistico marchigiano e la valorizzazione in chiave turistica di tutto il territorio Regionale nell'ambito della portualità turistica marchigiana. Tale obiettivo deve essere perseguito anche tramite l'individuazione di azioni volte a cogliere le potenzialità di crescita della domanda di transito ed occasionale, per la quale i porti turistici sono effettivamente le porte di accesso al territorio regionale ed alle sue eccellenze. Risulta pertanto necessario sviluppare la collaborazione con e tra gli enti del territorio per promuovere l'offerta turistica dell'entroterra anche nei circuiti del turismo nautico, contribuendo al contempo a rendere i porti Marchigiani più attrattivi per un transito temporaneo ed alla destagionalizzazione della domanda. D'altra parte, risulterà necessario programmare un percorso di valorizzazione della portualità turistica regionale tra gli operatori di chartering internazionale, al fine di promuovere itinerari che includono la portualità turistica regionale. Il tavolo di lavoro è teso alla definizione di un programma di intervento volto ad incrementare la connessione delle infrastrutture portuali diportistiche e del territorio costiero con le aree interne e con i relativi punti di interesse turistici (anche tenuto conto dell'azione ii.5). Il programma di intervento può prevedere l'implementazione con una piattaforma digitale che sia di ausilio per l'organizzazione della mobilità, a scopo turistico, sul territorio.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Piano pluriennale regionale per i dragaggi e le opere di difesa a mare	ID AZIONE	ii.1
DESCRIZIONE AZIONE	La misura consiste nella definizione di un piano pluriennale unico ed integrato a livello regionale per la gestione dei dragaggi e della manutenzione ed implementazione delle opere di difesa a mare della portualità turistica. In tal modo si intende rispondere al fabbisogno prioritario di accessibilità nautica, connessa anche alle mutazioni ed ai trend in atto in merito a dimensioni e tipologie del parco nautico presente a livello nazionale ed Adriatico. D'altra parte, la definizione di un unico piano che coordini gli interventi di tutti i porti e gli approdi turistici regionali, consente di cogliere tutte le opportunità di sinergie attivabili, riducendo e semplificando gli oneri complessivi per progettazione, autorizzazione ed implementazione degli interventi, adottando un approccio di tipo programmatico nelle caratterizzazioni e nelle autorizzazioni preliminari.		

DENOMINAZIONE AZIONE	Semplificazione normativa regionale su escavi e dragaggi	ID AZIONE	ii.2
DESCRIZIONE AZIONE	La misura consiste nella revisione della normativa regionale per la effettuazione dei dragaggi in modo da semplificare l'iter procedurale. Intende così rispondere al fabbisogno prioritario di accessibilità nautica della portualità turistica marchigiana, affrontando le criticità relative alle tempistiche sia sul rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione dei sedimenti marini che alla relativa gestione di competenza regionale, nonché sulle indagini ambientali ad opera dell'agenzia regionale per l'ambiente (su cui peraltro incide anche l'azione ii.1). La misura è implementata dagli uffici competenti della Regione Marche, con il coinvolgimento, in qualità di portatori di interessi da consultare, degli Enti locali gestori delle infrastrutture regionali per il diporto.		

DENOMINAZIONE AZIONE	Razionalizzazione dei posti barca e potenziamento selettivo degli ormeggi	ID AZIONE	ii.3
DESCRIZIONE AZIONE	La misura consiste nella revisione del Piano regionale della portualità turistica e della successiva implementazione in merito alle previsioni di posti barca ed alle relative caratteristiche. La revisione è necessaria in relazione all'aggiornamento delle stime sulla domanda diportistica ed alla sua evoluzione e ai suoi nuovi fabbisogni, sia in termini di numero complessivo, sia di classe dimensionale e tipologia. In tal senso, appare opportuno evidenziare la necessità di ulteriori approfondimenti ed indagini di dettaglio per la caratterizzazione puntuale della domanda diportistica nelle singole strutture marchigiane per la selezione delle strutture da potenziare.		

DENOMINAZIONE AZIONE	Servizi ed attrezzature minime nei porti	ID AZIONE	ii.4
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura consiste nella definizione ed implementazione di uno standard minimo dei servizi erogati dalla portualità turistica marchigiana. La definizione degli standard minimi deve tenere conto della evoluzione della domanda e dei suoi fabbisogni, con particolare attenzione all'invecchiamento della utenza stanziale ed alla capacità di attrarre ed ospitare utenza in transito con imbarcazioni di dimensioni crescenti ed a vela. La definizione dei servizi minimi deve altresì essere fatta sviluppando la digitalizzazione dei servizi e la loro sostenibilità.</p> <p>La misura si lega eventualmente alla disciplina dei Marina Resort a livello regionale ed alle sottostanti attività di definizione dei requisiti e dei servizi minimi erogabili negli scali portuali nonché alle attività correlate al potenziamento dell'offerta turistica integrata mare-territorio. A titolo non esaustivo, dalle risultanze del presente studio emergono fabbisogni di servizi e attrezzature definite generali negli scali di Pesaro e San Benedetto del Tronto, di servizi tecnici accessori negli scali di Senigallia, Vallugola, Numana e Pesaro, di attrezzature e dei servizi a terra a Pesaro e della presenza di servizi ricreativo-culturali, anche fuori dal sedime portuale, a Numana, Senigallia, Pesaro e Civitanova Marche e, infine, alla risoluzione delle persistenti barriere architettoniche per persone con mobilità ridotta evidenziati a San Benedetto del Tronto, ad Ancona, Senigallia e Civitanova Marche.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Servizi di TPL e sviluppo mobilità dolce e sharing-mobility per l'accesso ai porti	ID AZIONE	ii.5
DESCRIZIONE AZIONE	<p>La misura consiste nell'istituzione di un tavolo di lavoro permanente volto alla definizione, implementazione e gestione di un programma per l'accessibilità terrestre dei porti ed approdi turistici marchigiani. Tenendo in debito conto l'evoluzione della domanda e dei suoi fabbisogni, con particolare attenzione all'invecchiamento della utenza stanziale ed alla capacità di servire l'utenza in transito verso le mete turistiche del territorio regionale promosse nell'ambito della portualità turistica, l'accessibilità deve necessariamente fondarsi su una pluralità di servizi: dal tradizionale TPL di linea, ai servizi di Taxi, di Noleggio con conducente o di <i>sharing mobility</i>, fino ad una offerta specifica per la mobilità dolce particolarmente rilevante per l'accessibilità del porto dalle immediate vicinanze e viceversa. Anche lo sviluppo della accessibilità terrestre deve includere la digitalizzazione dei servizi e la loro sostenibilità. In via prioritaria sono da rilevare alcune criticità specifiche evidenziate a Vallugola in materia di attivazione di servizi di TPL oltre che da Marina Dorica; quest'ultimo ente, peraltro, ha segnalato la necessità di completamento della pista ciclabile porto-città nonché la carenza di servizi di <i>sharing mobility</i> in ambito urbano e quindi, di riflesso, di connettività al porto.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Programma di incentivi regionali per l'efficientamento energetico e la decarbonizzazione degli scali	ID AZIONE	iii.1
DESCRIZIONE AZIONE	<p>L'azione prevede la definizione ed implementazione di una misura volta alla incentivazione di interventi finalizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'efficientamento ed alla transizione energetica di porti ed approdi turistici marchigiani (tipicamente impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili piuttosto che rinnovo degli impianti di illuminazione); - alla certificazione in materia di sostenibilità ambientale/energetica (utilizzando standard internazionali riconosciuti ovvero il sistema "Ecolabel for small ports" in realizzazione nell'ambito del progetto FRAMESPORT); - l'implementazione di infrastrutture ed attrezzature orientate alla decarbonizzazione dell'interfaccia portuale (es. colonnine elettriche nei parcheggi, mezzi di mobilità elettrica negli scali, forklift elettriche, etc...). <p>L'azione potrebbe essere finanziabile anche con risorse derivanti dalla programmazione europea FESR 2021-2027.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Predisposizione di un report di sostenibilità annuale dei porti turistici regionali	ID AZIONE	iii.2
DESCRIZIONE AZIONE	<p>L'azione prevede la redazione di un report annuale sulla sostenibilità per ciascuna struttura della portualità turistica regionale. Il report deve essere redatto secondo gli standard GRI (<i>Global Reporting Initiative</i>) che rappresentano le buone pratiche per la reportistica in merito alla sostenibilità ossia rispetto agli impatti economici, ambientali e sociali di una data azienda o organizzazione. La rendicontazione di sostenibilità basata sugli standard fornisce informazioni sui contributi positivi o negativi di un'organizzazione allo sviluppo sostenibile. Per non gravare su soggetti snelli e generalmente poco strutturati, anche in termini di competenze specifiche necessarie, la Regione Marche può avocare a sé, centralizzando, l'onere di redazione dei report, mantenendo in capo agli enti gestori ed ai concessionari l'obbligo e l'onere di fornire i dati necessari alla compilazione. Questa attività potrebbe peraltro essere svolta in modo proficuo nell'ambito delle attività di monitoraggio di cui alla specifica azione (Azione 0.0 e rif. Paragrafo 4.3).</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Programma di incentivi regionali per lo sviluppo di infrastrutture e servizi digitali negli scali	ID AZIONE	iii.3
DESCRIZIONE AZIONE	<p>L'azione prevede la definizione ed implementazione di una misura volta alla incentivazione di investimenti in infrastrutture e servizi digitali nell'ambito della portualità turistica regionale. Più nello specifico, ed in accordo agli orientamenti nazionali e regionali in materia, le azioni di digitalizzazione finanziabili riguarderebbero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per le infrastrutture: l'upgrade delle reti wireless nei porti turistici; lo sviluppo e l'installazione di totem digitali; - per i servizi: sviluppo di applicazioni, tecnologie e servizi digitali per l'informazione ed il booking dei servizi erogati in porto, delle offerte turistiche territoriali e dei servizi di mobilità e di accesso ai siti turistici e/o al porto; di connettività ed interoperabilità alle iniziative promozionali digitali condotte dalla Regione Marche. <p>L'azione potrebbe essere finanziabile anche con risorse derivanti dalla programmazione europea FESR 2021-2027.</p>		

DENOMINAZIONE AZIONE	Sistema regionale di monitoraggio ed informativo sugli andamenti del mercato	ID AZIONE	0.0
DESCRIZIONE AZIONE	L'azione prevede la implementazione di un sistema di monitoraggio del sistema della portualità turistica marchigiana e del relativo mercato, anche con il supporto di enti in house come rilevato in sede di Programma annuale regionale del turismo, anno 2023. Si rimanda all'apposito approfondimento del paragrafo 4.3 per i contenuti di dettaglio.		

4.3 Strumenti di ausilio per l'implementazione operativa di alcune azioni proposte

Proposta per un sistema di monitoraggio ed informativo sugli andamenti della portualità turistica regionale

Come evidenziato nel paragrafo precedente, la proposta di azione orizzontale rispetto alle diverse strategie da mettere in campo, riguarda la realizzazione di un sistema di monitoraggio e di informazione sugli andamenti del mercato della portualità turistica e del diportismo nautico regionale. La finalità sarebbe quella di colmare la lacuna conoscitiva del fenomeno; di verificare periodicamente la persistente validità delle strategie del Piano, la rispondenza attuativa degli interventi fornendo gli input per valutare il raggiungimento di indicatori e target intermedi (cosiddetti KPI's), nonché di cogliere in tempo l'eventuale scostamento dai target prefissati e l'eventuale rimodulazione dei fabbisogni e/o delle strategie nell'eventuale ottica di adozione del piano-processo; da ultimo nel fornire un utile strumento di informazione sui principali indicatori di mercato per gli operatori privati del settore.

In termini operativi, l'esercizio in questione potrebbe avere le seguenti caratteristiche funzionali:

- **Deliverables:** l'iniziativa potrebbe comprendere sia un sistema di rilevazione e monitoraggio annuale da sottomettere agli enti locali e all'AdSP competenti per le funzioni amministrative e di vigilanza sulle concessioni demaniali per il diportismo, sia la pubblicazione di un report annuale con prevalente funzione informativa;
- **Titolarità:** Regione Marche con soggetto attuatore SVEM;
- **Target:** il sistema di monitoraggio sarebbe prevalentemente dedicato agli enti competenti per la pianificazione e la programmazione della portualità turistica (Regione e AdSP) ma divulgabile altresì agli enti competenti delle funzioni amministrative (AdSP ed enti locali); la pubblicazione avrebbe, in aggiunta ai destinatari sopra individuati, un target ed un pubblico più ampio, anche legato alla natura informativa del report;
- **Periodicità dell'esercizio:** annuale, indicativamente a marzo di ciascun anno l'inizio della rilevazione e circa due mesi dopo la pubblicazione del report;
- **Supporti per lo scambio informativo:** il monitoraggio potrà essere in un primo momento somministrato e ricevuto su supporto cartaceo o informatico (word o excel o questionario on-line) mentre in un secondo momento si segnala l'opportunità di progettare e realizzare un gestionale informatico su una piattaforma web-server con adeguata profilazione degli utenti, in grado di ricevere in input i dati dai singoli enti locali/enti gestori dei porti turistici, di archiviare i dati immessi, di effettuare queries e di rilasciare in output una dashboard con le informazioni utili agli enti competenti per la gestione dei dati, nonché per la pre-compilazione della pubblicazione annuale.

Analisi di accessibilità stradale dei porti turistici per la valorizzazione della funzione di “porte di accesso” ai territori interni

Tra le strategie e le azioni proposte nei paragrafi precedenti, particolare risalto viene fornito a quelle misure in grado di potenziare l'integrazione tra la nautica da diporto e l'offerta turistica del territorio e quindi di valorizzare la funzione dei porti turistici quali “porte di accesso” ai territori di riferimento, potendo questi contribuire al fabbisogno di destagionalizzare il turismo nautico, di irrogare l'impatto socio-economico del diportismo nautico sul territorio e di rendere maggiormente attrattivi gli scali regionali per l'utenza in transito con unità di proprietà ovvero nel segmento charter, avvicinandosi su tali segmenti ai dati medi registrati nella macroregione adriatica

Ad ausilio delle azioni sopra ricordate, l'elaborato fornisce in via preliminare la mappatura dell'accessibilità stradale dei porti turistici regionali rispetto ai Comuni regionali, con l'intento di poter identificare gli attrattori turistici del territorio ad oggi non serviti, su cui poter implementare sin da subito un'offerta turistica integrata in mezza giornata ovvero in giornata intera, partendo/arrivando dal porto turistico preso ad esame⁴⁰.

Partendo dalla mappa dei principali attrattori turistici regionali⁴¹ e dalla costruzione del modello topologico e del modello analitico di offerta stradale con zonizzazione regionale su base comunale per l'illustrazione in forma grafica delle isocrone di accessibilità stradale su mezzo privato con passo di 15 minuto da/per le marine regionali, si è confrontata l'offerta attuale di percorsi turistici attivi con le mete additive raggiungibili in mezza giornata (mete/Comuni all'interno di isocrone di massimo 60 minuti dal nodo portuale) e in giornata intera (mete/Comuni all'interno di isocrone comprese tra i 60 e al massimo 90 minuti dal nodo portuale), con esclusivo riguardo all'ambito territoriale regionale.

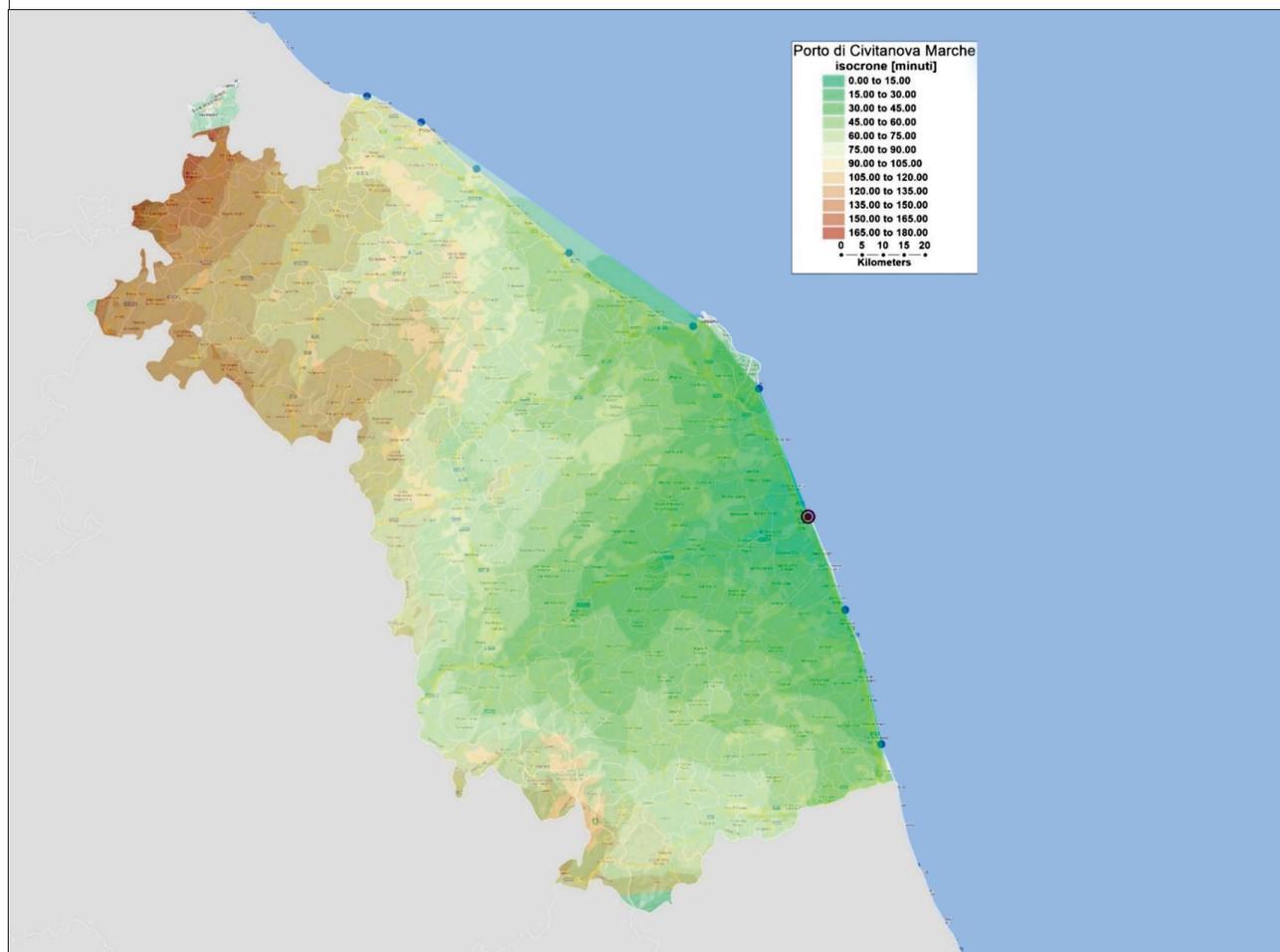
Si propone l'analisi per il Porto di Civitanova Marche, rimandando all'elaborato completo realizzato da SVEM per i risultati relativi a tutti i porti della Regione Marche.

⁴⁰ La fotografia dei percorsi implementabili è effettuata sulla base della “tempistica di raggiungibilità” o più precisamente dell’“accessibilità terrestre” con mezzo privato delle destinazioni, ben consci che l’implementazione o meno dei servizi dipenda anche da altri fattori nella fattispecie non considerati (es. la disponibilità di operatori ad effettuare tali servizi passando per la stipula di accordi tra istituzioni ed enti deputati alla valorizzazione turistica del territorio). Ciò nondimeno, si ritiene che le rappresentazioni grafiche dell’accessibilità terrestre dei singoli porti turistici rispetto alle aree interne, possano far emergere e suggerire agli enti competenti delle linee di lavoro su cui potersi concentrare.

⁴¹ <https://www.turismo.marche.it/it-it/Organizza-il-tuo-viaggio/Punti-IAT/Mappa-delle-Marche-di-Qualita/10416>

Porto di Civitanova Marche

Isocrone di accessibilità con autovettura privata



<i>Destinazioni</i>	<i>Attualmente servite</i>	<i>Potenzialmente servibili*</i>
Mezza giornata (<60 min)	Civitanova Città (compreso borgo medievale di Civita- nova Alta)	Ancona, Jesi, Osimo, Civitanova Marche, Montecassiano, Montecosaro, Montelupone, Recanati, San Ginesio, Sarnano, Treia, Cupra Marittima (parco archeologico), Grottammare, Montefiore dell'Aso, Ripatransone, Falerone (parco archeologico), Fermo, Moresco, Sant'Elpidio a Mare (shopping), Servigliano
Giornata intera (>60<90 min)	Recanati, Loreto, Riviera del Conero	Riserva Abbadia, Riserva Sentina, Mondolfo, Castelplanio, Corinaldo, Parco Gola Rossa, Senigallia, Staffolo, Cingoli, Parco dei Monti Sibillini, Riserva San Vicino, Matelica, Riserva Torricchio, San Severino Marche (parco archeologico), Ascoli Piceno, Camerino, Montedinove, Offida, Rotella, Smerillo (terme)

Strategic Guidelines for the Development of touristic ports in the Marche region

by SVEM Srl within the framework of the Pilot Action WP5.3 of the Strategic Project FRAMEsPORT
ID 10253074, Interreg Programme VA Italy Croatia 2014-2020.
June 2023

Abstract

This document represents the *executive summary* of the more extensive document named “Strategic Guidelines for the Development of touristic ports in the Marche region” issued by SVEM Srl within the framework of the Pilot Action WP5.3 of the Strategic Project FRAMESPORT ID 10253074, of the Interreg Programme VA Italy Croatia 2014-2020.

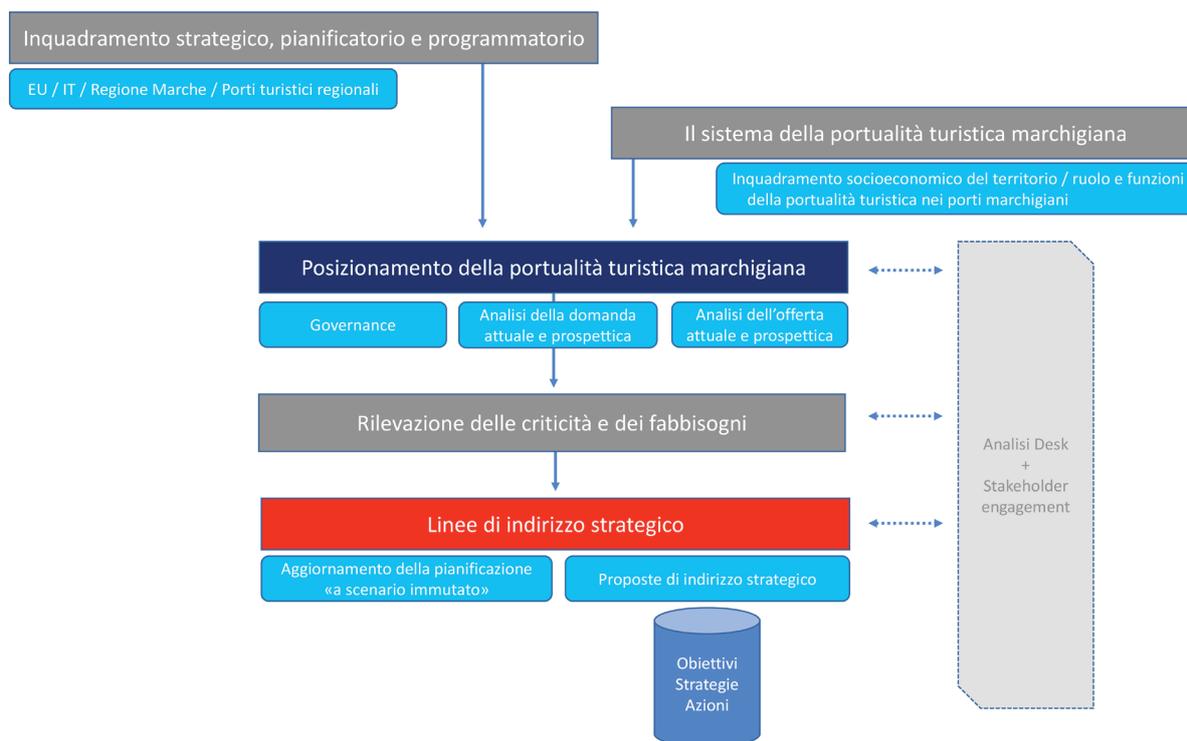
The analysis carried out has a triple objective: to update and further analyse what it is known of ports/tourist docks in the region, to examine the requirements in terms of growth and sustainability; and lastly, to define guidelines for the development and enhancement of touristic ports as part of the regional policy on tourism.

The analysis focuses on the ports highlighted in the Regional Plan for Ports, under the Administrative resolution of the Regional Council no. 149/2010, such as: Gabicce Mare (Vallugola), Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Numana, Civitanova Marche, Porto San Giorgio and San Benedetto del Tronto.



This paper is divided into consequential analysis sections, as follows:

Figure 1 - Diagram of the structure of the analysis



The strategic guidelines proposed to guide the development of tourist ports in the Marche Region, under the banner of competitiveness, sustainability and enhancement of the entire regional territory, are the result of an articulated discussion process with various regional and national stakeholders, who contributed both to the survey phase and to the exchange of proposals during a series of local meetings.

In order to understand the results of the work, some key considerations are proposed:

- Governance currently appears to be very fragmented, with a lack of coordination between the various local bodies. Disclosure of information, data and exchange of best practices between stakeholders could be improved. At the same time, new legislative measures should aim to adapt current regulations to the latest phenomena in recreational boating in order to encourage entrepreneurship. Encouraging cooperation between marina management bodies could lead to better strategic planning, regular actions and the promotion of common concerns. Finally, all of the above could lead to better promotion and enhancement of inland areas.
- The developing trend of leisure boating demand at regional level, revealed some needs and requirements which differ greatly from those foreseen in the scenario described in the 2010 Ports Regional Plan. Some dynamics widely influence the further change of future needs. In particular:
 - o leisure boating demand is characterised mainly by regional residential customers and this tendency will hardly change;
 - o the increase of the average age of the population and the decrease of the overall population will affect the residential customers' demand;

- boat rental is preferred to ownership, especially among the younger generations, resulting in higher demand for charter and rental services than for residential use;
 - an increase of bigger vessels' and sailing boats market shares, especially at national level;
 - no substantial changes are foreseen in the regional ports system catchment area; however, the enhancement of charter services, the increase of the occasional and in-transit users and more preference for bigger vessels, could bring to a slight enlargement;
 - it is supposable that the demand rate remains stable or it could raise by max. 10-11% in case of implementation of new measures to keep elder customers as active stakeholder in the market and to attract occasional/in-transit users;
 - contrary to what was foreseen in the current Plan, there will be less demand for berths and different service and accessibility needs;
 - although the information on transport demand is fairly clear, it is considered necessary to further analyse the rate and type of demand of each individual marina.
- In all the marinas, there is a real need to reorganise the offer in accordance with the new requirements and needs emerged during this analysis, such as: more attention to larger vessels, especially for sailing ones, which would really increase the number of transits and users, as well as more nautical charter services.
 - The above point implies reorganisation of moorings space, the improvement of connection between marinas and hinterland areas, the comfort of infrastructures for elderly users, focus on maritime accessibility, to avoid emergency situations, mainly related to seaside safety, seabed depth, draft of larger vessels.
 - All the marinas are generally well equipped with services, facilities for the main technical services and nautical equipment both seaside and landside, even excelling for some of them at national and Adriatic level. However, the situation is different for optional services, where there is a lack of technical and digital services and information channels. In addition, the port system could be greatly improved in terms of accessibility through alternative mobility services and the same applies to the tourist information available in the marinas. Finally, sustainability has yet to be implemented in the system in terms of planning, management, promotion and certification.
 - Enhancing the role of the marinas as access points and doorways to the regional territory, would considerably strengthen nautical tourism and tourism in general, in consideration of the notable cultural, artistic, natural, sport, food and wine heritage that characterises the region.
 - The last critical element for the regional marina system is the qualified human resources asset, which is essential to support any strategic planning for investments in new services, certifications, coordination among entities. At the same time, it is necessary to create a continuous flow of data collection and sharing to promote strategic planning and the ability to respond quickly to market changes.

1. THE STRATEGIC AND PLANNING FRAMEWORK AND THE TERRITORIAL CONTEXT

In this chapter are listed the most recent strategic guidelines and the planning and programming measures at European, national, regional and local level, concerning maritime tourism, leisure boating and touristic ports. The objective of this chapter is to provide a systemic framework on the current regulations that have a direct or indirect impact on the regional ports system. It is important to note the interdisciplinary hallmark of the concerned topic, since it conditions and it gets conditioned by similar fields, as environmental protection, transport, competitiveness and funding of companies, training, urban planning, local and international cooperation, construction, fishery, tourism infrastructures.

1.1 Strategic and regulatory framework

1.1.1 Guidelines at European level

The guidelines and regulations in place at European level, related to this study, are hereby listed:

- The 2012 Communication of the European Commission on **“Blue Growth”**¹ that lists coastal and maritime tourism as one of the five areas for targeted actions to be implemented. In 2021, it was reformed with the Communication 2021/240, in order to amend the strategy in accordance with the European Green Deal, calling stakeholders for action to achieve decarbonisation, conservation of our natural heritage, circular economy and responsible food production.
- The 2014 Communication of the European Commission COM (2014) 86 final: **“A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Maritime Tourism”**, that identifies 14-clustered guidelines, summarised in the following main items:
 1. Stimulate performance and competitiveness (overcoming the lack of data on coastal and nautical tourism, supporting the development of partnership among regions and nations, customising touristic offers for specific users as elderly or disabled people).
 2. Promoting skills and innovation: standardising regulations on specific qualifications and promoting online marketing tools for tourism.
 3. Strengthening sustainability: using European indicators as the European Eco-Management and Audit Scheme – EMAS² – and promoting linked actions on sustainability for tourism, as the European Tourism Indicators System for sustainable destination management, ETIS³, as well as integrating seaside and landside areas of interest, also with thematic tours as cultural journey, religious paths, ancient trade routes).
 4. Maximising available EU funding.

¹ COM/2012/0494 final, which aimed at defining a long-term strategy to support the sustainable growth of the marine and nautical fields.

² The EU Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) is a premium management instrument developed by the European Commission for companies and other organisations to evaluate, report, and improve their environmental performance.

³ ETIS is a system of indicators suitable for all tourist destinations, encouraging them to adopt a more intelligent approach to tourism planning. It is a management tool, supporting destinations that want to take a sustainable approach to destination management; it is a monitoring system, easy to use for collecting data and detailed information and to let destinations monitor their performance from one year to another; it is an information tool (not a certification scheme), useful for policy-makers, tourism enterprises and other stakeholders. The current system has 27 main indicators and 40 optional indicators, which can be used on voluntary call, or can be included in other existing systems.

- The “**Transition Pathways for Tourism**”⁴, a new industrial strategy adopted by the European Commission in 2022, which described the key actions to further accelerate the green and digital transitions and increase the resilience of the EU industrial ecosystem, to boost data sharing in order to implement innovative touristic services, to improve the sustainable management of touristic destinations and to invest in the qualified personnel allowing attractive careers in the field.
- The Directive 2014/89/EU on establishing a **framework for maritime spatial planning**, aiming at implementing a more rational organisation of the maritime Space, in order to align the socio-economic development demand to the protection of eco-systems. For this, each Member State must implement maritime space planning through Management Plans. Following this Directive, Italy enacted Law Decree no. 201/2016, designating the Italian Ministry of Infrastructure and Transport (MIT) as the competent authority to oversee the drafting of the plan for the three main maritime areas: Adriatic, Ionian and Central Mediterranean, Western Mediterranean⁵. The Marche region is included in the “**Management Plan of the Adriatic Maritime Area**”⁶, which establishes objectives (approved by the Regional Council through Resolution no. 1335/2022) concerning the nautical tourism industry. Among others, these are: improvement of services for leisure boating or cruise tourists, integrated services between seaside and landside areas of interests; modernization of existing marinas, development of leisure boating, always adhering to sustainability standards.
- The European Commission issued two law proposals (no. 812/2021 of 14/12/2021⁷ and no. 384/2022 del 27/07/2022⁸) on **the revision of TEN-T Network ex EU Regulation no. 1315/2013**, resulting in an implementation of the Extended Core which would include the segment Ancona-Foggia, both railway and road, through lengthening the Corridor “Baltic-Adriatic Sea”; Ancona would then become the core urban node of the European network. Ancona airport and marina would be confirmed as core.
- The **EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region**, approved by the European Council on 23-24/10/2014⁹. Furthermore, in 2020 it was developed an Action Plan to support the strategy¹⁰ In particular, Pillar 4 is related to the subject of this study; thereafter, the main goal is to implement the touristic potential of the Adriatic-Ionian Sea area with a sustainable and responsible approach. The Pillar is divided into Topic 1 - Diversified tourism offer (products and services) and Topic 2 - Sustainable and Responsible tourism management (innovation and quality) and it aims at establishing an Adriatic-Ionian Sea regional brand to attract international tourists; revising the legislative regime for skippers and recreational leisure boating and establishing stable and simplified legislative and fiscal framework design policy options and macro-regional tools (including building on the existing ETIS), with measurable indicator for performances in sustainable and responsible tourism.

⁴ European Commission, “Transition Pathways for Tourism”, Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs, ISBN 978-92-76-47149-3.

⁵ Adriatic-Sea Plan includes the regions of Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise and Puglia; the Ionian and central-Mediterranean Plan includes the regions of: Puglia, Basilicata, Calabria and Sicily; the western-Mediterranean Plan includes the regions of Liguria, Sardinia, Tuscany, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria and Sicily.

⁶ <https://www.sid.mit.gov.it/documenti-piano>.

⁷ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the TEN-T, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013” - COM/2021/812 final.

⁸ Amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the TEN-T, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 - COM/2022/384/final.

⁹ Conclusioni del Consiglio Europeo EUCO 169/14.

¹⁰ European Commission, Action Plan Accompanying the document COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS concerning the European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region {COM(2020) 132 final}, 02.04.2020.

1.1.2 Guidelines at national level

The strategic papers, planning and guidelines in place at national level, related to this study, are:

- The **Strategic Plan for Tourism 2017-2022** aims at rehabilitating the Italian leadership onto touristic international business, through the following main goals: innovate, specialise and integrate the national offer; increase competitiveness of travel industry; develop innovative and efficient marketing actions; involve the governance in the definition of plans and programmes for tourism. All of the above, lays on three cross-sectorial drivers: sustainability, innovation, accessibility.

As part of the National Promotion Plan of the Ministry of Tourism, Marche is the leading region for the implementation of cycle tourism, Nordic walking and nautical tourism. With regard to the latter, *Assonautica Italiana* realised a promotional plan on nautical tourism and boat holidays, designing 16 itineraries¹¹ (in addition to a tour in Sardinia) where ports and marinas become accommodations and “doorways” or access points to inland attractions. This plan will be uploaded on the webpage viaggio.italia.it and on italia.it.

On 5 April 2023 the **New Strategic Plan for tourism 2023-2027** (AG039)¹² was presented to the Italian Chamber of Deputies, it establishes actions for the nautical sectors, based on 5 strategic pillars as: Governance, innovation, quality and inclusion, education and professional careers in tourism sustainability. The action can be summarised as: creating a digital platform on leisure boating, modernization and digitalization of marinas, accessibility and sustainability, training courses, creation of higher education school on hospitality management, planning of new routes and leisure boating itineraries to promote historical, cultural, natural and gastronomic & wine heritage.

- The **supplementary Plan for Touristic Mobility 2017-2022**, issued by the Ministerial Decree no. 534 of 16/11/2017. Among other aspects, the plan defines the marinas as “doorways” to local touristic routes, and it highlights the need to promote adequate infrastructures, with regard to berths capacity and ports’ hinterland connections.
- The **Strategic Plan on ports and logistics**, approved by the Italian Council of Ministers on 03/07/2015 and adopted on 06/08/2015. Although cruise tourism is the main focus of this plan in terms of passengers’ segment, it is highlighted a general need to promote and implement the leisure boating sector. Nonetheless, this plan resulted in two reforms of Law no. 84/1994, (Law Decree no. 169/2016 and no. 232/2017) introducing significant provisions on those ports under the control of the national Port System Authorities (AdSP) as of: ports’ governance reassessment and innovation of ports planning (in art. 4 comma 1-*septies* of L.D. no. 121/2021, turned into L. no. 156/2021), planning of environmental and energetic sustainability, through a Document on environment and energy in ports system, based on the Guidelines issued by the directorial Decree no. 408 of 17/12/2018 and the recent provision in the L.D. no. 50/2022 concerning the possibility that AdSP create energetic communities.
- The **National Recovery and Resilience Plan (PNRR)**, approved on 13/07/2021 by the European Council (art. 20 of the EU Regulation no. 2021/241). Under the chapter “*Missione 1, Componente C3*” it deals with tourism and culture, particularly with investment projects and reforms accounting for 2.4 billion euros¹³. It is clear that the support to the touristic sector stands together with investments on digital infrastructures included in the PNRR (*Italia 5G M1C2-I 3-20 amnd M1C3 Investimento 2.1 Attrattività dei borghi*) and with national infrastructures (*Missione 3: infrastructures for sustainable mobility, implementation of high-speed network, exc.*).

With regards to “*Turismo 4.0*”, these are the action points: creation of Tourism Digital Hub, integrated Fund for the competitiveness of touristic companies and reform on tourism-related professions. Until 31/12/2022, targets and mid-term milestones were achieved.

¹¹ Including Marche Trabocchi Route – from Termoli to San Benedetto and the Salt Route – from Porto Recanati to Comacchio.

¹² http://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/AP0044.pdf?_1683540489042.

¹³ Governo italiano, Italia Domani, Piano nazionale di ripresa e resilienza; <https://www.italiadomani.gov.it/it/home.html>.

- The Inter-ministerial Steering Committee of the Sea was established with L. D. No. 173 of 11/11/2022. Its tasks range among coordinating and defining strategic actions for Sea policies through a triennial **Sea Plan**, updated annually, which will eventually allow all the past obligations and regulations to adhere to a new harmonious standard.

1.1.3 Guidelines at regional level

The strategic papers, planning and regulations in place at regional level, related to this study, are:

- The triennial **Regional Plan of touristic promotion 2021-2023**, approved on 20/05/2021 by the Regional Council, identifies the three main challenges facing the sector: the fragmentation of the regional tourist system, the seasonality of tourism and the low presence of international tourists. It aims at placing the tourism sector at the heart of the regional development policy. Specifically, the Annual Tourism Programme 2023 approved by the Regional Council on 21/03/2021 promotes the Marche Region as essential within the Adriatic-Ionian routes, as the Adriatic cycling tour or the Adriatic sailing tour. Moreover, it sets out specific actions to foster the promotion of Marche by regional and national tour operators, local and international travel agencies, sports associations and entities, where the marinas analysed in this study become “doorways” to reach inland areas, involving local associations and entities and encouraging soft mobility.
- The latest **annual regional programme for tourism 2023**, approved by the regional council on 13/04/2023, states that the Regional Council of Marche will implement the agreed actions, also through the work of SVEM Srl for the nautical sector, aiming at aligning it to the European project FRAME-SPORT. The programme indicates that SVEM’s objective is to implement a tool to analyse and improve the small marinas of the region, within a broader regional framework for the promotion of tourism.
- In 2014 the Regional Council approved the Resolution no. 370 of 01/04/2014, which defines that the regional touristic supply is divided into consistent clusters of products and services. Among the current 19 clusters¹⁴, there is the “**Cluster Mare. Le Marche in blu**”, which deals with coastal and nautical tourism, including beaches, sea & family, water-based sports (diving, kayaking, and exc.), museums of the sea. There is an emphasis on the need to de-seasonalise this type of tourism and boost its competitiveness, in order to combine it with other areas of interest such as parks, cultural sites, museums, festivals, events and villages.
- On 13/12/2021 the Regional Council approved the **Regional Strategy for Sustainable Development**, aimed at implementing the national strategy for sustainable development and the Agenda 2030. Particularly, Action A.2.1 and Action B.1.2 focus on an interconnected mobility system as a service for the population and as an incentive for the travel industry, and on sustainable management of maritime resources by defining tourism on the quality and quantity of flows.
- Other two plans which are worthy of note are the **Regional Landscape Plan** (Regional Council Decree no. 140 of 01/02/2010) and the **Plan for the Management of Coasts**¹⁵. These plans mainly focus on the defence of the environmental heritage, fostering coastal resilience in light of the recent extreme weather conditions, climate change and man-made events.
- With Resolution no. 149 of 02/02/2010 the Regional Council approved the **Ports Regional Plan**, which is still in force, with the objective to improve the quality of leisure boating and nautical tourism. The attention is drawn to nine main marinas, namely: Port of Pesaro and Ancona (under the authority of AdSP of the Central-Adriatic-Sea), ports of Fano, Senigallia, Numana, Civitanova Marche, Vallugola and Porto San Giorgio (under the authority of the Region) and the port of San

¹⁴ Marche in blu; The Genius of Marche: arte e cultura; Marche: gusto e tradizioni; L’arte di saper fare; Dolci colline e antichi borghi; Parchi e natura attiva; Spiritualità e Meditazione; Marche by bike; Marche family; Marche in moto; Marche Cinema; Marche Wedding; Wellness: terme e benessere; Trekking; Business e Meeting; Turismo scolastico; Scienza e Tecnica; Marche di Lusso; Marche in montagna.

¹⁵ Approved under Resolution no.104 of 06/12/2019 and updated by the Regional Council Decree no. 1015 of 08/08/2022.

Benedetto del Tronto (under the authority of AdSP of the central-Adriatic-Sea, while the tourist dock is under the authority of the Region).

The overall goal was to increase by 3950 the available berths (amounting for 5500¹⁶ at the date), for a total of 9450 berths, so as to respond to the increase in the demand which had been foreseen by 2018. In order to achieve this objective, the general approach should have focused on the implementation, improvement and renovation of existing moorings, so as to avoid new constructions with environmental impact.

- The Regional Council Decrees no. 1555/2020 and 318/2022 fall under the European Structural and Investment Funds – ESIF (2021-2027) – specifically the **Operational programme funded by the EU Fund for Regional Development 2021-2027**, identifies actions to be implemented in the regional marinas in relation to digital transformation, innovation, new business models for concerned companies; projects contributing to the goals established by the EU Clean Energy Package and connection between culture and territory.

Furthermore, the Decree no. 318/2022 approved the Guidelines for the Complementary Operational Programme FESR Marche for 2021-2027, which defines actions for the improvement, accessibility and safety of regional marinas.

Concurrently, the Regional Council Decree no. 782 of 18/07/2016, within the framework of the European Maritime and Fisheries Fund, established several investments, also by the Fisheries local action groups – FLAGs – for the modernisation of infrastructures and the integration of touristic activities - fishing tourism. With EU Regulation 2021/1139, the EC approved the new FEAMPA for the period 2021-2027 and the **FEAMPA national operational Programme 2021-2027**¹⁷. Eligible measures include strengthening human capital, diversifying tourist attractions (gastronomy, fishing tourism, accommodation) and implementing energy efficiency measures.

1.1.4 Local Ports Planning

Below is a summary of the state of the art as of 31/03/2023 for the 9 tourist ports located in the Marche region as defined in the Ports Regional Master Plan

Table 1 - State of the art of the Regional Touristic Ports planning

Port	State of the art
Ancona	Master Plan for the development of a regional-level port system (1965) approved under DM no. 1604 of 14/07/1988 - DPSS in process
Pesaro	Master Plan approved under Resolution of the Regional Council no. 2481 of 23/10/2001 and under Decree of the local Harbour Authority no. 04 of 01/03/2004 - DPSS in process
San Benedetto del Tronto	Master Plan approved under Resolution of the Regional Council no. 651 of 30/05/2014 - DPSS in process
Senigallia	Master Plan approved (Variante al PRP 1976) and under Resolution of the Regional Council no. 2743 of 23/10/2001 and Functional Technical Adjustment of the Master Plan under Decree no. 106 of 28/06/2010
Fano	Master Plan approved under Resolution of the Regional Council no. 1202 of 27/07/2009 and Functional Technical Adjustment under Decree no. 83 of 01/06/2022 for the completion of a shipyard hub

¹⁶ For boats > 7.5 metres.

¹⁷ C (2022) 8023 final 03/11/2022.

Port	State of the art
<i>Numana</i>	Master Plan approved under Resolution of the Regional Council no 1045 of 18/07/2011
<i>Civitanova Marche</i>	New Master Plan to be launched; Memorandum of Understanding between the Municipality and the Regional Council for the resolution of the new Master Plan and its objectives (Resolution of the Municipality no 49 of 29/07/2014 and Resolution of the Regional Council no. 758 of 21/09/2015)
<i>Porto San Giorgio</i>	Master Plan approved under Resolution of the Regional Council no. 1064 of 05/09/2022
<i>Vallugola</i>	New Master Plan to be launched; Memorandum of Understanding between the Municipality and the Regional Council for the resolution of the new Master Plan and its objectives (Resolution of the Regional Council no. 1614 of 22/12/2021)

For each regional port under consideration, the summary sheets on categorisation, classification, role and functions and available moorings are given below.

PORT OF ANCONA - MARINA DORICA	
Coordinates	Lat. 43° 36' 39" N - Long. 13° 28' 54" E
Classification	II CATEGORY I CLASS (INTERNATIONAL RELEVANCE) e CATEGORY I
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Central Adriatic Ports Authority
Management of tourist dock by	Marina Dorica S.p.A.



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM	
<p>First and foremost, the port plays the role of the main regional gateway for international passenger flows and cruise passengers. In this sense, integration with all regional tourist clusters and districts must be developed.</p> <p>The main role of the tourist port is to satisfy a significant part of the tourist demand of the province of Ancona and its tourist districts.</p>	
FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Trade and Logistics Industry and Oil Passengers services, including cruise passengers Fishing Tourism and leisure Shipbuilding industry	1324

PORT OF PESARO	
Coordinates	Lat. 43° 55' 39" N - Long. 12° 54' 17" E
Classification	II CATEGORY I CLASS (INTERNATIONAL RELEVANCE)
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Central Adriatic Ports Authority
Management of tourist dock by	Lega Navale, Circolo Nautico Pesaro, Federvela



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM	
<p>The port plays an important role as a regional gateway for international passenger flows and cruise passengers. In this sense, integration with all regional tourism clusters and districts must be developed. The tourist port has the pre-eminent role of serving a significant share of the tourist demand for the province of Pesaro and Urbino and the related tourist districts.</p>	
FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Passengers services, including cruise passengers Fishing Tourism and leisure Shipbuilding Industry	350

PORT OF SAN BENEDETTO DEL TRONTO	
Coordinates	Lat. 42° 57' 30" N - Long. 13° 53' 16" E
Classification	II CATEGORY I CLASS (INTERNATIONAL RELEVANCE)
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Central Adriatic Ports Authority / Marche Region and Municipality of San Benedetto del Tronto for tourist port
Management of tourist dock by	Lega Navale, Circolo Nautico Sambenedettese, Consorzio nuovo porto



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM	
<p>The port plays an important role in the commercial fishing sector. The tourist port will therefore have to integrate and develop these activities, and its main role will be to meet a significant share of the tourist demand for the province of Ascoli Piceno and its tourist areas, and possibly also for the neighbouring Abruzzi municipalities.</p>	
FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Fishing Shipbuilding industry Tourism and leisure	430

PORT OF SENIGALLIA	
Coordinates	Lat. 43° 43' 25" N - Long. 13° 13' 15" E
Classification	II CATEGORY II CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/Municipality of Senigallia
Management of tourist dock by	Gestiport S.p.A.



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM

The tourist port will have to integrate and promote activities related to fishing, and its main role will be to satisfy part of the tourist demand for the province of Ancona and its tourist districts.

FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Fishing Tourism and leisure	236

PORT OF FANO	
Coordinates	Lat. 43° 51' 23" N - Long. 13° 0' 58" E
Classification	II CATEGORY III CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/Municipality of Fano
Management of tourist dock by	Marina dei Cesari Srl, Lega Navale



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM

The tourist port will have to integrate and enhance the activities related to fishing, with the main role being that of a gateway to the inland areas of the province of Pesaro and Urbino, meeting a share of the tourist demand of the respective tourist areas.

FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Fishing Shipbuilding industry Tourism and leisure	392

PORT OF NUMANA	
Coordinates	Lat. 43° 30' 33" N - Long. 13° 37' 28" E
Classification	II CATEGORY IV CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/ Municipality of Numana
Management of tourist dock by	Circolo nautico di Numana, Cooperativa ormeggiatori, Cooperativa traghettiatori, Cooperativa, Lega Navale Italiana



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM	
<p>The tourist port will have to integrate and promote activities related to fishing and will have to play a key role as a gateway to the inland areas of the provinces of Ancona and Macerata and in particular to the Regional Park of Mount Conero, meeting part of the tourist demand of the respective tourist areas.</p>	
FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Tourism and leisure Fishing Shipbuilding industry	759

PORT OF CIVITANOVA MARCHE	
Coordinates	Lat. 43° 18' 56" N - Long. 13° 44' 2" E
Classification	II CATEGORY IV CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/ Municipality of Civitanova Marche
Management of tourist dock by	Club Vela Porto Civitanova, Lega Navale Italiana, A.s.d. Medusa, La Marina A.s.d., A.S. Levante, A.S. Aurora, A.S. La Rosa dei Venti



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM

The tourist port will have to integrate and promote activities related to fishing, with the main role being that of a gateway to the inland areas of the Province of Macerata, serving the tourist demand of the relevant tourist districts.

FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Tourism and leisure Fishing Shipbuilding industry	474

PORT OF PORTO SAN GIORGIO	
Coordinates	Lat. 43°10' 20" N - Long. 13° 47' 70" E
Classification	II CATEGORY IV CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/Municipality of Porto San Giorgio
Management of tourist dock by	Marina di Porto San Giorgio Srl



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM

The tourist port will have to integrate and enhance the activities related to fishing, with a prominent role as a gateway to the hinterland of the province of Fermo, satisfying the tourist demand of the surrounding tourist districts.

FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Tourism and leisure Fishing Shipbuilding industry	812

PORT OF VALLUGOLA - GABICCE MARE	
Coordinates	Lat. 43°57' 51" N - Long. 12° 47' 2" E
Classification	II CATEGORY IV CLASS
Type	TOURIST PORT
Competent authority	Marche Region/Municipality of Vallugola
Management of tourist dock by	Mediterranea Srl



ROLE OF THE PORT IN THE REGIONAL TOURISM SYSTEM	
<p>The main role of the tourist port is to be the gateway to the hinterland of the province of Pesaro and Urbino, and in particular to the Natural Park of Monte San Bartolo, satisfying the tourist needs of the surrounding tourist areas.</p>	
FUNCTIONS	LEISURE BERTHS
Tourism and leisure	127

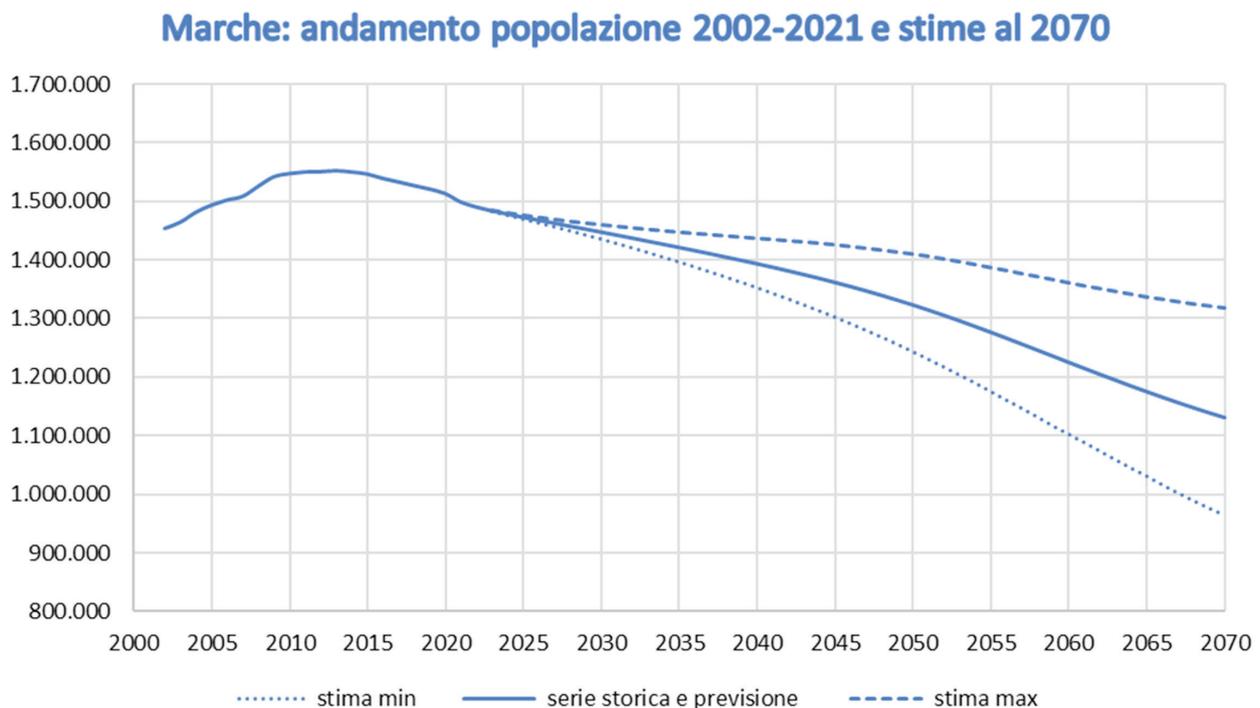
1.2 Regional socio-economic context

In 2021, **the regional population accounted for just below 1.5 million people**, the lowest rate since 2005. Between 2010-2019 the regional population decreased by 1.7% and during the Covid-19 pandemic rates were even lower. However, the trend was not equal throughout the region; in fact, population increased in coastal areas and decreased in the hinterland.

According to demographic estimates issued by the Italian National Statistics Institute – ISTAT (in Figure 2) – the decrease will continue and remain steady in the coming years, at regional as well as at national level – albeit at slightly lower rates. In 20 year-time, the regional population will drop by more than 10% – or at least by 3.8% in the most favourable scenario. Estimates for 2070 are as far afield as an overall reduction by $\frac{1}{4}$ of the population in the region (between -12% and -35%).

Additionally, the average age of the population is gradually rising and in 20 years it will increase from 46 to 50 years old in Italy and from 47 to 51 in Marche.

Figure 2 - Population rates 2002-2021 and estimates 2070



Source: ISTAT data processing

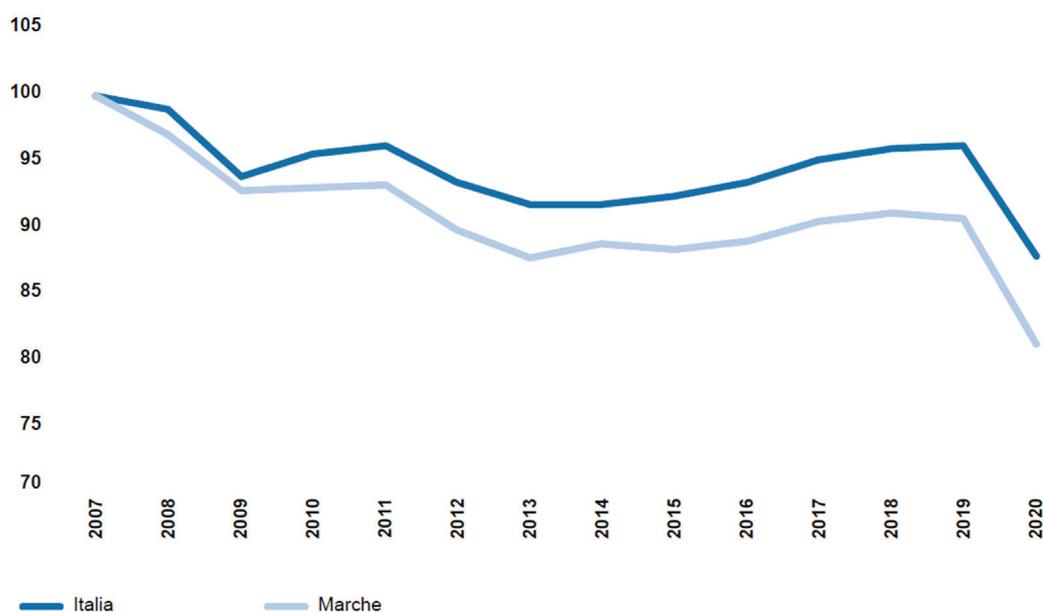
In relation to the productive and economic system, despite the recent transformation, there is a high regional performance in manufacturing (mainly pharmaceuticals, fashion, textiles, mechanical, naval construction, household goods, chemicals), with the highest national number of employees in this sector. The regional productive system is articulated into industrial districts, mainly based on micro and small enterprises. In particular, each regional area has specialised clusters of manufacturing companies; Macerata, for example, specialises in furniture; Pesaro in motorcycles; Urbino in textiles and jeans; Jesi in mechanics; Ancona in pharmaceuticals; shipyards in Ancona and Pesaro; construction in Fano, Ancona, San Benedetto del Tronto and Civitanova Marche, electrical appliances in Fabriano, musical instruments in Castelfidardo, lighting in Recanati, leather goods in Tolentino,

shoes in Macerata and Fermo, fishing in Fano, Ancona, Porto Civitanova and San Benedetto del Tronto, and finally wine production throughout the region.

Although the total of manufacturing companies represents 4.1% of the overall companies at national level and contribute 30% to the total regional value added (against 24% at national level), their development remains uncertain because as small businesses they are unable to face the challenges of digital innovation and energy and environmental efficiency, nor do they have the capacity to withstand external extreme factors (as the 2016 earthquake that affected the region, Covid-19 pandemic, international crisis following the war in Ukraine).

Consequently, the GDP has been decreasing since 2007 and the rates stand below the national average.

Figure 3 - Comparison between GDP index Marche / Italy between 2007-2020



Source: CDP Think Tank, 2021

GDP per capita is below the national rates and substantially below that of the central/northern macro areas, resulting in low estimates of the purchasing power of local households, which have remained constant since 2010, excluding 2020.

It is worthy to mention the **yachting, leisure boating and cruise construction sectors**, with an overall turnover of 4.6 billion in 2020 and more than 6 billion in 2021, matching the highest rates of 2007¹⁸ and highly export-oriented. In Marche, there are many construction companies of excellence, as *Cantiere delle Marche di Ancora*, worldwide leader in luxury explorer yachts production; *Fincantieri* for extra-luxury small cruise vessels, *Azimut-Binetti* in Fano, *Palumbo* and *CRN Ferretti Group* in Ancona for super-yachts, as well as many companies dedicated to refitting, maintenance and dry-berthing.

Travel industry has a great relevance for nautical leisure boating in the region. In fact, it has a substantial impact on regional added value (3.7% before Covid-19 pandemic) and on employment: 8.1% against 6.5% at national level, due to its wide offer: sport-related tourism, culture and museum, gastronomy & wine, shopping & Made-in-Italy goods. Between 2012 and 2019, between 2 and 2.5 mil-

¹⁸ "La Nautica in Cifre - Monitor trend di mercato" 2021-2022.

lion arrivals were recorded, especially in 2022 with 2.5 million. However, the total number of tourists in 2019 was 10.4 million, a decrease compared to previous years (between 11.4 and 12.5 million).

ISTAT data show that most tourists are Italian (83%) among which: 19% from Lombardia, 13% from Marche, 10% from Emilia-Romagna, 7% from Lazio and 6% from Umbria. It can be noted that tourists in general come from neighbouring regions; even international tourists come from closer countries such as Germany 2.9% (of the total number of tourists, both national and international), Netherlands 2.1% and Switzerland 1.1%¹⁹. All in all, only 2% of national tourism is registered in the region and only 17% of international tourists in 2019 (versus 50,4% in Italy)²⁰.

Against this background, it seems clear that Ancona airport should play an increasingly important role as a main gateway for international tourism. In this respect, it is encouraging to note the introduction of new routes in the second half of 2023 within Italy and towards the United Kingdom, France, Germany, Belgium and Poland.

¹⁹ Intesa Sanpaolo Bank - Directorate for Studies and Research - *“Focus territorio Industry: L’economia marchigiana: quali opportunità di rilancio?”*, 2021.

²⁰ Cassa Depositi e Prestiti Think Tank - *L’Economia Marchigiana: le 5 eccellenze da cui ripartire* (april 2021).

2. SUPPLY/DEMAND ANALYSIS OF REGIONAL TOURISTIC PORTS

2.1 Demand analysis

The following analysis will focus on the overall demand estimates, then on its trend and changes in the nautical business and finally on the medium-long term possible demand scenarios.

□ Historical trends since 2010

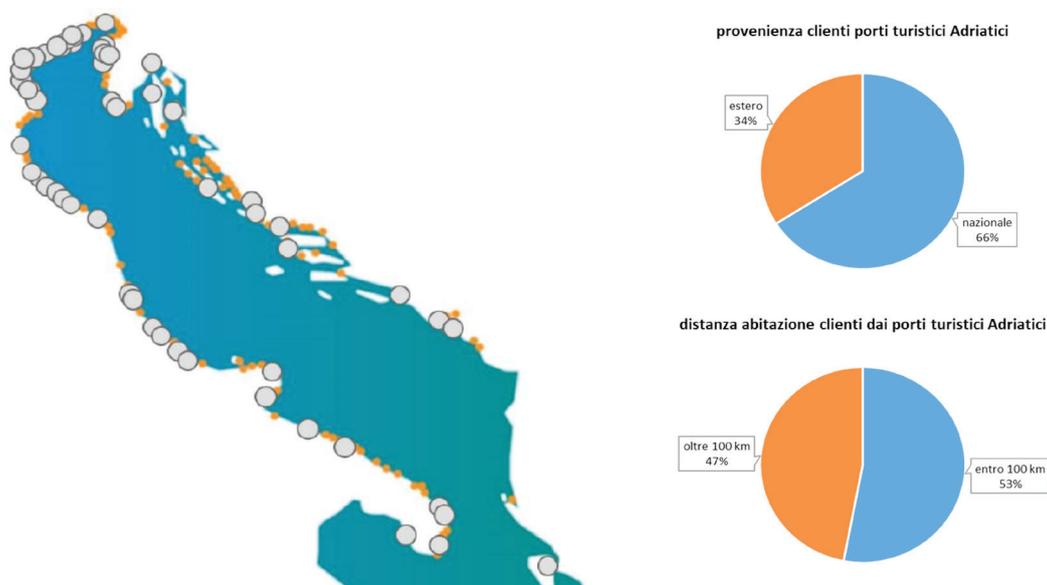
First of all, it appears clear that regional touristic marinas have a “gravitational” structure which is largely influenced and shaped by the distance between the port and where residential customer reside²¹.

Although the estimates were published in 2013, it can be assumed that these tariffs are still valid today. In the Marche region, residential customers of tourist ports are mainly local (89% of customers using them as a home port are from the Marche region, 25% from Umbria and small percentages from Lazio, Emilia-Romagna and Lombardia).

By applying this percentages to the respective regional nautical areas and by reading the registers of the maritime offices and of the Driver & Vehicle Licensing Agency (DVLA), **it can be stated that in 2021 the demand for berths designated to vessel >10 metres and occupied by residential customers accounted for 1630** (of which 95% from Marche, 5% from neighbouring regions). Taking into account that the local demand for vessels <10 metres is reasonably higher, all in all it can be affirmed that marinas residential users are mainly locals, as it was predicted in the 2010 Plan.

Rental services demand is closely linked to the wider regional tourist demand which, as previously analysed, is mainly national. In this regard, the Adriatic Sea Tourism Report 2022 issued by *Risposte Turismo* – that carried out sample survey on 58 touristic ports in the Adriatic Sea area – highlighted that 1/3 of users come from abroad and almost 50% reside in cities located more than 100 km away.

Figure 4 - Data on users of touristic ports in the Adriatic-Sea area; ports included in the survey and outcomes



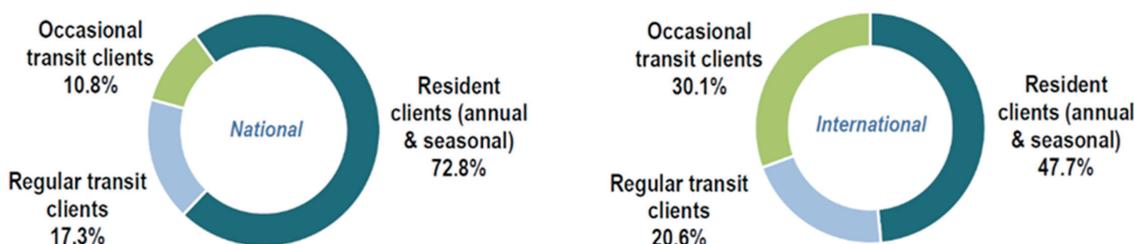
Source: Adriatic Sea Tourism Report 2022 issued by Risposte Turismo - 2022

²¹ Simonella, “Porti Turistici delle Marche: quali opportunità di sviluppo” - Chamber of Commerce and Assonautica Ancona, 2013.

It is evident that the ports system in Marche is quite dissimilar to the scenario in the Adriatic. This peculiarity can be explained by geography, as Marche has a limited inland catchment area, being very close to the Apennines, while the catchment area of the Tyrrhenian ports extends to the centre of Italy. Moreover, the northern and eastern Adriatic areas attract more tourists towards the Po Valley and towards central and western Europe. Nevertheless, the above estimates represent the overall regional average; in fact Marina Dorica port, for example, registered 20% berths used as home port by international users.

A specific survey on the regional leisure boating demand was carried out with Harbour Masters Authorities, ports managing entities and associations; it showed that 2/3 of the moorings are occupied by vessels <10m, 1/3 by vessels >10m, while 88% of moorings are used by residential customers and 12% by occasional/in-transit customers. These data also underline that regional rates differ from those of the Adriatic Sea area, where it was observed that the percentage of occasional/in-transit customers is much higher.

Figure 5 - Moorings occupancy by type of customers in the Adriatic Sea area



Source: Adriatic Sea Tourism Report 2022 issued by Risposte Turismo - 2022

Furthermore, nautical charter services represent a growing sector in the Adriatic and it could be even more developed in Marche, where it would widen the catchment area by serving as a home port for these services and as a stopover transit point along touristic charter itineraries in the Adriatic.

With regards to the number of leisure boating vessels in Italy and in Marche, using as reference the proxy recorded in the smaller maritime office and by DVLA, since 2010 there has been an overall decrease, in detail:

- **After Covid-19 pandemic in 2020** the trends already in place kept decreasing; particularly, vessels <10m had the major decrease (-32% sailing vessels and 26% engine vessels in Marche; -25% and -23% in Italy). To note: publishing data on nautical registers is optional, hence the decrease in number does not imply an actual decrease in demand;
- **Larger decrease of engine vessels** (-18% in 2019 in Marche and -16% in Italy) against -5% decrease of sailing vessels in Marche and +4% in Italy;
- At national level, **higher increase of vessels in accordance of the increase of their dimensions/type**: in 2021 -2%, +11%, +193% for sailing vessels of the 3 size classes and -10%, -9%, -5% for engine vessels of the 3 size classes;
- At regional level, the above trend did not occur; on the contrary, **engine vessels registered the opposite trend**: in 2021 -13%, -14%, -28% of the 3 size classes >10m;
- In the Marche region **only sailing vessels 12-18m** have been increasing since 2010: +3% in 2021.

□ *Current berths demand*

Considering the above, the actual berths demand was elaborated. In particular:

- In 2021, 1630 >10m vessels were **registered for residential customers**. Assuming that one boat occupies almost a whole slot, 0,95 circa, **it is estimated that 1550 ≥10m berths were needed**.
- Taking into account the data collected (overall demand: 1/3 of 10-24m boats and 2/3 of ≤10m boats), **it is estimated that in 2021 4650 berths were needed for residential users, of which 3100 for ≤10m boats**.
- Data show that out of 88 permanent moorings, only 12 were occasional/transiting, in fact it can be estimated that **in 2021 the requirements for berths allocated for in-transit boats accounted for 630, of which 210 for 10-24m boats 10-24 and 420 for ≤10m boats**.
- **In 2021, the overall demand accounted for 5280 berths, among which 3520 for ≤10m boats and 1760 for longer boats**.
- **By applying the 2022/2021 growth rates (+1%), it can be estimated that in 2022 the request amounted at 5350 moorings, of which 3590 for ≤10m boats, and 1760 for longer boats**.

□ *Trend of nautical tourism in the medium-long term (2030)*

The main relevant trends for the future development of nautical leisure boating demand are hereby listed:

- **Residential demand forecast:** under business-as-usual (BAU) circumstances, the general demand would decrease in the medium term in line with demographic trends, with a tendency leaning towards boat rentals rather than ownership assuming unchanged income rates. A reversal of the trend is foreseeable if services and vessels are adapted to the needs of older users. All in all, growth rates would be moderate.
- **Commercial demand forecast (rental or charter services) with home port in Marche:** these services are growing fast in the Adriatic, while they are not so developed in the Marche Region; as such, growth could be possible by attracting users from outside the traditional regional catchment area, especially towards charter services with bigger boats.
- **Transit and occasional demand forecast:** in the medium-long term this rate could gradually increase, given that the regional ports system will adapt to the following trends:
 - **Focus on mega-yachts and charter services with extra-regional home port** - requiring the implementation of high quality touristic supply services in inland areas and the inclusion of Marche's marinas among the best itineraries for charter services.
 - **Users in-transit with extra-regional home port** - if bigger boats market share raises, consequently the range of movement will increase, enabling ports of Marche to attract more and more customers.

For a more detailed analysis, two possible scenarios have been defined for 2030:

- **Scenario 1 - Business As Usual:** assuming that no substantial changes are made in the system, sea mooring demand increase only if external factors decrease or increase, such as demography (-3% between 2022-2030, according to ISTAT) and if national and international demand for larger occasional berths grows by 15% (against 12% at present times).
- **Scenario 2 - Growth:** assuming that in the Marche system all the growth factors mentioned above are implemented, especially by maintaining the elderly as active actors in the leisure boating market (from 80 to 85 of age with +5% residential moorings) and by – at least partially – implementing charter services and occasional sea mooring (20% against 28% in the Adriatic-Sea area among national users).

Table 2 - Summary of the two possible demand scenarios in 2030

Scenario	Current rates	Business AS Usual (BAU)	Accessibility + services and touristic connectivity
Year	2022	2030	2030
Berths <10 m	3.106	3.030	3.180
Berths for long-term stationing >10 m	1.550	1.540	1.620
Berths for short-term stationing <10	430	430	450
Berths for short-term stationing >10	210	380	690
Overall berths needed	5.350	5.380	5.940
of which <10	3.590	3.460	3.630
of which >10	1.760	1.920	2.310

Table 3 - % variation of berths demand in the two possible scenario in 2030

	Business AS Usual (BAU)	Accessibility + services and touristic connectivity
Variation of the total berths needed	0,6%	11,0%
<10 m	-3,6%	1,1%
>10 m	9,1%	31,3%

The desk analysis of demand evolution trends for 2030 showed that it could remain stable or grow by max. 11%. These data are perfectly reflected in the results of the questionnaire answered by the ports managing entities; in fact, 50% of the feedbacks foresee an unchanged demand rated in 2030 and 37.5% foresee a moderate increase of a max. 10% and even the feedbacks from the Italian Naval League questionnaire mention this last scenario of 10% growth as the most plausible.

2.2 Governance

First and foremost, **it seems difficult to define exactly the nomenclature of the 9 regional touristic ports**. In fact, on one hand the ports listed in the 2010 Ports Regional Plan are infrastructures with multiple functions and specialisations, where nautical tourism is one of the numerous aspects, alongside logistics and fishery, for example. On the other hand, in some of them the configuration, design and facilities concern mainly nautical leisure boating, i.e. docks, landside accessibility, landside and seaside borders, mooring services. The ports of Ancona - Marina Dorica, Fano - Marina dei Cesari, Vallugola, Marina di Porto San Giorgio and Senigallia - Porto della Rovere, fall under this limbo of definitions, in accordance with DPR 509/97. They could be defined as marinas, since they are characterised by landside and seaside infrastructures and services which are strictly related to leisure boating, besides nautical services, personal-care services, and vessels' maintenance. However, if the analysis targeted the more general "port", meant as the wider infrastructure that includes marinas and docks, the multi-functionality of the majority of Marche seaports would be brought to light.

Alongside the above-mentioned limbo of definitions, the classification on leisure boating in Italy, published annually by the MIT, casts further doubt on the distinction among the different types of seaports in the region.

Apparently, this classification takes into account the whole seaport, including tourist dock (for example, in Fano it also includes the docks located far from the Marina dei Cesari, in the canal harbour). If this is the case, it would be difficult to define seaports as “tourist ports” as in the MIT classification, since they are considered in their entire multi-functionality; hence, it would seem more appropriate to define them as tourist moorings, if we were to adhere to the aforementioned regulation.

Another topic that is propaedeutic to the reorganisation of the ports system in Marche, **is the categorisation to be adopted**. Nowadays, regional seaports are still classified by the rules described in the 2010 Ports Regional Plan. However, it would be more appropriate to classify them by national classification of maritime ports in art. 4 of Law no. 84/94, as it was already implemented in Tuscany.

It is also worth discussing **the management modalities of the ports**. While the ports of Ancona and Pesaro fall under the authority of the Central Adriatic Sea AdSP, the others under analysis are controlled by the Region, in accordance with Law Decrees no. 112/1998 and Regional Law 10/1999 and 20/2001. This latter states, among other aspects, that the Municipalities manage the administrative functions of the planning and implementations of construction, decontamination and maintenance of regional and interregional seaports.

With regards to berths concessions, in the ports of Vallugola, Ancona - Marina Dorica, Senigallia - Porto della Rovere, Fano - Marina dei Cesari and Marina di Porto San Giorgio, the concession for the management of the berths falls under one single body; whereas, in San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche, Numana and Pesaro these are managed by multiple bodies.

By and large, 23²² entities are concessionaires of the moorings in the 9 ports analysed. On 10/02/2023 it was issued a call for bids to grant maritime state concessions of the moorings in the Southern area of the new dock in the port of Pesaro which is divided into two parcels: one for sea mooring sport associations and one for the single concessionaires.

If berths concessionaires are classified by their juridical nature, 66.6% of the seaports are managed by privates, while 33.3% are private/public operators. 20 out of 23 of the managing entities, are private (i.e. local nautical associations), while the remaining 13% are mixed entities both public and private (i.e. Mediterranea Srl, Marina Dorica S.p.A, Gestiport S.p.A.) with shareholdings of the Municipality and of the local Chamber of Commerce. None of the ports are exclusively and directly managed by the relevant local municipality.

The multi-functionality and the numerous activities carried in the ports lead to the fragmentation of concessions, highlighting the fragmentation of activities and the presence of multiple managing entities in one single port. All of this does make neither the gathering of data nor the definition of the exact functions and specialities easy to define and implement.

Lowering the number of concessions and finding structural measures to facilitate cooperation and integration among the various entities, would allow a unified approach to development, also leading private bodies to invest, so as to simplify the control processes of concessions.

²² This data includes the port of Marina di Porto San Giorgio Srl even though in 2023 the concession to operate has been revoked.

2.3 Supply analysis

The supply of the regional touristic ports system has been analysed under the numerous aspects concerning maritime and nautical accessibility: berths, landside infrastructures and services, land-side accessibility, connection to hinterland areas. It is noted that for the port of Pesaro, only *Club Nautico di Pesaro* provided answers to the questionnaire hence the data cannot be considered thorough, while no feedback has been provided for Fano - Marina dei Cesari.

□ *Maritime and Nautical accessibility*

Sea depth and boats' draft for moorings are considered of relevant importance in terms of competitiveness – as described in the following chapter – and they are strictly linked to the excavation and seabed dredging. **The average draft level allowed is 3.1 m and average minimum depth is 1.7m.** If, on the one hand, in the port of Civitanova are recorded the highest levels for both depth and draft (6 and 3.5m), on the other hand only the ports of Pesaro, Porto San Giorgio and Fano have draft levels $\geq 3\text{m}$, while these are very low in the ports of Numana, Vallugola and Fano ($<1\text{m}$).

In terms of length overall (LOA), Marina di Porto San Giorgio (50m) and Fano - Marina dei Cesari (35m) represent the only ports in the region that can accommodate maxi-yachts and $>24\text{m}$ vessels. It is worth noting that the port of Ancona is capable of accommodating vessels of up to 28m in the East Dock, and 20 metres in the Main Dock. The ports with the least capacity, can accommodate up to 18m vessels.

Some issues have been identified in relation to coastal defence works, particularly in the port of Numana.

□ *Berths and fares*

In the latest MIT "Il Diporto Nautico in Italia" report on leisure boating in Italy (data referring to 2020²³), the total regional capacity is estimated at 5461²⁴ berths, 3.4% of national data, with one of the lowest national market shares. On average, Marche has a capacity of 29 berths for one coastal km, ranking above the national average rate of 20.6 and above the average rate of 14.4 of Puglia, Abruzzo, Molise, while Emilia Romagna, Veneto and Friuli Venezia Giulia's aggregate average rates are considerably higher with 86.4 berth for one coastal km.

The analysis carried out in all the marinas, besides Potenza Picena²⁵, show similar outcomes compared to the MIT report, excluding those on Senigallia - Porto della Rovere and Fano - Marina dei Cesari, as shown in the following table. The irrelevant difference in the total amount between MIT and FRAMESPORT, does not change, however, the asset of the regional supply, where Ancora - Marina Dorica is the main port, followed by Porto San Giorgio, Numana, Civitanova Marche, San Benedetto del Tronto and Marina dei Cesari, Pesaro, Senigallia and finally Vallugola, with 130 berths.

Table 4 - Comparison on number of berths available in Marche in 2022

Number of berths	MIT*	Framesport Study
Port of Porto San Giorgio	824	812**
Port of San Benedetto del Tronto	447	430
Port of Ancona - Marina Dorica	1.290	1.324***

²³ 2018, 2019, 2020 data are updated to 30 September instead of 31 December.

²⁴ Including the dock of Potenza Picena with 200 berths and 188 berths in the harbour canal in Fano.

²⁵ In the 2010 Ports Plan is mentioned as small dock connected to the sea by an accessing little canal that restrict its usage only to small engine vessels.

Number of berths	MIT*	Framesport Study
Port of Civitanova Marche	430	474
Port of Numana	800	759
Port of Senigallia	410	236
Port of Fano	611	392****
Port of Vallugola	132	127
Port of Pesaro	317	350
Total	5.261	4.904
Potenza Picena	200	

Source: MIT report on 2020 Leisure boating in Italy and FRAMESPORT

*MIT data refer to 30/09/2020; **Data gathered on the marina webpage since the feedback provided appeared not coherent to the real supply; ***Includes berths located in the shipyard area;****Data gathered on the feedback provided by Fano Harbour Master.

Although berths supply remained unchanged between 2010-2022, it is also evident that 72.1% of the total berths' capacity is intended for ≤10m vessels (61.3% in the MIT report); 26.5% is designated for 10-24m vessels (37.5% in the MIT report) and only 1.4% is intended for >24m vessels (1.2% in the MIT report).

More specifically, in Numana 96% of the berths are allotted to ≤10m vessels and, more in general, also in Civitanova Marche and San Benedetto del Tronto it is evident the strong tendency toward social nautical services and infrastructures. On the opposite, in Marina di Porto San Giorgio and Marina dei Cesari the berths supply is mainly designated for medium-big vessels: 50% for 10-24m vessels 5% for +24m vessels, very similar rate as in Liguria.

Additionally, the analysis on the daily fares for moorings (average rate between medium/high/low season) appear on the whole very competitive in Marche when compared to other Italian regions as well as Croatian ones, especially for the transit of 10-13m vessels. Only Greek moorings fares are lower²⁶.

□ General services and equipment

According to the data collected, **the seaports analysed are well equipped and provide numerous services related to users and infrastructures safety**. In fact, in 2022 six marinas were awarded with the Blue Flag and again in 2023. The Blue Flag certifies high standards on compulsory safety equipment, first-aid, fire-fighting systems, services and infrastructures for disabled people.

□ Nautical services and equipment

Overall, all the seaports are well equipped with nautical facilities. With the exception of the port of Pesaro, all of them are provided with equipment for hauling and bottom cleaning and painting; in Vallugola there is neither a refuelling area nor a bottom cleaning and painting area, while the majority of them are equipped with self-propelled carts for the transfer to land. There is a notable lack of technical services in the port of Pesaro, which is the least equipped with such services.

²⁶ 2022 prices and fares, source: <https://plainsailing.com/blog/berthing-mooring-fees-in-croatia-and-greece#croatia>, in the following seaports: Croatia - Aci Pomer, Marina Dalmacija, Marina Kornati, Aci Piskera, Aci Palmezana, Aci Dubovnik; Greece - Alimos Marina, Rhodes Marina, Marina Kos; Montenegro: Porto Montenegro, Budva, Bar, Lustica; Italy - Tyrrhenian area - Sant'Angelo Ischia, Portoferraio, Capri, Marina d'Arechi, Portorosa.

For optional technical services, feedback differs largely. **There is a general lack in services and equipment for electrical engineering, electronics, sails repairing, sale of products for boats, upholstery**, whilst in many of them there are garages for bottom cleaning and painting, often carried out in dedicated shipyards, excluding in Vallugola.

□ *Landside services and equipment*

Regarding waste and water management systems, all responding ports have an integrated system for delivery and collection of solid waste, hazardous waste, waste oil and batteries, whereas the ports of San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche and Numana seem to be lacking waste sorting systems for bilge water.

All ports are equipped with shore power and water supply systems, located at max. 20m from the moorings, as per international standards. On average, there are 364 shore powers and 352 water supply systems per port, which are **fair amounts if compared to the number of berths, in compliance with international standards.**

In all the ports analysed there are internal parking areas, for a total of 150 slots in Numana and 1300 in Ancona - Marina Dorica, with 50-metre distance from the moorings in San Benedetto del Tronto and 30 metres in Senigallia. In the parking areas of Marina di San Giorgio, Marina Dorica, Numana and Civitanova Marche there are also pavements and safety areas for pedestrians. Parking slots for people with disabilities represent 6.7% of the total in Numana and 1.5% in Ancona and Civitanova Marche.

□ *Additional services and accommodation*

All the tourist ports studied, with the exception of Vallugola, organise sports and recreational activities, in particular nautical activities such as sailing schools, diving, kayaking, etc. There are fishing schools in the port of San Benedetto del Tronto and kayak and canoe polo in Ancona. **Most of these harbours are equipped with boat rental and leasing services managed by local companies.** The scarcity of companies offering charter services is highlighted, due to the limited number of charter companies in the entire region and the large number of competitors in Croatia, Greece and the southern region of Apulia. Only in the port of Civitanova Marche there is a padel tennis court inside the seaports area; whilst in San Benedetto del Tronto, Porto San Giorgio, Senigallia and Vallugola sport centres, gyms, swimming pools, football courts are located nearby. Ancona - Marina Dorica, Numana and Pesaro do not have facilities located within 1 km away from the port.

□ *Other services*

With the exception of the port of Pesaro, all ports have services and facilities for people with disabilities, such as reserved parking slots and dedicated toilet services. Only in Marina di Porto San Giorgio, Ancona - Marina Dorica and Senigallia - Porto della Rovere there are dedicated accesses and nautical infrastructures. On the contrary, barriers to mobility still exist in San Benedetto, Ancona, Senigallia and Civitanova.

In terms of **sustainability, 3 ports have existing environmental plans** (as of water-management, waste sorting, energy consumption, health and safety). While the port of Ancona - Marina Dorica has an active environmental certification system, **none of the ports has an energy certification system nor do they have a regular energy certification management nor do they have sustainability reports or balances**²⁷.

²⁷ To be noted: on 30 September 2022 the Central Adriatic Sea AdSP issued the first Report on Sustainability, in compliance with GRI standards (and followings). It can be affirmed that a document on sustainability management has been implemented in San Benedetto del Tronto, although it is not fully focused on nautical tourism.

For the purpose of this analysis, digitalisation is meant merely as free Wi-Fi connections and berth booking systems. With the exception of the port of Pesaro, **all of the others have Wi-Fi connections**. Berths online bookings are available for 5 out of the 8 marinas; all of them have web pages and the port of Vallugola has a booking app.

□ *Landside accessibility*

Firstly, it should be noted that many of the regional marinas are located within urban promenades or even within docks that are very close to, or even inside the urban area, which leads to **proximity and accessibility to security and emergency services, such as hospitals, firefighters, Carabinieri and Law Enforcement**, except for Numana and Vallugola.

Train stations, taxis, local public transport and airports are easily reachable from the seaports.

Travel to and from tourist ports by private car is most popular - 90% in Numana, Vallugola, Senigallia, 75% in Ancona and 70% in Pesaro and Marina di Porto San Giorgio.

The use of scooters seems relevant: 20% in the ports of Civitanova Marche and Pesaro, 18% in Ancona; soft mobility – walking, bicycles, scooters – account for 30% in Civitanova Marche, 18% in Porto San Giorgio and 10% in Pesaro and Numana, 6% in Ancona.

Alternative mobility services such as car, bike and scooter sharing services are generally rated low and there is a general need to implement public transport to/from the ports of Vallugola and Ancona.

□ *Connectivity with hinterland areas*

As the touristic ports are seen as entry doors to the regional areas and analysing the connection to the touristic areas of interest, only the ports of Marina di Porto San Giorgio and Marina dei Cesari provide customers with guided tours, although almost all of the marinas have promotional brochures available for customers. Many managing entities work together with touristic associations and municipalities. For example, the Civitanova Marche seaport is part of the initiative “*Noi Marche*” in which 26 municipalities collaborate to promote regional touristic bike tours.

In general, all the regional ports, excluding the port of Pesaro since no feedback was provided, offer touristic itineraries and tours to promote and enhance local areas of interest in the short or medium distance. **Half-day tours are mainly focused on the urban areas where the ports are located (Ancona, San Benedetto del Tronto, Civitanova Marche and Senigallia) or to the nearest natural areas of interest, as in Numana with Conero Regional Park and coastline. Ancona, Civitanova Marche and Numana marinas have been promoting and organising regular events for the promotion of tourism and activities which are not necessarily nautical-oriented, but rather linked to the environment, fishery and social promotion.**

Boat tours, charters, rentals and fishing tourism are offered as additional services in almost all harbours.

At the same time, in the replies to the questionnaires, a number of problems have been raised with regard to the full development of tourist links between ports and the regional territory, in relation to the **seasonal nature of the demand for boating**, which prevents the creation or development of tourist services capable of promoting areas of interest. This has led to a lack of interest in the investments needed to set up and manage such services (chicken-and-egg paradox). Furthermore, **there is still room for improvement in the relationship between promotional bodies and institutions** in order to implement projects and tourist services that are closely linked to the related territories.

Two ports, on the other hand, report difficulties in cooperation between authorities, which must be overcome for a better design of itineraries and tourist services integrated with the reference territories. Finally, Marina Dorica reports infrastructural deficits that weigh on the accessibility of inland areas potentially served from the tourist port.

3. ENDURING CRITICALITIES AND ANALYSIS OF THE NEEDS OF THE MARCHE PORTS SYSTEM

The main criticalities and needs identified in the regional tourist port system are presented, with the aim of identifying the most appropriate guidelines to promote the development and competitiveness of the sector. To this end, the results of the stakeholder involvement process carried out in this work are presented (for the sake of synthesis, the interview with the Secretary General of Assonautica, which is included in the full report, is not presented). A gap analysis between supply and demand will be carried out, as well as a comparative analysis of marina management systems at national level, in order to summarise the results of the analyses carried out.

3.1 Stakeholder engagement results

Questionnaire for regional ports managing entities

8 out of 9 ports managing entities provided feedback to the questionnaires, excluding the port of Fano - Marina dei Cesari. With regards to the port of Pesaro, the feedback was provided only by one of the concessioners, *Club nautico*, hence the results do not reflect extensively the entire port system.

Table 5 - Summary of the challenges and needs highlighted by the pots managing entities

Port	Needs and challenges					
	Governance	Demand	Nautical Accessibility	Port services	Landside Accessibility	Hinterland connectivity
<i>Port of Rovere - Senigallia</i>			Need to excavate the seabed due to shallow waters			
<i>Porto of Vallugola</i>	Securing waters from extreme marine weather conditions	<ul style="list-style-type: none"> - Structural scarcity of breakwaters - Implementation of accessibility - Redevelopment of seabeds and docks - Upgrade of berths, floating jetties and docks 	<ul style="list-style-type: none"> - Dredging is needed in the port basin - Frequent risk of overflow of emerged breakwaters - Fishing depth 	Need for implementation of toilet facilities / showers	Public transport services	Public transport services
<i>Porto of Pesaro</i>		Dredging is urgently needed in the port of Pesaro since it has not been done since 1981 as well as an increase in the available berths	Dredging	Increase of the number of berths for yachmen		
<i>Porto of Civitanova Marche</i>			<ul style="list-style-type: none"> - Need to excavate the seabed due to shallow waters - Need to narrow the port entrance to protect it from extreme marine weather conditions that could damage infrastructures and boats 			

Port	Needs and challenges					
	Governance	Demand	Nautical Accessibility	Port services	Landside Accessibility	Hinterland connectivity
Port of San Benedetto del Tronto			Securing the port basin in East/North-East wind conditions, that originate a great wave bringing sand and preventing the use of many berths	Access for disabled people, environmental Service for siwage, Inspection Services		
Marina di Porto San Giorgio	Plan of recurring dredging	The greatest concern is the lack of scheduled dredging operations in the outer part of the port				Create better relationship with local entities
Ancona - Marina Dorica	Subsidies to ease employment procedures / seasonal jobs	Issues with cover-up / high costs for dredging operations	Need to have submerged breakwaters to protect the entrance to the port and to reduce the cover-up (project in the Northern cost)	Availability of new areas of development	<ul style="list-style-type: none"> - Public transport to and from city center - Conclusion of works for the cycle trail that connects port and city center - Lack of urban sharing services 	

* For this purpose, the 2021 questionnaire made by CORILA has been checked out

Moreover, it should be noted that Numana Maritime Authority pointed out that there are more than 100 moorings for <10m boats which are unused due to the low level of the seabed (around < 0.5 metres).

Questionnaire for users associations and clubs of regional marinas

The stakeholder engagement analysis also included a targeted qualitative survey of end-users to gather opinions, comments and suggestions from those who use the infrastructures at the heart of this study.

Due to the high number of associations, **the Italian Naval League of Ancona, Senigallia, Numana, Pesaro and Porto San Giorgio** has been mentioned here, in detail the regional Delegation of the central Adriatic Sea, **1610 overall members**.

As detailed in the table below, the recurring theme that emerged was the difficult governance relationships with the managing entities.

Table 6 - Challenges related to Governance topic

Marina	Porto San Giorgio	Senigallia	Pesaro
Difficulty highlighted	Poor attention to the cover-up phenomenon of the port entrance and of the internal area of the marina	Lack of involvement in planning processes	Poor attention to users' needs

The feedback on infrastructure and marina services and possible needs has been summarised with numbers: between 1 (highly critical) and 5 (scarcely critical).

Briefly, on the one hand the little depth of seabed and the cover up are of great concern, as well as the quantity and quality of connections between marinas and regional areas of interest, as well as the connection with local public transport appear to be very limited and this could affect negatively the general view of marinas in terms of landside accessibility.

On the other hand, soft mobility and access by private car are rated positively, including the services offered in the marinas.

Table 7 - Average scores on the quality of infrastructures and services in the marinas

Subject area	In detail	Average criticality/priority levels (1 = extremely high... 5 = nil)
<i>Overall port infrastructures</i>	Port entrance	3,0
	Seabed	2,0
	Space for docks	3,5
	Dry berths and berths	3,5
	Other (please specify)	3,0
<i>Port services</i>	Emergency and rescue	3,6
	Personal-care services	3,4
	Technical services for boats	3,6
	Other services	4,5
<i>Landside accessibility</i>	Port accessibility	4,4
	Parking slots	4,0
	Public transport services	3,0
	Pedestrian accessibility and soft-mobility accessibility	4,2
	Overall rating in accordance with actual demand requirements [1=scarce; 5=excellent]	3,0
<i>Seaside accessibility</i>	Manoeuvrability to enter/exit port	3,4
	Manoeuvrability to approach docks	3,6
	Restrictions for boats	3,2
	Accessibility and security of moorings under extreme weather conditions	3,2
	Overall rating in accordance with actual demand requirements [1 = scarce; 5 = excellent]	3,6
<i>Touristic services and accommodation</i>	Quantity and quality of accommodation supply for users in the port proximity area (restaurants, cafes, sport activities, hotels, shops, exc.)	3,2
	Quantity and quality of connection between port and regional main areas of interest	2,8

** For the detailed feedbacks, please consult the full version of this Document.*

3.2 Outcomes and main needs

Additional outcomes of the desk analysis on the main needs of the regional ports touristic system are hereby listed:

□ *Environmental sustainability*

There is a general lack of sustainability in the ports included in this study. By proxy, it emerged that none of the managing entities issues a report on sustainability. With the exception of the ports of Ancona and Senigallia, all the others are not provided with a certified system on occupational health and safety; with regards to environmental sustainability, 3 ports only have existing environmental plans (as of water-management, waste sorting, energy consumption, health and safety). While the port of Ancona has an active environmental certification system, none of the ports have an energetic certification system, neither do they have a regular energetic certification management, nor do they run reports on sustainability (i.e. as energy production systems from renewable sources). **Also, greening processes are very slow on landside (i.e. charging stations for electric vehicles) and on seaside (i.e. bunkering of electric units). It would be ideal to issue a regional plan for investments and funding on this field, also through the regional ESIF programme 2021-2027. At the same time, it is considered necessary to raise the awareness of the managing entities to obtain recognitions or certifications on sustainability and to promote reports, so as to implement procedures for sustainable accountability, which are also relevant in the choice done by the final customers.** To this regard, regional authorities could play a relevant role in these new processes, by adopting unique working schemes as the one currently ongoing within the FRAMEsPORT project.

□ *Update of current regional regulations in line with market trends and focus on human resources*

In order to promote the competitiveness of entities and companies in the sector, it is necessary to update the current regional regulations **on the Marina Resort** phenomenon, defining minimum standards for the quality and the quantity of moorings infrastructures, and on the **“alberghi nautici diffusi” (scattered nautical hotel)**, as has recently been done in Sardinia²⁸.

Finally, during the territorial events organised by SVEM and the discussions with stakeholders, it emerged that in recent years there has been a **general mismatch between demand and offer of employment**. Especially after the Covid-19 pandemic, a general difficulty in recruiting staff in terms of quantity and quality was noted, also due to the seasonality of the sector, as well as a general lack of technical specialists in the administrative offices.

□ *Integration between tourist ports and local tourist offer*

There is a need to strengthen the role of tourist ports as “gateways” to the main regional attractions. Few ports have a tourist guide, nor do they cooperate with local tourist associations or agencies; only three of them organise nautical and non-nautical events to promote the regional area. Much remains to be done in terms of organised tours to the hinterland for natural, historical, sports, cultural and gastronomic tourism.

This issue is only marginally related to the lack of transport and public services. The main concern is the current inability **to create a network between public institutions, agencies, ports managing entities to promote regional attractions, to create tours to discover the region and organise events on nautical, fishery, hiking, cycling.** Seasonality is one of the main obstacles, along with the origin of regular customers, who are mainly local and therefore already know the areas of interest in the region. As mentioned above, to attract occasional visitors, the number of moorings targeted at this segment must be implemented.

²⁸ Regional Council Law no. 13 of 21/06/ 2021, “Riconoscimento dell'albergo nautico diffuso. Modifiche alla legge regionale n. 16 del 2017” and Regional Council Law Decree no n. 32/55 of 25/10/2022, <https://delibere.regione.sardegna.it/protected/62151/0/def/ref/DBR62130/>.

□ *Maritime accessibility*

Maritime and nautical accessibility refers both to **construction works to build sea protection barriers and, mainly, tackling the alarming extreme weather conditions that lead to ports cover-up, and followed by excavating and dredging operations.**

Prolonged waiting time to authorizations granting permission to move marine sediments and prolonged environmental investigations by the Regional Agency for Environment are the main issues, together with the urge for a **planning-oriented approach rather than emergency responsive system**, so as to ensure scheduled investigation procedures and, consequently, prompt administrative processes.

□ *Supply/Demand Gap analysis*

Current berths available. Since the 2010 Ports Regional Plan, the overall supply has not changed, whereas demand has decreased, although in 4 regional marina it has emerged that the average moorings occupancy rate usage has changed since 2016, from 76% to 83%, with 92% ≤10m vessels occupancy rate in 2022, 72% for 10-24m vessels and 16% for +24m vessels. **Considering the Crowding Index, that is the correlation between vessels registered by maritime offices and those registered by DVLS with the berths capacity, it can be observed the decrease from 61 to 54 between 2010 and 2020, if compared to national data that decreased from 0.63 to 0.60. All in all, nowadays there is no substantial gap between supply and demand at regional level, although in some contexts there could be market saturation.**

Available berths in 2030. Growth rates appear to be stable and moderate (10-11%). Taking into account the current general balance between supply and demand, the demand requirements would amount to almost 6000 berths by 2030, based on the supply rates calculated by MIT. This would result in a significant oversupply of 3500/4000 berths compared to the forecasts in the Regional Ports Plan for 2010 (9450 berths).

Table 8 - Supply/Demand Gap Analysis and available berths under various scenarios

	Current Scenario			Business As Usual Scenario			Growth Scenario			GAP in current available Supply
	Current Supply	Demand	GAP	Planned Supply	Demand	GAP	Planned Supply	Demand	GAP	
berths <10 m	3.409	3.590	-181	nd	3.460	nd	nd	3.630	nd	-221
berths >10 m	1.982	1.760	222	nd	1.920	nd	nd	2.310	nd	-328
Total berths	5.391	5.350	41	9.450	5.380	4.070	9.450	5.940	3.510	-549

The table above shows that the current supply would not meet the demand only under a growth scenario, where it would be short by 550 berths, of which 300 for >10m vessels. As a matter of fact, the gap could be reduced by 120 berths (1/3 for +10m vessels), if counting 24 available berths resulting from the call for bids held in Pesaro – closed on 13/03/2023 – and 100 berths in Numana, that have been currently dismantled for dredging operations needed to revive seabed. Additionally, if the demand for residential moorings decreases, this gap could also be met by making available additional moorings only during summer season.

Nevertheless, regardless of the need to increase the berths supply, in all of the tourist ports it is advisable to reorganise and modify the supply in accordance with new needs and new market trends, as follows:

- Greater attention to larger engine/sailing vessels which could attract more in-transit users and to charter services, implying a reorganisation of the space allotted to moorings and of the seabed to their draft.

- Infrastructures must be adapted both to elder residential users and to young occasional users who prefer rentals over ownership; charter services must be implemented in order to enlarge the regional catchment area, to attract international and extra-regional customers.
- The development of an integrated tourist offer for nautical customers in the hinterland and the promotion of regional marinas in the international charter market should be pursued in order to exploit the trend in demand from the transit and occasional user segment, and as marinas are considered as access points to regional attractions.

□ *Governance*

Regional tourist ports are managed by many bodies and institutions and the overall governing system appears to be fragmented.

From the “institutional governance” point of view, on one hand it is true that regulatory competencies are under the control of the AdSP and of the Region. Nonetheless, this does not seem to be the main concern.

On the other hand, in addition to the fact that the provisions of Law 84/1994 have not been implemented, there is a lack of strategic planning and the programming procedures are often carried out on an emergency basis. Additionally, stakeholders are not involved in these processes and the local decentralised management of marinas is affected by low monitor and low efficient organisation.

Considering the above, these guidelines suggest moving towards a well-defined model: either a centralised regional structure with competence on planning, programming, project and concessions granting procedures (e.g. Tuscany Regional Port Authority²⁹ or AdSP proxy), or a polycentric structure that would empower the individual municipalities even for the financial planning of the actions, providing the implementation of fundings; or, finally, a distributed system of tasks and competences, similar to the current one, with Regional, AdSP and local entities that can, however, interact, discuss and share their activities and competences within a – sort of – regular management board.

From the “market governance” point of view, concerning the marinas managing entities, there is a substantial lack of cooperation among them, where they operate autonomously, and this is reflected in the differentiated services provided in each one of them. In the main document, is it possible to find the example of the companies’ network FVG Marinas that includes 21 marinas of the Friuli-Venezia-Giulia region, for a total of 7000 berths. FVG Marinas’ goal is to act as the advocacy and representative entities on behalf of the regional nautical companies operating in ports. Moreover, it deals with berths promotion and marketing in sectorial events and fairs; its aim is also to enhance inland areas, to give users advantages and offers, e.g. the FVG Marinas Card offers boaters ad hoc services and guided tours to discover the surrounding territory.

²⁹ In the ports of Viareggio, Giglio, Porto Santo Stefano and Marina di Campo

4. STRATEGIC GUIDELINES FOR THE DEVELOPMENT OF THE REGIONAL PORTS SYSTEM AT NATIONAL AND TRANSNATIONAL LEVEL

On the basis of the results and analyses carried out and shared in the previous chapters, the aim of this final chapter is to define a strategic framework that could provide useful data and analyses for future updates of the regional planning of the tourist ports system and possible tools to be used by the designated bodies dealing with the planning, programming, administrative and operational management of tourist ports. The ultimate goal would be to enhance the role of regional marinas in the wider context of the national and international port system of the Adriatic Sea area.

This work is therefore intended as a contribution in terms of analysis, data and information useful for the future planning activities of the Marche Region.

4.1 Proposed updates of the current planning frame “under unchanged strategic scenario”

This section provides comments and proposals on the current Ports Regional Plan - Nautical Tourism, based solely on the results of this study, if circumstances remain unchanged.

The Ports Regional Plan currently in place, was issued in 2010. Nonetheless, it is still valid and it appears not necessary to amend the planning criteria for ports, nor the technical implementation rules in it. At the same time, the strategic and regulatory framework, both at European and national level, concerning nautical tourism and port planning, together with the evolution of demand over the last 13 years and the unchanged number of available berths in regional ports, lead to the following proposals for general implementing measures, with particular reference to nautical tourism:

- It seems advisable to adopt a methodological **plan-process approach**, this plan, although having a medium-long term perspective, should include mid-term checks, periodic monitoring, in order to always ensure intermediate and final performance measurements. This would allow for amendments, revisions, changes, implementations in case of evolution of the regulatory, business and strategic framework.

The following actions should be carried-out beforehand: definition of qualitative and quantitative indicators (e.g. percentage of increase of in-transit international customers, updated number of mooring berths available in the region); pre-determining the expected target by the end of the Plan (e.g. 30% increase of in-transit international customers); definition of the baseline values for each indicator in the year in which the plan is implemented; definition of mid-term targets in order to periodically monitor the implementation of the measures. Simultaneously, ongoing and ex-post monitoring tools should be created in order to measure intermediate and final outcomes in relation to estimates. In this respect, in paragraph 4.3 of this document, it is possible to find a proposal for a monitoring tool on the evolution of the regional tourist port system, which could be presented to the local authorities and the marina management authorities concerned.

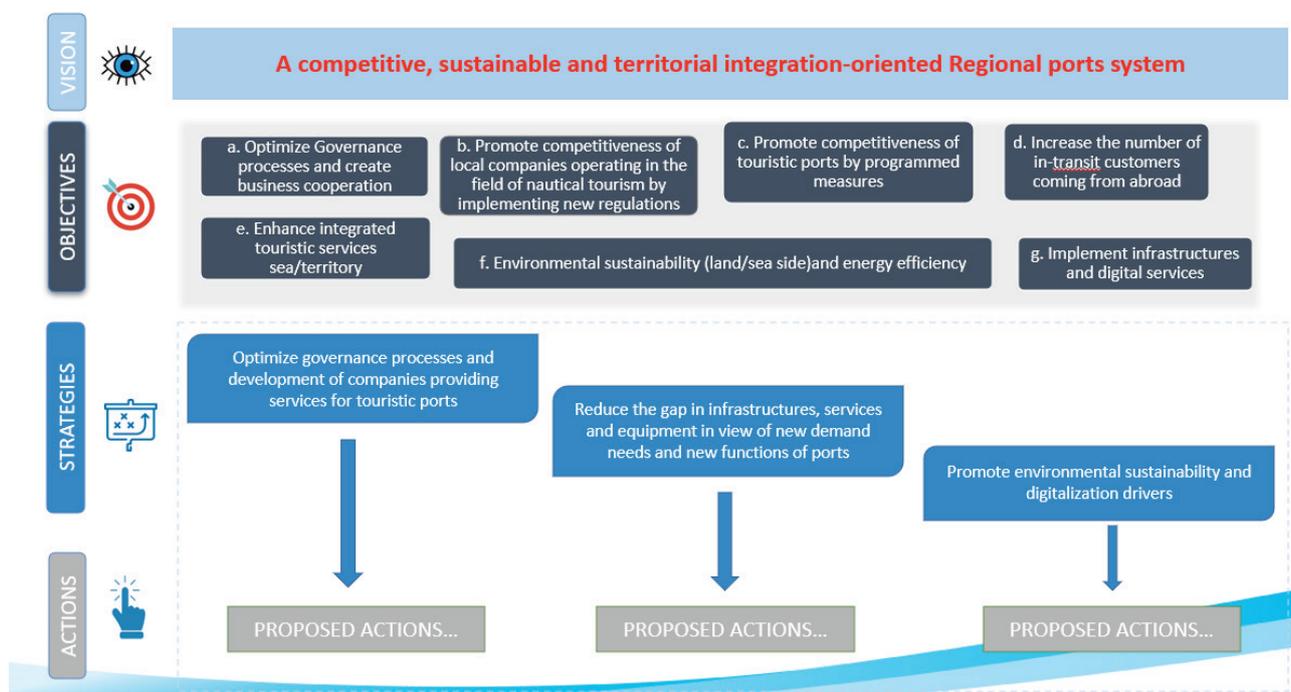
- On the nautical tourism side, the Plan predicted a consolidated need of 9450 moorings berths in 2018. In 2030, the same rate would be largely excessive, taking into account current estimates and the gap between supply and demand analysed earlier in this document. However, given that the current supply of berths has not changed in the last 13 years, and also taking into account the moderated growth estimates for this sector, there is a projected unmet demand of 550 berths in the regional supply, assuming a growth rate of 10-11% between 2021-2030. This number could decrease to 430 berths in view of the seabed restoration and the positive outcome of concessions tenders in some regional ports currently undergoing. **The highlighted discrepancy of the estimates of the need for new berths between 2010 and 2023 could be revised in the**

updated version of the current plan “under unchanged strategic scenario”. If the saturation of the market concerns individual situations, it can be proposed to update the specific objectives of each regional marina included in the current Plan, focusing on the number of berths allocated, draught adjustment, improvement of accessibility and comfort, connection to regional attractions, in order to meet the needs of larger vessels, extend nautical tourism to older customers and re-align the growth potential of nautical demand for occasional berths and charter services.

4.2 Proposed strategic Guidelines

The purpose of this section is to illustrate the guidelines for the development of tourist ports in the Marche Region, under a “new strategic scenario”. Below is the overall graphic representation of the logical framework of the strategic guidelines, articulated in the sequential definition of vision-objectives-strategies-actions.

Figure 6 - Diagram of the vision, the objectives, the strategies and actions to foster the development of touristic ports in Marche



The Vision of the strategic document, i.e. the definition of the future projection of the ports in the Marche region, is basically that of contributing to a **competitive and sustainable regional tourist port system aimed at the enhancement of the territory**.

The focus on the **competitiveness of the sector** obviously has an economic connotation, understood as the ability of the regional tourist port system to create value in the territory and to increase the profitability of the companies that operate there, directly or indirectly, by being able to compete with national and transnational systems for the sale of their products (goods or services) on the tourist market and, in particular, on the nautical leisure market.

The projection of the **sustainability of the regional tourist port** is understood in its threefold integrated meaning of:

- **Environmental sustainability**, understood as an unavoidable path of energy transition, decarbonisation and energy efficiency, to offer alternative energy supply for recreational craft, to develop forms of “green” transport to and from tourist ports, as well as areas for implementing energy efficiency solutions and self-production of energy from renewable sources;
- **Economic sustainability**, which goes beyond the mere verification of the economic-financial balance and the necessary profitability, includes the aforementioned concept of competitiveness and is also found in the ability to generate new business opportunities, both in terms of accommodation and hospitality services, the provision of services for decarbonisation and energy efficiency in ports, the activation of new proposals and tourist offers for the discovery of the area’s tourist attractions;
- **Social sustainability**, understood as a quantitative and qualitative increase in employment related to nautical functions and the provision of services in ports of call, but also in the accessibility of nautical activities to disabled and elderly users, and more generally in optimising the impact and repercussions of nautical activities on workers, citizens and the territory as a whole.

Finally, it was considered essential to highlight the role of the tourist port system as a gateway to the regional territory, and therefore the dimension of the **vocation to enhance the territory** was included. The full integration of boating into the overall tourist offer of the area is an essential element both for strengthening the regional marine market itself, being able to respond to specific needs such as seasonal adjustment, rather than increasing market shares of charter and yachting flows in transit with extra-regional home port, and for increasing presence and therefore socio-economic impact in the main tourist destinations and attractions of the area, whether urban, coastal or inland.

The objectives that can be deduced from the surveys carried out and the needs analysed are listed below:

- a. Optimise institutional governance processes and create business cooperation networks between port managing bodies
- b. Promote the competitiveness of local companies active in the yachting sector with particular regard to policies and regulation of new market phenomena and the training of resources
- c. Promote the competitiveness of ports through the definition of selective actions planned for the improvement of infrastructure in terms of nautical accessibility, maintenance and land access to ports, quayside and land-based services and equipment
- d. Increase the number of yachtsmen in transit, also by developing dedicated port infrastructure and services and promoting them to the charter market, increasing the number of international visitors
- e. Strengthen the integrated sea-territory tourist offer, by developing regional tourist destinations and focusing on the de-seasonalisation of nautical tourism
- f. Increase environmental sustainability (land/sea side) in ship services, land-based mobility services to ports and energy efficiency in ports of call
- g. Strengthen digital infrastructure and services for boaters

In order to achieve these objectives, the strategic guidelines intend to define three macro-strategies of intervention, i.e. the set of individual actions that are coherent and synergistic with each other and that are fully in line with the macro-themes identified in the FRAMESPORT project for the development of the pilot actions (ICT applications and service development; business-oriented aspects to increase the touristic attractiveness; spatial planning and management; training and knowledge aspects, and environment and energy aspects).

More specifically, the strategies are:

I. Optimisation of governance and business development processes for tourist ports

The first strategy includes a series of actions aimed, on the one hand, at achieving the objectives of optimising the processes of institutional management and the creation of business cooperation net-

works between port management bodies (a.) and promoting the competitiveness of local businesses operating in the leisure sector, with particular reference to policies and the regulation of new market phenomena and the training of resources (b.); on the other hand, the strategy includes actions that also have an impact on objectives (c.), (d.) and (e.) listed above.

II. Reduction of the current gap in infrastructure, services and equipment on the basis of new demand requirements and new port functions

The second strategy is mainly aimed at pursuing the objectives of promoting the competitiveness of the ports of call through the definition of selective interventions planned to improve the infrastructure in terms of nautical accessibility, maintenance and land accessibility of the ports, services and facilities at the quayside and on land (c.), to increase the share of yachtsmen in transit, also through the upgrading of infrastructures and dedicated port services and promotion on the charter market, increasing the number of international presences (d.) and to enhance the integrated sea-territory tourist offer, enhancing the destinations of the regional destination and focusing on the seasonal adjustment of nautical tourism (e.). Secondly, the actions included in the strategy have an impact on the objectives (b.) and (f.).

III. Promotion of the drivers of environmental sustainability and digitalisation

The last strategy responds directly to the objectives of increasing the environmental sustainability of nautical services, land mobility services in ports and the energy efficiency of ports (f.) and improving infrastructure and digital services for yachtsmen (g.); however, the strategy, which by its very nature contains horizontal elements, also has an impact on the achievement of objectives (b.), (c.) and (e.).

On environmental sustainability, actions are envisaged to accompany and support marina management bodies in adopting best practices in the energy and environmental field, both sea-side and land interface, also through the adoption of certification and performance reporting systems on the subject, which are increasingly becoming information vehicles capable of influencing consumer choices.

Below are the details of the proposed actions with their summary description and clustered by strategy:

ACTION TITLE	Strengthening Institutional Governance	ACTION ID	i.1
DESCRIPTION	<p>Action i.1 suggests to optimise the system of touristic ports Governance, in order to improve the cooperation among the different entities involved and the strategic planning of the entire territory or specific areas, and to overcome the fragmented and decentralised administrative management of touristic ports. This reform can be implemented by following three main benchmarks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centralised regional structure with planning, programming and projecting integrated interventions and concessions granting procedures (i.e Tuscany Regional Port Authority or AdSP proxy). - Distributed tasks and competencies among Regional Council, AdSP and local entities that can, however, share their activities and competencies within a – sort of – management board. - Polycentric structure, to empower competencies of the local governments, providing thus sufficient financial resources for the programming tasks. 		

ACTION TITLE	Business cooperation among managing Entities	ACTION ID	i.2
DESCRIPTION	<p>Action i.2 promotes the development of cooperation among ports managing entities and the settle up of a unique representative on behalf of all of them, especially in relation to the following topics:</p> <ul style="list-style-type: none"> - communication with regional institutions; common promotion and marketing activities (i.e. trade fairs); - enhancement of hinterland areas of interest through the integration of nautical tourism and regional artistic, cultural and gastronomy attractions; - implementation of shared platforms for the digitalisation of services; - proposal of shared standards to modernise infrastructures and services related to leisure boating, always adhering to economic, social and environmental principles; same supply of products, through digital platforms, special Fidelity Cards or Services Cards, i.e. booking of transfers to/from airports, dedicated concierge services, discounts on guided tours throughout the region. <p>The Region can act as promoter and facilitator, also through calls for bids for the co-financing of these projects and initiatives.</p>		

ACTION TITLE	Adjustment of regional regulations to new phenomena of nautical tourism and human resources factor	ACTION ID	i.3
DESCRIPTION	<p>Action i.3 determines the adjustment or implementation of regional regulations for Marina Resorts, the <i>albergo nautico diffuso</i> (scattered nautical hotel) and other forms of accommodation connected to leisure boating, following other successful Italian regulations. Human resources play a significant role. In fact, in accordance with the current provisions of the national strategic plan for tourism 2023-2027, it is deemed necessary to define possible support measures for employment, such as trainings and recruitment of personnel in possession of the necessary competencies also related to digitalization and sustainability process and products, both for the Public Administration as well as for the private operators.</p>		

ACTION TITLE	International promotion and territorial valorization	ACTION ID	i.3
DESCRIPTION	<p>Action i.3 indicates the institution of a Working Table coordinated by Marche Region, foreseeing the participation of moorings concessionaires, the Regional Agency for Tourism and representatives from the local municipalities. The first objective of the Working Table is the promotion at international level of the Marche leisure boating system and the enhancement of the regional touristic areas of interests related to the marinas. For this purpose, focused actions should be identified to detect the growth potential of in-transit and residential demand, where touristic ports play a significant role as “entry points” to the inland areas.</p> <p>On one hand, it is deemed necessary to create cooperation among and with local municipalities so as to promote inland areas of interests even within nautical tourism with the final goal to deseasonalize the demand and to boost transit customers.</p> <p>On the other, the promotion of regional nautical tourism should be implemented also among international charter operators, aiming at including Marche Region as a stable “call” in nautical itineraries.</p> <p>Besides, the Working table should plan interventions aimed at increasing connection among seaside infrastructures related to leisure boating to inland tourist attractions, also in consideration of Action ii.5. The implementation of a digital platform represents a useful tool for the purpose of this Action, which would allow customers to locate the closest accessible touristic port with their boat as well as the main areas of interest (to this end, the analysis on landside accessibility in paragraph 4.3 could be initially used).</p>		

ACTION TITLE	Multiannual Regional Plan for dredging and sea-defence interventions	ACTION ID	ii.1
DESCRIPTION	Action ii.1 suggests the implementation of a multiannual integrated regional plan for dredging, maintenance and sea-defence operations in the touristic ports of the region. This measure would respond to the priority needs for nautical accessibility, following the changing trend of size/type of moorings at national level and in the Adriatic-Sea area. Moreover, a unique and integrated plan for the coordination of the interventions in all the ports and marinas would allow to reduce extensively the planning costs, to ease the procedures to obtain authorizations, by adopting a more programmatic approach during preliminary procedures.		

ACTION TITLE	Improvement of the regional regulation on excavation and dredging	ACTION ID	ii.2
DESCRIPTION	Action ii.2 recommends revising and improving the regional regulation on dredging, in order to ease the procedures. The aim is to meet the need for nautical accessibility in the touristic ports of the region and to reduce the prolonged waiting time for the releases of authorizations to excavate sea beds and their management, as well as the environmental investigations carried out by the regional agency for environment (also in Action ii.1). This measure is implemented by the offices in charge of the Marche Region together with local municipalities.		

ACTION TITLE	Rationalisation of berths and targeted development of moorings	ACTION ID	ii.3
DESCRIPTION	Action ii.3 establishes the revision of the Ports Regional Plan with regards to the estimated berths and their characteristics. The revision should be necessarily implemented in accordance with the updates of the demand rates for leisure boating and with the new requirements in terms of berths capacity and size/type. To this effect, it is deemed necessary a further analysis on the demand for leisure boating in each single regional marinas in order to carefully select which of them require implementing actions.		

ACTION TITLE	Definition of minimal services and equipment standards in marinas	ACTION ID	ii.4
DESCRIPTION	Action ii.4 stands for the definition and the implementation of minimum services and equipment standards available in the ports of the region. The definition of these standards must take into account the evolution of the demand, the requirements – especially for elderly residential people – and the power to attract and accommodate occasional users with bigger boats. Besides, services must be driven by digitalization and sustainability in their development. The action is connected to the regional legislation on Marina Resorts. By way of example – although not exhaustive – the outcomes of the questionnaires highlighted the need for general services or equipment in Pesaro and San Benedetto del Tronto, optional technical services in Senigallia, Vallugola, Numana and Pesaro; landside services in Pesaro; cultural and recreational activities in Numana, Senigallia, Pesaro and Civitanova Marche; lack of dedicated services for disabled people in San Benedetto del Tronto, Ancona, Senigallia and Civitanova Marche.		

ACTION TITLE	Local Public Transport, soft mobility and sharing mobility to access marinas	ACTION ID	ii.5
DESCRIPTION	<p>Action ii.5 identifies a permanent working table to define, implement and manage a landside accessibility programme for touristic ports and marinas.</p> <p>For this purpose, it should be taken into consideration the increase in the average age of residential customers and the need to provide in-transit customers with the proper services to reach all the regional areas of interest. Consequently, accessibility will include a mix of transport means: urban local transport, taxis, chauffeur services, sharing mobility, soft mobility, requiring the digitalisation of the services and the shift towards sustainability. Feedbacks on the ports of Vallugola and Marina Dorica highlighted the necessity to foster the link with public transport services and to enhance sharing mobility services to connect the ports with the city centre.</p>		

ACTION TITLE	Programme of regional incentives for energy efficiency and decarbonisation	ACTION ID	iii.1
DESCRIPTION	<p>Action iii.1 establishes the definition and implementation of public subsidies aiming at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Foster energy transition and efficiency of the marinas (as energy production systems from renewable sources or modernisation of lighting systems, etc...); - Obtaining certifications on environmental/energy sustainability (based on international standards as “Ecolabel for small ports” system in the framework of the FRAMESPORT project); - Implementation of infrastructures and equipment for decarbonisation measures in marinas (charging stations for electric vehicles, electric transport, electric forklifts, etc.). <p>This action could be funded by the resources of the European Programme FESR 2021-2027.</p>		

ACTION TITLE	Annual sustainability report on marinas’	ACTION ID	iii.2
DESCRIPTION	<p>Action iii.2 establishes the drafting of an annual report on sustainability for each single regional marina. The report should adhere to the GRI (Global Reporting Initiative) standards in order to show the economic, environmental and social impacts that a give company or organisation has on sustainable development.</p> <p>The Marche Region could be the main responsible for the report elaboration, while marinas managing entities should have the obligation to share the data required for it. This action could be successfully carried out in the framework of the monitoring activities under Action 0.0, detailed in paragraph 4.3.</p>		

ACTION TITLE	Programme of regional incentives for the development of digital infrastructures and services in the marinas	ACTION ID	iii.3
DESCRIPTION	<p>Action iii.3 defines the implementation of a measure which aims at incentivising investments in digital infrastructures and services for the regional touristic ports system. Specifically, in agreement with national and regional regulation on the matter, the action that can be funded on digitalization would focus on:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Infrastructures: upgrade of wireless networks in marinas, installation of digital totems; - Services: development of apps and digital services for information and bookings of services available in the marinas, as well as local touristic activities and offers available, mobility, access to marinas and touristic attractions; interoperability with the digital marketing campaigns carried by Region Marche. <p>The action could be funded by the European Programme ERDF 2021-2027.</p>		

ACTION TITLE	Regional system for monitoring and release of information on market trends	ACTION ID	0.0
DESCRIPTION	<p>Action 0.0 defines the implementation of a monitoring system on regional marinas and of the related market trends; this action could be implemented with the support of in-house entities as highlighted in the 2023 Annual Programme of regional tourism. Paragraph 4.3 provides more details on the implementing procedures.</p>		

4.3 Supporting tools for the operational implementation of some proposed actions

Proposal for a monitoring and informative tool on regional marinas systems trends

As mentioned in the previous paragraph, Action 0.0 is a cross-sectoral action among all the actions to be implemented, which defines the implementation of a monitoring system of the marinas in the region and the related market trends. The aim would be to fill the knowledge gap on this phenomenon, to regularly verify the validity of the plan in place and the conformity of the related intervention, providing inputs to verify the achievement of medium-term objectives (KPI's). Moreover, it would allow the reformulation of needs and strategies in case of adoption of the plan/process and, finally, it would provide an informative tool on the main market indicator for the private bodies operating in this field.

At the operational level, this tool would have the following functional characteristics:

- **Deliverables:** measuring and monitoring annual system to be submitted to local entities and to AdSP for administrative and supervisory functions on the concession granted, as well as the issue of an annual informative report.
- **Ownership:** Marche Region; implementing body: SVEM.
- **Target:** related entities in charge of the planning and programming procedures of the touristic marinas system (Region and AdSP); entities in charge of the administrative functions (AdSP and local municipalities); other entities and bodies interested by the informative aspect of the report.
- **Frequency:** annual issue, data collection in March of each year and issue of the report after two months approximately.

- **Modalities for the information exchange:** initially, the monitoring tools could be submitted and shared in hard-copies or as a file (word, excel, online questionnaire); on a later stage, a management informative software could be developed on a web-server platform, where users, after creating a profile, could receive data by the marinas managing/local entities, archive data, submit queries, release outputs on a dashboard including information that the concerned entities could use to manage data, pre-fill the following annual report.

Landside accessibility analysis to enhance the marinas role as “entry points” to inland areas

Among the strategies and actions described in the previous sections, the importance of those able to foster the integration between leisure boating and local tourism has been widely emphasised, strengthening the role of marinas as “gateways” and access points to inland areas. In this respect, they could contribute to the need to de-seasonalise nautical tourism, to spreading the socio-economic impact of recreational boating on the territory and to attracting occasional/transit users with their own boats, as well as to implementing charter services. All this would allow the region to reach the average levels that these very fields reach in the Adriatic Sea area.

In addition to the actions described above, this document provides a map of road access to the marina from the regional municipalities. This will allow to identify the tourist attractions that are not currently connected and, consequently, to create an integrated tourist offer with half-day/full-day tours departing from the nearest marina³⁰.

The graphic illustrations of the isochrones of road accessibilities by private vehicle within 15-minute distance to/from the regional marinas has been designed based on the mapping of the main tourist attraction in the region³¹ and on the analytic model of the available roads divided into Municipalities. To this effect, a comparison has been made between the current tourist offers throughout the region which include additional half-day tours (cities located within 60-minute distance to/from the marina) or full-day tours (cities located within 60/90-minute distance to/from the marina).

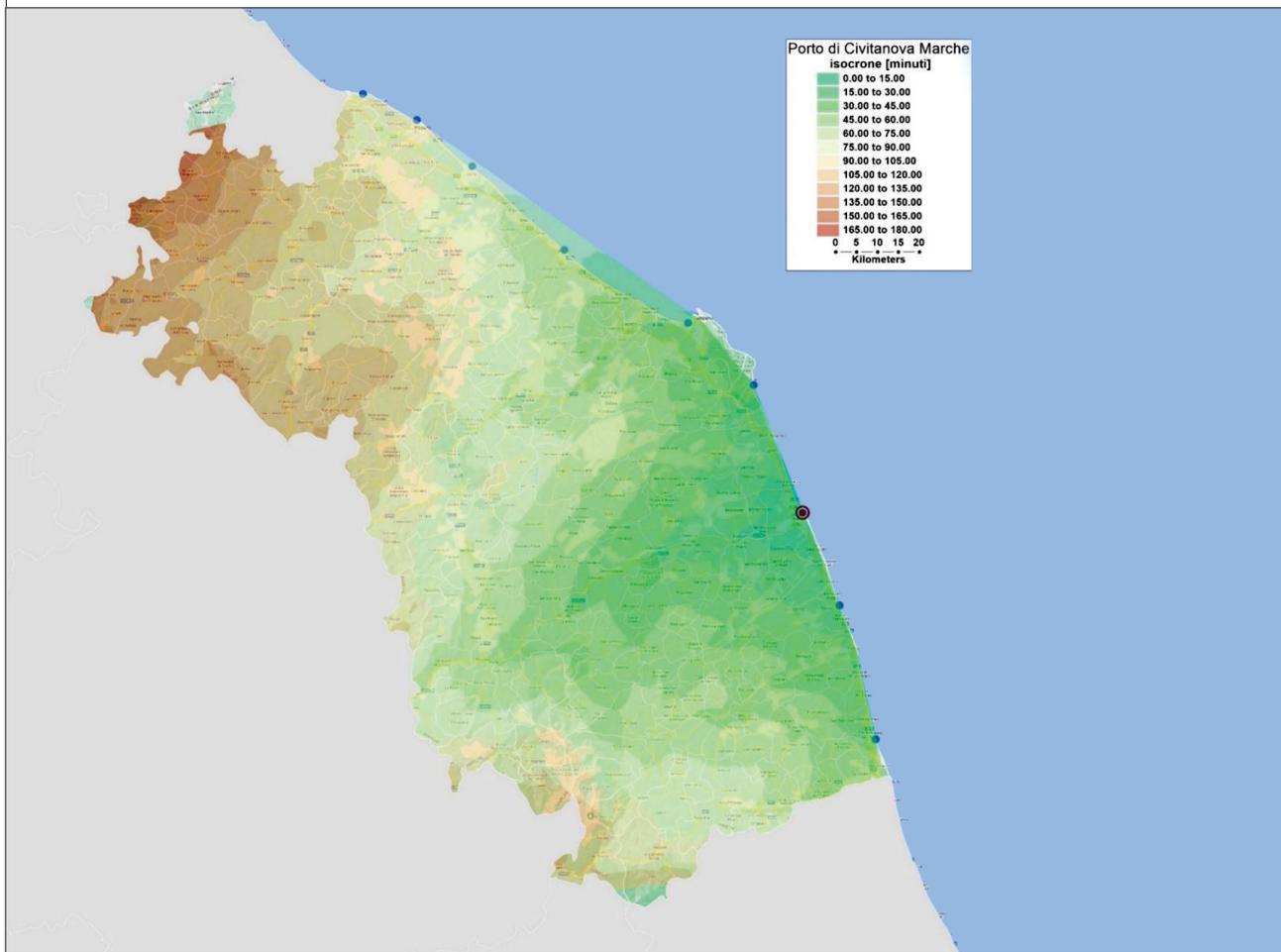
The analysis is proposed for the Port of Civitanova Marche, referring to the complete study carried out by SVEM for the results of all the ports of the Marche Region.

³⁰ The mapping has been carried out based on the landside reachability timing with private vehicles. It is clear that implementing landside accessibility involves several factors (i.e. availability of companies providing the service, agreements among institutions and tourism operators, exc.) Nonetheless, it is believed that the mapping could suggest competent bodies working line where to focus their actions.

³¹ <https://www.turismo.marche.it/it-it/Organizza-il-tuo-viaggio/Punti-IAT/Mappa-delle-Marche-di-Qualita/10416>

Port of Civitanova Marche

Private vehicles isochrones



Destinations	Currently reachable	Potentially reachable*
Half day* (<60 min)	City of Civitanova (including the Medieval village of Civitanova Alta)	Ancona, Jesi, Osimo, Civitanova Marche, Montecassiano, Montecosaro, Montelupone, Recanati, San Ginesio, Sarnano, Treia, Cupra Marittima (archeological site), Grottammare, Montefiore dell'Aso, Ripatransone, Falerone (archaeological site), Fermo, Moresco, Sant'Elpidio al Mare (shopping), Servigliano
Full day (>60 <90 min)	Recanati, Loreto, Riviera del Conero	Riserva Abbadia, Riserva Sentina, Mondolfo, Castelplanio, Corinaldo, Parco Gola Rossa, Senigallia, Staffolo, Cingoli, Parco dei Monti Sibillini, Riserva San Vicino, Matelica, Riserva Torricchio, San Severino Marche (archaeological site), Ascoli Piceno, Camerino, Montedinove, Offida, Rotella, Smerillo (thermal baths)

* The half-day and full-day categorisation is clearly approximate and it could be amended due to duration of the tour visits or if more visits are added to the tour. For the purposes of this work, two factors have been taken into account: driving time by private vehicle and timing for visiting each type of destination. In particular: 90 minutes for villages, 120 minutes for archaeological sites and religious tours, 150 minutes for UNESCO sites and shopping tours, 180 for thermal baths, 240 minutes for national and regional parks and natural reserves.

Bibliografia / Bibliography

- AIPCN - PIANC Sezione Italiana, "Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici", 2002
- Cassa Depositi e Prestiti, "L'economia marchigiana: le 5 eccellenze da cui ripartire", CDP Think Thank Focus territori, aprile 2021
- CNA Produzione Nautica, "Dinamiche e prospettive di mercato della filiera della nautica da diporto", 2019
- Commissione Europea, "Action Plan Accompanying the document COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS concerning the European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region", {COM (2020) 132 final}, 02.04.2020
- Commissione Europea, "Addendum to the communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Adriatic and Ionian Region (EUSAIR)", COM (2022) 44 final
- Commissione Europea, "Assessment of the Impact of Business Development Improvements around Nautical Tourism", 2016
- Commissione Europea, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Joint Research Centre, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., "The EU blue economy report 2022", Publications Office of the European Union, 2022
- Commissione Europea, "Programma operativo nazionale PO FEAMPA 2021-27", Decisione di esecuzione della Commissione C(2022) 8023 final, 3 novembre 2022
- Commissione Europea, "Un nuovo approccio per un'economia blu sostenibile nell'UE - Trasformare l'economia blu dell'UE per un futuro sostenibile", COM SWD 2021/240, 2021
- Commissione Europea, "Il Sistema europeo di indicatori per il turismo, Toolkit ETIS per la gestione sostenibile delle destinazioni", 2016
- Commissione Europea, "Staff working document on nautical tourism", COM SWD (2017), 126 Final, 2017
- Commissione Europea, "Transition Pathways for Tourism", Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs", ISBN 978-92-76-47149-3, 2022
- Commissione Europea, Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on "Union guidelines for the development of the TEN-T", amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013" - COM/2021/812 final e amended proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the TEN-T, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 - COM/2022/384/final
- Confindustria Nautica, "La Nautica in Cifre - Analisi del mercato per l'anno 2022"
- Confindustria Nautica, "La Nautica in Cifre - Monitor trend di mercato 2021-2022"
- Deloitte, "Recreational Boating Market, Snapshot on Global market and Italian shipyards performance", 2022
- Ecorys per conto di Commissione Europea, Maritime Affairs, "Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe", Final Report, 2016
- Ennio Cascetta, "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica in Campania", Area vasta online numero 8/9-2004 - Le politiche per il turismo
- Ennio Cascetta, "Transportation systems analysis", Springer ed., 2009
- Governo italiano, Italia Domani, "Piano nazionale di ripresa e resilienza", <https://www.italiadomani.gov.it/it/home.html>
- Ida Simonella in Presentazione "Porti turistici delle Marche: quali opportunità di sviluppo su nuovi segmenti di mercato", Camera di Commercio Ancona e Assonautica Ancona, 2013
- Ingemar, "Marine d'Italia 2022", <http://www.ali6.org/wp-content/uploads/2020/03/Marina2019.pdf>
- Intesa Sanpaolo - Direzione Studi e Ricerche, "Focus territorio Industry: L'economia marchigiana: quali opportunità di rilancio?", 2021
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), "Piano Strategico del Turismo 2017-2022", 2017
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MIBACT), "Piano Straordinario per la mobilità turistica 2017-2022", 2017
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Il Diporto Nautico in Italia", varie edizioni
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Il Piano di gestione dello spazio marittimo italiano - Area Marittima Adriatico", <https://www.sid.mit.gov.it/documenti-piano>, 2022
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSN-PL)", approvato da parte del Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015

- Ministero del Turismo, 2023, “*Schema del Piano strategico di sviluppo del turismo per il periodo 2023-2027*”, http://documenti.camera.it/leg19/dossier/pdf/AP0044.pdf?_1683540489042
- Parlamento Europeo, “*EU strategy for sustainable tourism*” (2020/2038(INI)) P9_TA(2021)0109, resolution of 25 March 2021
- Raffaele Mancini e Lina Tode, Plan Bleu, “*Relazione di previsione rispetto al settore crocieristico e della navigazione da diporto nel Mediterraneo*”, dicembre 2020
- Regione Marche, “*Linee di indirizzo per il Programma Operativo Complementare (POC) FESR Marche*”
- Regione Marche, “*Masterplan delle Infrastrutture Stradali della Regione Marche*”, D.G.R. 481 del 19/04/2021
- Regione Marche, “*Piano regionale del turismo 2021-2023*”
- Regione Marche, “*Programma annuale del turismo 2022*”
- Regione Marche, “*Programma annuale del turismo 2023*”, approvato con DGR 489 del 13/04/2023
- Regione Marche, “*Piano Paesistico Regionale*”, documento preliminare approvato con DGR n. 140 del 01.02.2010
- Regione Marche, “*Piano di Gestione delle Zone Costiere (Piano GIZC)*”, approvato con Delibera Amministrativa n.104 del 06/12/2019 del Consiglio regionale delle Marche ed aggiornato con DGR n.1015 del 8 agosto 2022
- Regione Marche, “*Piano regionale dei Porti*”, approvato con Deliberazione amministrativa del Consiglio Regionale nr. 149 del 2 febbraio 2010
- Regione Marche, “*Programma operativo regionale (POR) finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2021-2027*”
- Regione Marche, “*Strategia Regionale di Sviluppo Sostenibile (SRSS)*”
- Risposte Turismo, “*Adriatic Sea Tourism Report*”, varie edizioni
- Spinelli, R. e Benevolo, C., “*Sustainability in the Mediterranean tourist ports: The role of certifications. Tourism and Hospitality Research*”, 0(0).<https://doi.org/10.1177/14673584231151896>, 2023
- UnionCamere, Istituto Tagliacarne, Camera di Commercio di Frosinone e Latina, “*X Rapporto sull’economia del Mare*”, 2022

