



Madau, Caterina; Contini, Maria Vittoria (2009) *Portualità turistica e paesaggio in Sardegna*. In: *Paesaggi e sviluppo turistico: Sardegna e altre realtà geografiche a confronto: atti del Convegno di studi*, 15-17 ottobre 2008, Olbia, Italia. Roma, Carocci editore. p. 555-567. (Collana del Dipartimento di teorie e ricerche dei sistemi culturali, Università degli studi di Sassari, 4. Sezione geografica, 1). ISBN 978-88-430-5078-9.

<http://eprints.uniss.it/7170/>

Collana del Dipartimento di
TEORIE E RICERCHE DEI SISTEMI CULTURALI / 4
Università degli Studi di Sassari
Sezione geografica / 1



A.D. MDLXII

Direttore della collana: Mario Atzori

Referenti di sezione: Aldo Maria Morace, Aldo Sari, Maria Margherita Satta,
Giuseppe Scanu, Mauro Visentin

Paesaggi e sviluppo turistico

Sardegna e altre realtà geografiche a confronto

Atti del Convegno di studi, Olbia 15-17 ottobre 2008

A cura di Giuseppe Scanu



Carocci editore

Questo progetto editoriale è stato sostenuto dalla:



Fondazione
Banco di Sardegna

con il contributo di:

Presidenza del Consiglio Regionale, Assessorato Affari Generali
della Regione Autonoma della Sardegna, Banco di Sardegna,
Banca di Sassari, ERSU Sassari

1^a edizione, dicembre 2009
© copyright 2009 by
Carocci editore S.p.A., Roma

Realizzazione editoriale: studioagostini, Roma

Finito di stampare nel dicembre 2009
dalla Litografia Varo (Pisa)

ISBN 978-88-430-5078-9

Riproduzione vietata ai sensi di legge
(art. 171 della legge 22 aprile 1941, n. 633)

Senza regolare autorizzazione,
è vietato riprodurre questo volume
anche parzialmente e con qualsiasi mezzo,
compresa la fotocopia, anche per uso interno
o didattico.

Portualità turistica e paesaggio in Sardegna*

di *Caterina Madau***
e *Maria Vittoria Contini***

I

Premessa

In questi ultimi anni il turismo nautico è stato interessato da notevoli cambiamenti confermati sia dalla crescita delle infrastrutture portuali, sia dall'aumento del numero di posti barca, determinato da un numero sempre maggiore di immatricolazioni di nuove imbarcazioni. Certo, l'incremento del settore va letto nel più vasto ambito dei business legati all'economia del mare, al cui interno la nautica da diporto costituisce uno dei comparti (CENSIS, 2002). Questo trend positivo può essere stato influenzato da importanti novità legislative intervenute proprio per regolamentare il settore assegnandogli dignità di comparto a sé: la legge n. 172/2003 e il Codice della nautica da diporto¹. È importante sottolineare che i citati strumenti legislativi completano, parzialmente, un processo di miglioramento del settore che ha avuto inizio con il D.P.R. n. 509/1999, con il quale si è accordata ai privati la possibilità di ottenere una concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto². L'emanazione del decreto, semplificando le procedure per la costruzione dei porti turistici, ha consentito una forte crescita degli investimenti in tale direzione rendendo più agevole la competizione con gli altri paesi del Mediterraneo, in particolare Francia, Spagna e Croazia, che vedono nel diporto nautico un interessante motore per lo sviluppo economico e turistico delle proprie coste. Nel complesso, la citata normativa se anche può ritenersi un primo buon risultato per la promozione e lo sviluppo del turismo nautico, non rappresenta comunque la soluzione delle problematiche del settore. A livello nazionale si registrano ancora alcuni ritardi, soprattutto in relazione alla costruzione di ulteriori posti barca – che pure

* Sono da attribuire a C. Madau i PARR. 1 e 4; i PARR. 2, 3, 5 e la ricerca bibliografica sono da attribuire a M. V. Contini.

** Dipartimento di Teorie e ricerche dei sistemi culturali, Università degli Studi di Sassari.

sono aumentati dal 1997 al 2006 (141.556) di circa il 50% – e all'organizzazione dei servizi portuali. Sembra emergere, inoltre, il bisogno di un ulteriore potenziamento del sistema di collegamento tra i porti turistici e il retroterra anche per incentivare il turismo escursionistico presso un utente spesso poco incline, qual è il diportista nautico. L'offerta e la qualità delle infrastrutture, la consistenza dei posti barca offerti lungo i litorali, la loro capillarità, segnatamente alla facilità di accesso, risultano tutti elementi di fondamentale importanza per lo sviluppo e la crescita del comparto. Ciò è oltremodo vero nel caso specifico della Sardegna, che per la sua posizione geografica potrebbe porsi come nodo strategico nel Mediterraneo se solo si creassero le condizioni per realizzare un efficace sistema di portualità turistica, sviluppando soprattutto le economie di rete e sfruttando i vantaggi, le specificità e le potenzialità che ciascun porto detiene. Con la consapevolezza che tutto il sistema portuale debba essere riorganizzato e nell'attesa che la Regione adotti un proprio Piano di portualità turistica, il presente lavoro intende comunque esaminare il rapporto esistente tra porti turistici e paesaggio alla luce della loro distribuzione negli ambiti di paesaggio individuati dal Piano paesaggistico regionale.

2

La tipologia delle strutture

Un elemento importante del D.P.R. del 1999, non foss'altro perché va a colmare una lacuna, è la definizione di porto turistico, finora mai contemplata in alcun strumento legislativo. In relazione a ciò si definisce porto turistico: «il complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari» (art. 2). La definizione, pur arricchita da ulteriori specifiche che precisano cosa debba intendersi per «approdo turistico» e «punto d'ormeggio»³, in ciò differenziandoli dal «porto turistico», con l'uso dell'avverbio «precipuamente» lascia comunque qualche margine d'incertezza circa la tipologia delle imbarcazioni che in un porto turistico possono trovarvi ricovero.

In ogni caso, la tipologia delle strutture contemplate non sembra esaurire appieno le esigenze di chi è interessato ad indagare il comparto del turismo nautico. A questo proposito, il Rapporto sul turismo nautico (2008), redatto dall'Osservatorio nautico nazionale⁴, per rendere funzionali i criteri del D.P.R. 509 integra quest'ultimo con le altre tipologie riportate su “Pagine Azzurre Edizione 2007”, che oltre ad essere la pubblicazione più dettagliata in merito alle informazioni riguardanti la tipologia delle strutture e dei servizi presenti, chiarisce anche il significato di porto turistico restringendo il “campo di applicazione” a: infrastruttura

costruita appositamente per il diporto. Nella TAB. 1 si riporta una sintesi delle caratteristiche di alcune tipologie, scelte fra le più significative.

TABELLA 1
Classificazione delle tipologie di portualità turistica

Tipologie	Descrizione
Porto turistico (marina)	Infrastruttura costruita appositamente per il diporto che risulta essere ben protetta in tutte le condizioni climatiche. Dotato di innumerevoli servizi, viene costruito secondo un progetto originale che comprende, anche, la realizzazione di negozi e infrastrutture residenziali e turistiche.
Porto	Infrastruttura pubblica, non utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto, in quanto capace di ospitare differenti tipologie di imbarcazioni. Si tratta di una struttura protetta da una o più dighe esterne, al cui interno si trova un elevato numero di servizi per le imbarcazioni, non paragonabile a quelli forniti dai Marina.
Porto Canale	Infrastruttura caratterizzata dalla peculiare posizione posta lungo le foci dei fiumi, nelle lagune, in canali artificiali, ecc. purché in diretta comunicazione con il mare. È una struttura estremamente protetta dal moto ondoso e dal punto di vista dei servizi può essere assimilabile a seconda della maggiore o minore offerta ai Marina oppure ai Porti.
Darsena	Categoria di infrastrutture paragonabile ai Marina se non fosse per la minor offerta di servizi. Al suo interno vi sono zone adibite al rimessaggio a mare e alla sosta-riparazione.
Approdo (banchina/pontile)	Costituita da strutture temporanee, spesso non è un'infrastruttura particolarmente protetta dalle condizioni climatiche e viene prevalentemente utilizzata per l'approdo temporaneo e la discesa a terra.
Spiaggia attrezzata	Può essere considerata tale, quella spiaggia non sottoposta ad un'intensa azione del moto ondoso durante tutto il corso dell'anno. Situata in zone prettamente turistiche, i servizi offerti da una spiaggia attrezzata sono limitati alla loro principale funzione di varare o di mettere a secco numerose imbarcazioni di dimensioni e pescaggio ridotto.
Rada	Insenatura della costa protetta dalla maggior parte dei venti, dove le imbarcazioni possono ancorare e da cui è possibile raggiungere agevolmente la costa per mezzo di piccole imbarcazioni a remi.

Fonte: elaborazione dal Rapporto sul turismo nautico (2008).

Sulla base della classificazione riportata nella TAB. 1, l'Osservatorio nautico nazionale riferisce che l'Italia dispone di 502 infrastrutture, con un totale di 141.556 posti barca, variamente distribuite nelle diverse tipologie, ma con una netta prevalenza di quelle pubbliche non utilizzate esclusivamente per la nautica da diporto (TAB. 2). Anche in Sardegna, che dispone di 74 infrastrutture con 13.151 posti barca, prevale la medesima tipologia.

TABELLA 2

Tipologie portuali in Italia e nella Regione Sardegna al 2007

Regioni	N° infr.	Porto turistico marina	Porto	Porto indust./ comm.	Porto Canale	Darsena	Approdo	Spiaggia Attrezz.	Rada
Totale nazionale	502	61	223	16	38	63	91	3	7
Sardegna	74	9	34	1	2	4	24	-	-

Fonte: elaborazione dal Rapporto sul turismo nautico (2008).

A conferma della difformità nell'interpretazione di porto turistico è sufficiente confrontare questi dati con quelli riportati dalla Regione Sardegna, secondo la quale lungo i 1.849 km di perimetro costiero sono localizzate 56 infrastrutture classificate come porti turistici, che danno ospitalità a 14.479 posti barca. Da quanto detto, è evidente che la difformità riguarda anche il numero dei posti barca che varia anche considerevolmente a seconda delle fonti di analisi utilizzate⁵.

Ciò premesso, nel presente lavoro, finalizzato ad indagare la portualità turistica nell'ambito del Piano paesaggistico regionale (PPR), per ragioni di uniformità si è scelto di fare riferimento ai dati forniti dalla Regione Sardegna.

3

Il sistema dei porti turistici della Sardegna e il Piano paesaggistico

La Regione Sardegna ha adottato il proprio Piano paesaggistico, relativo alla fascia costiera individuata come ambito 1 di paesaggio, a sua volta suddivisa in 27 sub-ambiti definiti sulla base di una metodologia complessa che tiene conto delle interazioni tra gli assetti ambientale, storico-culturale e insediativo. I porti turistici a cui si fa riferimento nel Piano, discendono dalla classificazione prevista dalla delibera regionale 35/24 dell'11 agosto 1983 e del piano dei trasporti approvato nel 1997

e ripreso nel 2001. La delibera indica l'individuazione di due livelli fondamentali di strutture per la nautica da diporto: nel primo sono contemplati porti turistici e i marina, intesi come strutture permanenti dotate di attrezzature e servizi⁶. Nel secondo sono contemplati tutti quegli scali e le relative attrezzature che consentono l'attracco e la fornitura di servizi in via temporanea: attracchi, pontili, attrezzature di spiaggia per la nautica del tempo libero (importanza stagionale). Nel Piano, tuttavia, non sono stati presi in considerazione le strutture di secondo livello per via della loro mobilità. È bene precisare che i porti all'interno del Piano non sono oggetto di indagini accurate, né potevano esserlo, avendo il Piano paesaggistico ben altre finalità. Del resto la pianificazione delle infrastrutture portuali turistiche è attualmente oggetto di un apposito "Piano regionale della rete di portualità turistica", in corso di elaborazione⁷, al cui interno, come si evince dall'accordo di programma, le infrastrutture portuali turistiche sono intese come facenti parte di un sistema dove sviluppare sinergie tali da rendere il comparto della nautica da diporto un fattore fondamentale dello sviluppo regionale. I porti turistici, comunque, nei limiti di cui si è detto, divengono oggetto del PPR il quale include, come scriveremo più avanti, la riqualificazione infrastrutturale. Tuttavia, prima di richiamare le principali strategie previste per la loro riqualificazione, si rende opportuno indagare sulla loro distribuzione all'interno degli ambiti, premettendo, comunque, che questa è frutto di un processo che è venuto a maturazione in tempi assai rapidi. Infatti, le strutture dedicate alla nautica da diporto quando il fenomeno era elitario, si trovavano in piccole zone ricavate all'interno di bacini e baie protette, attrezzate per l'ormeggio spesso direttamente dai proprietari delle imbarcazioni con l'utilizzo di corpi morti e gavitelli, pali o pontili di fortuna in legno. Quando la nautica da diporto ha cominciato a diffondersi presso sempre più vaste fasce di appassionati, questi impianti "iniziali" si sono trasformati in strutture più importanti e attrezzate, organizzate e realizzate con nuove soluzioni tecniche per l'ormeggio, sottraendo normalmente sempre maggiori spazi nell'ambito dei porti commerciali. In tempi più recenti si sono concepite strutture portuali realizzate *ex novo*, al di fuori dei preesistenti porti commerciali, ad esclusivo servizio della nautica da diporto dando vita ai moderni porti turistici, molti dei quali svolgono la loro funzione soprattutto nel periodo estivo. Questo elemento, insieme ad altri, quali ad esempio la loro prossimità ad aree marine protette, pone l'esigenza di un'attenta pianificazione sia in merito all'espansione sia in relazione allo sviluppo qualitativo (Adamo, 2004). Pianificazione che dovrà tener conto delle ragioni dell'economia non meno che di quelle dell'ambiente, evitando i conflitti tra le diverse istanze⁸.

Nel panorama dell'attuale offerta portuale turistica in Sardegna, emergono in modo particolare tra le 56 strutture dedicate al diporto: Porto Cervo (700 posti barca) tra i più attrezzati dell'isola, Villasimius (750 posti barca), Alghero (500 posti barca) e La Caletta-Siniscola (170 posti barca).

Gli ambiti 16, 17, 18, 19 tutti ricadenti in Provincia di Olbia Tempio sono quelli maggiormente serviti da porti; ciò è dovuto non solo, alla particolare conformazione del territorio che offre in alcune zone approdi naturali e sicuri, ma anche alla presenza di imprenditorialità più evolute e mature (TAB. 3). Questo tratto di costa, compreso tra Santa Teresa di Gallura e San Teodoro, si estende per 170 km e possiede un totale di 6.447 posti barca; attualmente accoglie marine di altissimo livello qualitativo, operative da numerosi anni come Porto Cervo, Porto Rotondo e Marina di Portisco. Nella citata fascia costiera si riversa nei mesi estivi un grande flusso di diportisti con una conseguente saturazione delle strutture por-

TABELLA 3

Porti turistici per comuni della provincia di Olbia Tempio ed ambiti di paesaggio di appartenenza e posti barca

Prov.	Comune	Ambito	Porti turistici	Posti barca
OT	Trinità d'Agultu e Vignola	16	Marina Isola Rossa	379
OT	Arzachena	17	Marina di Cannigione3	100
OT	Arzachena	17	Marina di Cala Bitta	200
OT	Arzachena	17	Marina di Porto Cervo	700
OT	Arzachena	17	Marina dell'Orso	410
OT	Arzachena	17	Marina di Cannigione1	220
OT	Arzachena	17	Marina di Cannigione2	90
OT	La Maddalena	17	Marina di Calamangiolpe	70
OT	La Maddalena	17	Marina Calacamiciotto	200
OT	La Maddalena	17	Marina di Calagavetta	130
OT	La Maddalena	17	Marina di Porto Massimo	134
OT	Palau	17	Marina di Porto Palau	400
OT	Santa Teresa Gallura	17	Porto di Santa Teresa	650
OT	Golfo Aranci	18	Marina di Baia Caddinas	115
OT	Golfo Aranci	18	Porto Marana	300
OT	Olbia	18	Marina di Olbia	120
OT	Olbia	18	Marina di Costa Corallina	137
OT	Olbia	18	Marina di Portisco	584
OT	Olbia	18	Porto Oro	47
OT	Olbia	18	Marina di Porto Rotondo	670
OT	Budoni	19	Marina Porto Ottiolu	405
OT	San Teodoro	19	Marina di Puntaldia	386
Totale Provincia Olbia Tempio				6.447

Fonte: elaborazione Regione Autonoma della Sardegna (2006).

tuali, non in grado di contenere l'esuberante domanda. Nelle rimanenti coste dell'isola invece molti porti rimangono sotto utilizzati.

La situazione portuale della Provincia di Sassari (ambiti 11, 13, 14) non presenta sostanziali differenze rispetto a quella cagliaritano (ambiti 1, 2, 4, 25, 27), contando la prima 11 strutture concentrate soprattutto tra i comuni di Alghero e Stintino; mentre la provincia di Cagliari ospita 10 porti turistici concentrati per lo più nel capoluogo. Di notevole importanza è la marina di Villasimius, che oltre ad avere la possibilità di ospitare fino a 750 barche, risulta tra le più attrezzate della Sardegna (TAB. 4).

Il Sulcis Iglesiente (ambito 6), nella sua fascia costiera, conta 7 strutture portuali dedite al turismo nautico, localizzate nelle isole minori di Sant'Antioco e Carloforte (TAB. 5).

TABELLA 4

Porti turistici per comuni delle province di Sassari e Cagliari ed ambiti di paesaggio di appartenenza e posti barca

Prov.	Comune	Ambito	Porti turistici	Posti barca
SS	Alghero	13	Base nautica Usai srl	80
SS	Alghero	13	Marina di Alghero	170
SS	Alghero	13	Marina di cala Tramariglio	120
SS	Alghero	13	Marina di Porto Conte	300
SS	Castelsardo	14	Marina di Castelsardo	600
SS	Porto Torres	14	Cormorano Marina	400
SS	Stintino	14	Marina di Stintino	80
SS	Stintino	14	Marina di Portu Mannu1	75
SS	Stintino	14	Marina di Portu Mannu2	99
SS	Stintino	14	Marina di Portu Mannu3	47
SS	Stintino	14	Marina Porto Minore	80
Totale Provincia Sassari				2.051
CA	Cagliari	1	Marina di Bonaria-su Siccu	294
CA	Cagliari	1	Marina del Sole	200
CA	Cagliari	1	Marina Piccola	280
CA	Cagliari	1	Marina Sant'Elmo	250
CA	Pula	2	Marina di Calaverde	88
CA	Sarroch	2	Marina di Perd'e Sali	247
CA	Teulada	4	Marina di Teulada	133
CA	Villaputzu	25	Marina Porto Corallo	255
CA	Quartu Sant'Elena	27	Marina di Capitana	500
CA	Villasimius	27	Marina di Villasimius	740
Totale Provincia Cagliari				2.987

Fonte: elaborazione Regione Autonoma della Sardegna (2006).

TABELLA 5

Porti turistici per comuni della provincia di Carbonia Iglesias ed ambiti di paesaggio di appartenenza e posti barca

Prov.	Comune	Ambito	Porti turistici	Posti barca
CI	Calasetta	6	Marina di Calasetta	208
CI	Carloforte	6	Marina di Carloforte	250
CI	Carloforte	6	Marina di Carloforte 2	100
CI	Carloforte	6	Marina di Villamarina-Isola Paiana	77
CI	Portoscuso	6	Marina di Portoscuso	385
CI	Sant'Antioco	6	Marina di Sant'Antioco	250
CI	Sant'Antioco	6	Marina di lungomare De Pompeis	130
Totale Provincia Carbonia Iglesias				1.400

Fonte: elaborazione Regione Autonoma della Sardegna (2006).

Scarsa, invece, la concentrazione di porti turistici nelle coste delle province di Oristano (ambiti 9, 11), Nuoro (ambiti 20 e 22) e in Ogliastra (ambito 23), ciascuna delle quali conta solo due strutture portuali dedicate al turismo nautico (TAB. 6).

Il tratto costiero della Provincia del Medio Campidano ricade nel territorio del Comune di Arbus e si estende per circa 47 chilometri: risulta privo di porti turistici.

TABELLA 6

Porti turistici per comuni delle province di Nuoro, Ogliastra e Oristano ed ambiti di paesaggio di appartenenza e posti barca

Prov.	Comune	Ambito	Porti turistici	Posti barca
NU	Siniscola	20	Marina di La Caletta	174
NU	Dorgali	22	Porto di Cala Gonone	150
Totale Provincia Nuoro				324
OG	Balnei	23	Marina di Santa Maria Naverrese	350
OG	Tortolì	23	Marina di Arbatax	400
Totale Provincia Ogliastra				750
OR	Oristano	9	Marina di Torregrande	400
OR	Bosa	11	Marina di Bosa	120
Totale Provincia Oristano				520

Fonte: elaborazione Regione Autonoma della Sardegna (2006).

In linea di massima, le strutture portuali presenti negli ambiti vengono meno ad una logica di sistema; il risultato è chiaramente constatabile in quanto, la maggior parte degli approdi sono privi di collegamenti stradali con i centri dell'entroterra, con gli aeroporti, spesso distanti da strutture ricettive e da attrattive culturali; ma il fatto maggiormente preoccupante è che essi, non sono collegati tramite una rete telematica regionale dei porti turistici, costituendo un occasionale rifugio per la navigazione da diporto.

4

Riqualificazione del sistema della portualità come valorizzazione del paesaggio

La Regione attraverso il PPR si dota di uno strumento che tutela i diritti del paesaggio, ricerca la qualità e la compatibilità delle trasformazioni.

Il Piano persegue la finalità di migliorare la qualità della vita dei cittadini promuovendo forme di sviluppo sostenibile⁹. In questo modo la politica si assume l'impegno di consegnare alle generazioni future un paesaggio che sia testimone dell'identità regionale.

All'interno dei 27 ambiti sono state riconosciute le aree di interesse paesaggistico, compromesse o degradate. Il documento regionale assegna a ogni parte del territorio precisi obiettivi di qualità e stabilisce le regole per il mantenimento delle caratteristiche principali, per lo sviluppo urbanistico ed edilizio, ma anche per il recupero e la riqualificazione. I Comuni e le Province dovranno adeguare tutti gli atti di programmazione e pianificazione seguendo questi principi.

I porti, come si è già detto, sono indagati nell'ambito dell'assetto insediativo, il quale rappresenta una delle tre letture del territorio a cui il PPR fa riferimento, per individuare, non solo gli elementi che ne compongono l'identità, ma anche le regole da stabilire affinché di ogni parte di territorio siano tutelati i valori ed evidenziati i "non valori".

Il rapporto tra assetto insediativo e paesaggio rimanda immediatamente al paesaggio costruito o al paesaggio edificato, cioè a quel paesaggio in cui le trame del rapporto tra spazio società sono particolarmente fitte.

Se certi elementi e forme di insediamenti, sedimentatesi nel lento incedere del tempo storico, esprimono l'identità dei luoghi, peraltro molto ben vivibili in vaste aree della Sardegna, altri, frutto dell'organizzazione territoriale più recente, che risponde ai tempi veloci della "modernizzazione", non sono assimilabili al concetto di bene identitario. Va da sé che i porti turistici, in quanto prodotto indiscusso della modernizzazione, non possono essere considerati come espressione dell'identità dei luoghi. Semmai, poiché elementi a servizio del turismo, cioè di quello che il Piano considera "elemento occasionale" determinato più da spinte esogene che endogene, sembrano partecipare anch'essi alla destruttu-

razione del paesaggio. Ciononostante, sono anch'essi oggetto di attenzione, nei limiti consentiti da quelle che sono le finalità del PPR. Ciò precisato, il PPR propone alcuni indirizzi di recupero e riqualificazione, laddove le analisi effettuate abbiano evidenziato elementi di debolezza nel sistema di relazioni interne tra porto turistico e mobilità (ambito n. 2 "Nora" e n. 6 "Carbonia e isole sulcitane") o tra porto turistico e sistema degli insediamenti turistici (ambito n. 23 "Bassa valle del Flumendosa" e ambito n. 25 "Ogliastra"), oppure, nel sistema di relazioni esterne (ambito n. 22 "Supramonte"). In altri casi, invece, il porto turistico è visto come nodo strategico attraverso il quale rilanciare insediamenti o nuclei abitati (ambiti n. 13 "Alghero" e n. 19 "Budoni-San Teodoro"). In altri casi, ancora, la qualificazione del sistema della portualità è pensata per favorire le relazioni anche percettive tra il paesaggio marino e quello terrestre (ambiti n. 17 "Gallura costiera nord-orientale" e n. 18 "Golfo di Olbia")¹⁰. Infine, in altri casi, gli indirizzi sono volti alla riqualificazione dei porti turistici e dei nuclei urbani o dei nuclei costieri attraverso la realizzazione di un progetto unitario intercomunale (ambito n. 20 "Monte Albo")¹¹.

5 Conclusioni

Ci sembra necessario qui ricordare come la dislocazione degli approdi turistici non sia casuale, ma abbia, invece, una stretta correlazione con la presenza non solo di paesaggi costieri particolarmente attraenti, ma anche di località turistiche di richiamo nazionale ed internazionale. Infatti è proprio il Nord Sardegna, in particolare la Gallura, a denunciare la maggiore concentrazione di questi porti. Da ciò ci appare scontato auspicare che le azioni dirette ad una loro riqualificazione e le ipotesi di un loro incremento nel numero siano attuate in sintonia con le politiche di intervento sostenibili previste per gli ambiti costieri di appartenenza.

Nell'intento, poi, di rendere possibile la navigazione intorno all'isola con i necessari margini di sicurezza, anche per il naviglio minore, attenuando le grandi distanze tra approdo e approdo, sarà necessario pensare ad un sistema di portualità turistica organica e gerarchizzata in termini funzionali, dove le nuove realtà non siano avulse dal contesto costiero che le ospita e possano trasformarsi in veri e propri fatti di sviluppo locale. È stato rilevato, infatti, che un aumento di posti barca costituirebbe per la Sardegna un'occasione di nuova occupazione: dal momento che le stime più recenti ritengono che per ogni quattro posti barca corrisponda un posto di lavoro.

Si può, in conclusione, affermare che interventi mirati nel comparto dei porti turistici, pur nell'attenzione delle esigenze di tutela del paesaggio, possano presentare, verosimilmente, grandi possibilità di crescita economica e di redditività.

Note

1. La legge del 2003 concernente le *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico*, ha modificato ed integrato la disciplina precedente inserendo una serie di disposizioni non tutte strettamente connesse al diporto, ma tali da avere una ricaduta sul settore. L'intento di questa legge è stato di accordare la disciplina interna con quella europea, semplificare e snellire le procedure amministrative legate al diporto e alleggerire il carico fiscale (Claroni, 2004). Il Codice della nautica da diporto (D.Lgs. 171/2005) ha riunito le precedenti leggi che regolavano il settore, prevedendo un *corpus* normativo unico che sottolinea la specificità di tale tipo di navigazione e la sottrae alle norme più generali del codice della navigazione. Un primo chiarimento si ha fin dalla stessa definizione: «[...] si intende per navigazione da diporto quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro» (art. 1 comma 2). In tale ambito rientrano tutti coloro che praticano tale attività, indipendentemente dalla tipologia di mezzo o propulsione utilizzata e dalle sue dimensioni.

2. Il provvedimento, tuttavia, non contempla la possibilità della gestione da parte dei privati. La separazione tra concessione e gestione, rileva Claroni (2004) potrebbe, paradossalmente, rappresentare un ostacolo allo svolgimento dell'iniziativa economica privata nel settore della nautica da diporto.

3. L'approdo turistico è «la porzione dei porti polifunzionali aventi la funzione di cui all'art. 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'espletamento di servizi complementari»; i punti d'ormeggio, sono «le aree demaniali e gli specchi acquei, dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, allaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto».

4. L'Osservatorio nautico nazionale è stato costituito nel luglio 2008 con la firma della convenzione fra la Provincia di Genova, UCINA – Unione costruttori industrie nautiche e affini, l'Accademia italiana della Marina mercantile, CERIST – Centro di ricerca per l'innovazione e lo sviluppo del turismo – e DIEM – Dipartimento di economia e metodi quantitativi – dell'Università di Genova. L'Osservatorio nasce su proposta di UCINA per rispondere alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire le tematiche relative alla domanda turistica legata all'acqua – dagli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato, legislativi – e dare vita ad un insieme coerente di informazioni utilizzabili per lo studio e lo sviluppo di questo importante comparto generato dalla nautica.

5. I dati di fonte ministeriale provengono dai registri di immatricolazione delle capitanerie di porto, e come tali, appaiono maggiormente attendibili, pur se fortemente sottodimensionati, sia perché si riferiscono esclusivamente al naviglio registrato, sia perché molti mezzi, pur appartenendo a cittadini italiani, aggirano l'obbligo di immatricolazione ricorrendo ad iscrizioni di comodo coperte da bandiere ombra. I dati di fonte Ucina sono frutto di stime analizzando le serie storiche dei natanti venduti e dalle proiezioni sullo stato di usura e di ritiro di quelli circolanti, prendendo in considerazione tutte le categorie del diporto nautico finendo così per sovradimensionare la reale consistenza (Gasparini, 2004).

6. I marina si differenziano per la caratteristica residenziale e ricettiva strettamente connessa con l'attività di banchina.

7. La pubblicazione di tale documento è prevista entro la fine del 2011. Al momento è stato siglato un Accordo di programma quadro, sullo «studio di fattibilità sul completamento della rete portuale turistica isolana con riferimento ai quadranti nord-occidentale, nord-orientale, sud-occidentale e sud-orientale».

8. Tale problematica meriterebbe puntuali approfondimenti, soprattutto in relazione alla crescita del numero di aree protette che anche la Sardegna ha conosciuto in questi ultimi anni.

9. Più in generale, le finalità del PPR, esplicitate nelle norme tecniche di attuazione, sono quelle di: a) «preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo»; b) «proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità»; c) «assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibili, al fine di conservarne e migliorarne le qualità» (art. 1, comma 4).

10. Ad esempio nel caso dell'isola della Maddalena si suggerisce la riqualificazione attraverso una progettazione integrata del fronte sul mare che comprende Padule ad ovest, il centro abitato di La Maddalena, fino all'ex Arsenale militare verso est, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori interessati per il raggiungimento di uno scenario condiviso, che preveda la rifunionalizzazione delle architetture militari, la rilocalizzazione degli approdi, il riordino distributivo degli spazi pubblici di relazione, il coordinamento degli interventi privati ed il ripristino degli equilibri del sistema ambientale.

11. Il riferimento è tra il nucleo urbano di Siniscola e il porto di La Caletta la cui riqualificazione è da integrarsi con il nucleo costiero di San Giovanni nel Comune di Posada.

Riferimenti bibliografici

- ADAMO F. (2004), *Turismo e territori in Italia 1*, Pàtron, Bologna.
- ID. (2004), *Approdi turistici*, in *Atlante dei tipi geografici*, IGM, Firenze, pp. 569-72.
- ANGELONE C. (2004), *La nuova problematica giuridica e i porti turistici*, Giuffrè, Milano.
- ANTONINI A., MORANDI A. (a cura di) (1999), *La navigazione da diporto. Le infrastrutture, l'organizzazione, i contratti e le responsabilità*, in *Atti del Convegno*, Giuffrè, Milano.
- CENSIS (2002), *L'impatto economico ed occupazionale del "cluster" marittimo italiano*, Franco Angeli, Milano.
- ID. (2006), *Terzo rapporto sull'economia del mare 2006. Crescita economica capitale umano dell'ambiente del cluster marittimo italiano*, Franco Angeli, Milano.
- CLARONI A. (2004), *Il contratto di ormeggio nella portualità turistica*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna.
- DI CESARE F. (2001), *L'Italia investe nel turismo nautico*, in *Decimo rapporto sul turismo italiano*, Mercury, Firenze.
- FEDERAZIONE DEL MARE, RINA (2004), *L'economia del mare per l'ambiente best practice nel sistema marittimo nella tutela ambientale 2004*, Franco Angeli, Milano.
- FERRO G. (1985), *Diario di bordo: libro della prima navigazione e scoperta delle Indie/Cristoforo Colombo; introduzione, traduzione e commento di Gaetano Ferro*, Mursia, Milano.
- FORLANI F. (2007), *Turismo nautico e porti turistici. Quali prospettive nelle Marche?*, Quattro venti, Urbino.

- ID. (2008), *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Franco Angeli, Milano.
- GASPARINI M. L. (2004), *Turismo e diporto nautico: il ruolo dei porti per la gestione integrata*, in F. Adamo (a cura di), *Turismo e territorio in Italia*, I, Pàtron, Bologna, pp. 161-79.
- GILLES D. (1990), *Porti turistici nel Mediterraneo*, Mursia, Milano.
- GRIGOLI M. (2004), *Diporto e turismo nautico*, Franco Angeli, Milano.
- ID. (2005), *La disciplina del turismo nautico*, Franco Angeli, Milano.
- ID. (2007), *La navigazione da turismo*, Cacucci, Bari.
- MARCHMENT J. (2008), *Corsica e Nord Sardegna. Coste, porti e approdi*, Il Frangente, Verona.
- MERCURY (2001), *Decimo rapporto sul turismo italiano*, Touring Club Italiano, Milano.
- ID. (2008), *XVI Rapporto sul turismo italiano*, Franco Angeli, Milano.
- MINISTERO DELL'AMBIENTE (2008), *Il manuale del buon diportista*, Algraphy, Genova.
- OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE (2008), *Rapporto sul turismo nautico*, studio grafico Andrea Musso, Genova.
- QUAGLI A. (2009), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto di Imperia*, Franco Angeli, Milano.
- REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA (2006), *Piano paesaggistico regionale. Primo ambito omogeneo*, Regione autonoma della Sardegna, Cagliari.
- RIZZO G. (1986), *Diporto nautico e fascia costiera*, in CNR *L'umanizzazione del mare*, Roma.
- RUGGIERO V., SCROFANI L., RUGGIERO L., ARISCO M. N., CAPONETTO A. D. (2007), *Portualità, turismo nautico e distretti turistici della Sicilia*, in *Sviluppo turistico e trasformazioni territoriali. Aree urbane, ecosistemi e complessità regionale*, PRIN, Rapporto finale, pp. 229-51.
- SCANU G. (1994), *Piani territoriali paesistici, produzione di cartografia tematica, conoscenza e fruizione dell'ambiente della fascia costiera della Sardegna. Esempio di un non definito rapporto tra geografia, paesaggio, pianificazione*, in "Bollettino dell'AIC", 90-91, pp. 7-25.
- SCANU G., MADAU C., MARIOTTI G. (2006), *Cartografia e nuovi orientamenti delle politiche del turismo in Sardegna*, in "Bollettino dell'AIC", 126-127-128, pp. 249-68.
- UCINA (2008), *La nautica in cifre*, Franco Angeli, Milano.
- VALLEGA A. (1980), *Per una geografia del mare: trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Mursia, Milano.
- VALLERI M. A. (1996), *L'industria portuale: per uno sviluppo sostenibile dei porti*, Cacucci, Bari.
- YOURCENAR M. (1963), *Memorie di Adriano*, Einaudi, Torino.