

PORTI TURISTICI E SISTEMA COSTIERO IN SARDEGNA. LA DIMENSIONE TERRITORIALE NELLE RELAZIONI TRA PORTUALITÀ E CONTESTI LOCALI

Sebastiano CURRELI

Università degli Studi di Cagliari, Dipartimento di ingegneria del territorio, Via Marengo 2, 09123, Cagliari, e-mail: sebastiano.curreli@tiscali.it

SOMMARIO

Le politiche di sviluppo regionale hanno promosso negli ultimi anni numerosi strumenti, normativi e finanziari, di programmazione e pianificazione del comparto nautico e della portualità turistica. Tali strumenti, volti alla razionalizzazione del settore sia dal punto di vista infrastrutturale che da quello dell'integrazione territoriale, mirano ad un contrasto delle criticità rappresentate dal debole tessuto di connessione tra la fascia costiera e l'entroterra nel tentativo di potenziare l'organizzazione dell'intero sistema di accessibilità e fruibilità portuale.

L'aspetto fondante i corpus normativi più evoluti è rappresentato dal concetto di integrazione, come peraltro è rilevabile in tutte le politiche urbane e territoriali di matrice nazionale e comunitaria. Da rimarcare in particolare il richiamo, nelle linee programmatiche di sviluppo promosse da alcune realtà regionali¹, alla specificità del sistema della portualità turistica riconoscendo porti e approdi come luoghi di scambio di flussi economici e culturali e dunque come elementi di relazione tra versante marino e terrestre.

¹ Su tutte le Regioni Toscana e Campania che si sono dotate di innovativi strumenti di regolazione e incentivazione del comparto nautico e del sistema della portualità turistica.

1 INTRODUZIONE

Una lettura ragionata della portualità turistica richiede l'inquadramento della stessa in un ambito pianificatorio ben più ampio del singolo comparto nautico che ne sappia cogliere le potenzialità nell'ambito dello sviluppo territoriale, turistico e sociale delle regioni.

Muovendo da una diversificata disponibilità di risorse e di politiche già operanti sia alla scala urbana che territoriale, si mostra in tutta evidenza la necessità di un inserimento delle strutture portuali per il turismo in un quadro territoriale unitario di livello regionale in grado di generare e portare a maturità i sistemi della nautica. Perché ciò sia coerente con il sistema infrastrutturale regionale, va ricercata una stretta correlazione con le previsioni dei piani di sviluppo territoriale relativi principalmente a trasporti e mobilità. Una debole interazione su questo piano causerebbe la fallibilità del sistema portuale. Altro requisito di base risiede nello sviluppo di una piattaforma logistica costiera che promuova l'integrazione del territorio regionale con le reti nazionali e internazionali del trasporto.

Di qui la necessità di disporre di un solido e condiviso quadro di riferimento normativo regionale che permetta di pianificare la rete dei porti turistici della Sardegna. In tal senso, raggiungere un'integrazione territoriale e settoriale equivale a definire una serie di scenari con l'obiettivo, non già di indicare con precisione eventi futuri ma piuttosto di delineare le forze di larga scala che interagiscono in ambito costiero. Operativamente ciò significa stabilire l'effettiva necessità di nuove realizzazioni portuali, decidere criteri localizzativi per porti e approdi turistici e definire la più corretta scala decisionale su cui operare dette scelte.

Sposando tali considerazioni la Regione Sardegna, con Delibera della Giunta Regionale n. 13/1 del 31/03/2006 ha ripartito le risorse assegnate con Delibera CIPE n. 35/05 e, in particolare, ha programmato la predisposizione di uno *“Studio di fattibilità sul completamento della rete portuale turistica isolana con riferimento ai quadranti Nord-Occidentale, Nord-Orientale, Sud-Occidentale e Sud-Orientale”*. La Giunta Regionale ha inoltre provveduto, con Delibera n. 33/20 del 05/09/2007, alla ripartizione delle risorse assegnate con la Delibera CIPE n. 03/06, tra le quali è stato programmato il *“Piano Regionale della rete di portualità turistica”*.

2 RIFORMA DELL'ORDINAMENTO STATALE E NORMATIVA SUI PORTI

La complessità del tema trattato richiede un inquadramento della portualità turistica nella più ampia definizione delle pianificazioni di settore. Che il *governo del territorio*, così come ormai precisato in numerose sentenze della Corte costituzionale², non possa essere concepito distintamente dalla programmazione delle opere infrastrutturali appare assunto inconfutabile. Sembrerebbe inoltre anacronistica una riflessione riguardante i rapporti tra la materia di

² Su tutte le Sentenze n. 307/2003, n. 362/2003 e n. 196/2004.

governo del territorio e le infrastrutture, dal momento che esse vi sono evidentemente incluse contribuendo a determinarne il senso. Tuttavia la decisione di portare alcuni chiarimenti è necessaria se si guarda la modalità con cui l'art. 117 della Costituzione, così come novellato dalla Legge cost. n. 3/2001, si esprime sull'argomento avendo definito alcune infrastrutture al pari di altre materie considerate a sé stanti. La specifica riguarda *“porti e aeroporti civili”*; che essi rappresentino categoria specificatamente individuata al terzo comma dell'art. 117 Cost. – non rientrando quindi nel *“governo del territorio”* – appare quantomeno discutibile. È inoltre *«del tutto implausibile che dalla competenza statale di principio su questa materia [governo del territorio] siano stati estromessi aspetti così rilevanti, quali quelli connessi all'urbanistica, e che il “governo del territorio” sia stato ridotto a poco più di un guscio vuoto»* (Sentenza Corte cost. n. 362/2003).

Non pare sufficiente a colmare tale estromissione la serie di mozioni in materia di pianificazione portuale proposte in un disegno di modifica della Legge n. 84/1994³ formulato in Conferenza Stato-Regioni. Nel documento si propone l'adozione da parte di ciascuna Regione di un *Master Plan regionale del sistema portuale marittimo* che non ha trovato nella pratica grande riscontro ad eccezione di alcune realtà territoriali⁴.

Se in primo luogo appare doverosa una precisazione riguardante il riparto di competenze in materia di *governo del territorio*, non va trascurata una seconda categoria – affidata in forma esclusiva all'ordinamento statale – che la normativa sui porti, considerata la sua trasversalità, intercetta nei suoi strumenti attuativi: la tutela ambientale congiuntamente ai riflessi su di essa prodotti dalla sovrapposizione di poteri tra Stato ed autonomie locali.

La lettura incrociata dei due principi fa comprendere come si possa riferire alle Regioni una competenza normativa – seppure indiretta – in materia di tutela ambientale, e ciò in virtù del fatto che dalle Regioni dipendono aspetti regolativi in ambiti che sull'ambiente incidono direttamente⁵. Ricade evidentemente tra questi la disciplina sui porti e nella fattispecie la pianificazione della portualità turistica. Alla luce della cosiddetta riforma federale del nostro ordinamento, delle recenti evoluzioni nel quadro normativo della pianificazione paesaggistica in Sardegna⁶ e in considerazione delle indicazioni fornite dal Parlamento europeo⁷, il presente contributo intende fornire alcuni spunti di riflessione in merito ai livelli di connessione e di integrazione tra l'apparato della portualità turistica ed i sistemi territoriali ospitanti.

³ Legge di riforma portuale (Legge n. 84, 02/01/1994.). Il testo è aggiornato dalla Legge n. 296 (art. 1, commi 996, 997) del 27.12.2006 (Suppl. G.U. n. 244 L del 27/12/2006).

⁴ È il caso del Master Plan *“La rete dei Porti toscani”*.

⁵ La Corte costituzionale ha più volte ribadito che i sistemi di governo regionali possono liberamente adottare misure di tutela dell'ambiente più rigorose di quelle predisposte a livello nazionale.

⁶ La revisione del Piano paesaggistico regionale della Sardegna si fonda su un processo partecipativo, denominato Sardegna Nuove Idee, promosso dall'Assessorato degli Enti Locali, Finanze ed Urbanistica che ha l'obiettivo di costruire scenari condivisi e relative linee strategiche di intervento, attraverso una pianificazione paesaggistica concordata e partecipata.

⁷ Risoluzione del Parlamento europeo del 04/09/2008 su una politica europea dei porti (2009/C 295 E/18), punti 11, 12, 17, 18, 20, 22, 46.

La situazione si delinea in tratti complessi e critici se si considera la fragilità e il valore strategico del sistema costiero. Si assiste peraltro, in virtù della revisione normativa sul paesaggio, ad una interpretazione dell'entità costa non più inquadrata nei termini di *limite fisico all'urbanizzazione*, ma definita piuttosto alla stregua di attrattore economico dal ruolo fortemente connotativo ed evocativo. È proprio nel quadro della composizione del paesaggio urbano e nei riflessi che essa produce in ambito territoriale ed economico che la pianificazione della portualità turistica è chiamata ad intervenire. Il vuoto normativo in materia di gestione delle coste e la polverizzazione istituzionale che così marcatamente identifica la governance in ambito costiero, amplificano pesantemente la debolezza di tale sistema con evidenti ripercussioni che portano le loro evidenze in una profonda frammentazione del tessuto urbano e insediativo.

Le competenze miste in capo a Stato e Regioni non trovano attualmente risultanze valide in strumenti normativi di gestione integrata delle coste; il risultato che ne deriva si imparenta solitamente con una riduttiva interpretazione del *principio di sussidiarietà* che vorrebbe gli enti locali di base impegnati in prima persona nella definizione di nuove localizzazioni portuali, che risultano del tutto avulse da un disegno coerente di pianificazione regionale della portualità⁸. Tale situazione cede il passo a confini molto labili e sfumati tra politiche locali e interessi localizzabili. Senza voler ridurre la portata del principio costituzionale si ritiene di accoglierne il suo senso più pregnante se si afferma che in assenza di una chiara regia regionale e statale, la competitività del livello locale diviene panacea a cui si demanda la soluzione di tutti i mali ma che lascia sullo sfondo un dominio di interessi localistici generatori di frammentazione territoriale.

Nel merito delle tendenze in atto le Regioni possiedono una legittimazione che non trova riscontro in una coerente produzione normativa di riordino della portualità turistica connessa alla gestione costiera e, tanto meno, capace di stimolare il legislatore statale ad un ammodernamento della disciplina di settore (Vermiglio, 2003). Fanno eccezione alcune realtà regionali sulle quali si porteranno alcuni contributi nelle pagine successive.

⁸ Non dello stesso avviso il pronunciamento della Corte Costituzionale nella Sentenza n. 303/2003 secondo la quale va preservata «l'esigenza costituzionale che la sussidiarietà non operi come aprioristica modificazione delle competenze regionali in astratto, ma come metodo per l'allocazione di funzioni a livello più adeguato [...] E' del resto coerente con la matrice teorica e con il significato pratico della sussidiarietà che essa agisca come subsidium quando un livello di governo sia inadeguato alle finalità che si intenda perseguire».

3 INDIRIZZI PROGRAMMATICI PER IL SISTEMA DELLA PORTUALITÀ TURISTICA

Al di là di una serie di considerazioni generali sul trend positivo del turismo nautico e nonostante a livello nazionale il Codice della nautica da diporto (D.Lgs. 171/2005) avesse riunito le precedenti leggi che regolavano il settore, prevedendo un corpus normativo unitario, la Regione Sardegna non è andata oltre la formulazione di alcune Proposte di Legge e di un Piano regionale per il turismo che poco hanno inciso sul settore del diporto nautico. La situazione di vuoto normativo in cui versa il settore della portualità turistica e della nautica richiama la necessità di allestire, in attesa di un organico strumento di governo regionale, una serie di *linee di indirizzo programmatico*.

Il tradizionale elenco di indirizzi e prescrizioni, che ha connotato la formulazione del Piano paesaggistico della Regione Sardegna (PPR), non ha espresso alcuna operatività sul piano dello sviluppo del comparto nautico. La definizione di un Piano della rete dei porti turistici o più in generale di un Piano di settore della portualità, si porrebbe idealmente a valle di un Piano regionale dei trasporti e della mobilità⁹, come accade in tante realtà regionali, o di un *più elevato* strumento di governo del territorio. Nella prassi i Piani sulla portualità turistica sono anticipati dalla stesura di linee programmatiche che rappresentano un primo tassello nei redigenti Piani settoriali regionali. A detti strumenti fanno seguito nelle realtà già operanti ulteriori documenti che possono calarsi, tramite l'ausilio di studi di fattibilità, fino all'esame delle singole infrastrutture per verificarne la compatibilità con le strategie generali prima di decidere definitivamente sulla loro convenienza e passare alla loro realizzazione.

La definizione delle *linee programmatiche* avrebbe il compito di porre le basi per l'avvio di un processo di governance riguardante il sistema costiero, ambito di grande valenza strategica nello sviluppo territoriale. Esso infatti, in maniera più marcata rispetto ad altre realtà geografiche, rappresenta il luogo di incontro tra flussi di interessi economici e fisicità dei territori. Lo spazio dei flussi *a-territoriali* (Barbati e Endrici, 2005) intervenendo nei rapporti tra la domanda e l'offerta di turismo nautico¹⁰, permette di comprendere la tendenza che negli ultimi anni ha definito la crescita del comparto nautico in Sardegna. Nonostante il trend di crescita del comparto, osservabile in tutte le realtà locali italiane, la politica regionale dei porti si è contraddistinta non certo per una apertura ai mercati esteri quanto piuttosto per una logica di stampo localistico con interventi privi di una paternità pianificatoria e lasciati all'iniziativa

⁹ Interessante notare come sia totalmente assente ogni riferimento alla portualità turistica nel Piano regionale dei trasporti previsto dalla L.R. 21/2005 della Regione Sardegna.

¹⁰ Così in alcuni settori delle economie del mare in cui il sistema della portualità turistica ha trovato il giusto connubio tra cantieristica e turismo nautico conferendo ad ambiti territoriali l'appellativo di cluster nautici (in particolare Versilia, Friuli Venezia Giulia e Liguria). Si veda in particolare Tracogna A. (2007), I cluster del mare, Franco Angeli, Milano, pp. 39-56.

e alle capacità di pochi operatori del settore. In sintesi si evince, nonostante sia rilevabile una crescita dei flussi in ingresso, una mancata competitività del comparto che discende in misura dominante dalla poca propensione a collocarsi entro una struttura a rete, unitaria e multilocalizzata (Greco, 2007).

Il problema sostanziale riguarda le modalità tramite le quali i governi regionali e locali interpretano e conseguentemente esercitano le loro funzioni in tema di portualità turistica. Per dare risposta a tale problematica non pare sufficiente l'affidarsi a letture sui processi di governance interistituzionale o ad analisi sulle gerarchie tra competenze di governo, occorre piuttosto allargare lo sguardo in direzione di quei luoghi dei flussi e delle loro dinamiche di incontro con i governi territoriali. L'assenza di un corpus normativo in grado di programmare e pianificare la portualità turistica, come qualsiasi intervento di settore, espone pesantemente i territori locali a ben note disfunzioni del circuito democratico – rappresentativo conducendoli verso fenomeni di cattura del regolatore da parte di soggetti regolati.

I territori costieri in particolare sono interpreti di economie, che pur mantenendo un riferimento alla scala regionale e locale non si attestano su interessi espressivi di detti territori, ma che, sono piuttosto di natura a-territoriale, quindi non locali ma localizzabili. Si gioca in questo quadro la capacità dei territori ospitanti di organizzare, nell'incontro e nel rapporto, con le economie regionali, validi strumenti di natura normativa e amministrativa, dotando gli spazi fisici di servizi e infrastrutture capaci di attrarre gli stessi interessi e non piuttosto di divenirne preda. Al fine di evitare fenomeni di cattura del regolatore, il livello della decisione, e conseguentemente della regolazione, dovrebbe essere sufficientemente *alto*. Sotto questo profilo il livello locale comunale risulta piuttosto esposto alla cattura in considerazione del fatto che gli interessi dominanti dal punto di vista economico sono espressione di soggetti non residenti (Noam, 1982). Sono, quindi, i flussi di interessi economici alla scala regionale, a ricercare o a desiderare forme di potere pubblico capaci di interloquire, di interpretarne esigenze e domande¹¹. Gli aspetti fin qui descritti fanno comprendere come la definizione di un sistema integrato della portualità turistica interagisca in maniera diretta con le problematiche dei territori costieri: essi infatti si caratterizzano per la complessità delle dinamiche insediative, culturali e ambientali e per la presenza di situazioni talvolta paradossali come la bassa densità insediativa connessa ad una sovrapposizione di usi costieri rintracciabile nelle immediate vicinanze delle strutture portuali.

4 FRAMMENTAZIONE TERRITORIALE E PORTUALITÀ TURISTICA

Il fenomeno della dispersione urbana e territoriale si innesta nei processi di pianificazione e gestione della costa fin qui descritti a partire dall'indotto delle stesse strutture portuali votate

¹¹ Basti pensare al condizionamento che le compagnie da crociera hanno sui territori costieri, nella fattispecie sulle autorità portuali e sugli scali, in termini di pescaggio, attrezzature e servizi nonché per i numerosi altri fattori che attengono a componenti di natura aziendale, politica, sociale nella scelta di una rotta.

alla nautica. Esse travalicano i confini di influenza locale arrivando ad incidere fino al livello di area vasta e talvolta – nel caso in cui vi siano i presupposti per una *clusterizzazione* del sistema portuale – alla scala regionale.

La comprensione dei fenomeni in atto richiede un approfondimento dell'integrazione territoriale dei porti in relazione al loro inserimento nel tessuto urbano specie in considerazione della varietà compositiva che caratterizza i sistemi insediativi in ambito costiero. Solo sulla base di tale dipendenza è possibile e ragionevole un'analisi sul rapporto esistente tra le installazioni nautiche e la domanda turistica locale verificando inoltre le relazioni tra la *rete portuale* e le *forme di città* per meglio comprendere quali possano essere le connessioni tra la frammentazione del tessuto urbano e l'impatto territoriale della portualità turistica sul piano ambientale, sociale ed economico.

L'analisi del modello sardo non presenta univocamente delle rilevanze in termini di influenza e di integrazione tra strutture nautiche e territorio¹², sia esso fortemente urbanizzato e infrastrutturato, sia esso invece caratterizzato da valenze prettamente naturalistiche. Appare piuttosto uno scenario caratterizzato da forti disomogeneità dovute a contesti raramente definiti da una infrastrutturazione urbana compiuta in grado, ove fosse presente, di favorire un processo di integrazione a scala territoriale.

In questo senso gli insediamenti portuali, e tanto più le compagini fisiche ed economiche dell'indotto della nautica, andrebbero interpretati nel novero di elementi strutturali in grado di potenziare le specificità territoriali e non piuttosto inquadrati come *frammenti* del paesaggio costiero. Procedendo in un accostamento per similitudine si può concordare con quanto afferma Barberis (2008, p. 40):

i frammenti alterano le caratteristiche del territorio attraverso un disequilibrio nelle relazioni tra i suoi componenti; [...] i frammenti sorgono in aree non consolidate, dove incontrano, nell'incompletezza dell'urbanizzazione – tanto della gestione come della forma fisica –, l'elemento che permette loro di "localizzarsi" seguendo le proprie regole.

Le strutture portuali dedite al turismo nautico in Sardegna rivestono un ruolo ancora marginale negli assetti insediativi del sistema costiero; appare con maggiore evidenza l'assenza di una logica relazionale che leghi i servizi connessi alla nautica con le caratteristiche ambientali e insediative dell'ambito territoriale che ospita il porto. Quando tale requisito di natura relazionale risulta carente il porto muta la propria funzione passando da potenziale principio di integrazione a *frammento*, ovvero elemento di rottura nella continuità della struttura insediativa.

La riflessione si riferisce specificatamente ai porti turistici pubblici mentre il caso di localizzazioni di natura privata – tanto nella realizzazione quanto nella gestione – afferisce a scelte localizzative spesso autoreferenziali per le quali non appare determinante la ricerca di un rapporto di complementarietà tra porto ed entroterra. È il caso dei marina legati a complessi residenziali turistici ormai consolidati che risolvono il dilemma dell'integrazione

territoriale approvvigionandosi privatamente dei servizi necessari al diportista e ignorando la debolezza dei servizi pubblici offerti dal contesto insediativo di riferimento.

Ad oggi le peculiarità naturali e la qualità paesaggistica del sito assumono carattere prevalente nella nautica da diporto interessando i territori che passivamente supportano scelte localizzative non distribuite uniformemente poiché legate allo stato di naturalità e al carattere identitario dei luoghi. Tuttavia le condizioni naturali e culturali legate alla *risorsa sito*, pur necessarie all'economia dei sistemi portuali, non appaiono sufficienti poiché il fenomeno della nautica vive a livello internazionale un processo di *de-territorializzazione* che rende insufficiente il ricorso esclusivo a economie di localizzazione e colloca il successo del settore in un contesto di rete in cui ciascun nodo è chiamato a qualificarsi per un'offerta di scala quanto meno sovra regionale.

La tesi di fondo rimarca, al di là di una comprensibile debolezza del sistema portuale, la necessità di ampliare il campo di indagine ricercando le ragioni di tale mancanza in una ben più radicata crisi degli assetti pianificatori territoriali che non a caso relegano in Sardegna il tema delle infrastrutture alle cosiddette pianificazioni di settore. Ne deriva un fenomeno di frammentazione urbana e territoriale che produce effetti sugli stessi assetti che l'hanno generata visibili in una riduzione della connettività del territorio e in un impoverimento della qualità urbana.

5 INTEGRAZIONE INTERISTITUZIONALE, SETTORIALE E TERRITORIALE

La situazione così descritta evidenzia il bisogno di conformare la realtà sarda secondo caratteristiche di sistema. Sono sostanzialmente due i prerequisiti che conferiscono all'organizzazione spaziale e funzionale della portualità turistica il connotato di sistema. Innanzitutto il carattere di *complementarietà*, che presuppone un rapporto sinergico tra interventi, come risultato della costruzione di un sistema a partire da realtà già esistenti e che, per aggregazione, si basano su economie di agglomerazione e di scala. È ciò che fonda i cluster nautici grazie a una serie di vantaggi che derivano dalla presenza simultanea su uno stesso territorio di tutto quello che serve per realizzare produzioni e servizi alla nautica. Secondo requisito di sistema è rappresentato dall'*interdipendenza*. Essa presuppone la pianificazione di un intervento complesso, che si articola in componenti funzionalmente specializzate. Il sistema si definisce per articolazione sfruttando sostanzialmente economie di scopo. Sullo sfondo l'offerta di sistemi di trasporto e servizi per la mobilità la cui assenza escluderebbe a priori qualsiasi programmazione o politica territoriale sui porti.

Rimane tuttavia ancora poco esplorato, anche se spesso richiamato in maniera strumentale, il carattere culturale della gestione costiera. La complessità del tema e la precarietà di certe

¹² Il quadro che si presenta è caratterizzato da una frammentazione dell'offerta e da una profonda diversità della natura giuridica dei soggetti gestori nonché di diversità degli scopi dei concessionari, pubblici e privati.

scelte d'uso del territorio costiero risiede principalmente nel fatto che i principali campi di indagine che hanno riguardato la ricerca – sistemi fisici e apparati istituzionali e gestionali in ambito costiero – non sono stati affiancati adeguatamente da strategie di fruizione culturale dei paesaggi. Rimane quindi incompreso lo stesso concetto di paesaggio che da immagine della realtà, risultato percettivo e culturale (Cosgrove, 1984), complesso rapporto tra fenomeni umani e naturali (Lynch, 1960), finisce per risiedere in una riduttiva concezione che ne relega i significati a realtà puramente oggettiva.

Un riduzionismo di matrice naturalistica rischia cioè di non tenere in considerazione la fascia costiera come territorio duale in cui l'ecosistema dell'interfaccia mare-terra accoglie porti e approdi turistici come operatori di scambio tra versante marino e terrestre in cui risiede una molteplicità di usi e destinazioni. La classificazione degli stessi diviene quindi passo obbligato nella definizione dei piani e delle strategie di intervento e di gestione sostenibile della costa. La rete della portualità turistica si lega quindi inscindibilmente alla rete degli usi costieri.

Da questo assunto, in letteratura sono rintracciabili diversi approcci metodologici volti all'analisi del quadro degli usi in ambito costiero (Vallega, 1996; 2002; 2003). I modelli di indagine alla base di dette metodologie prevedono la valutazione delle relazioni esistenti tra struttura portuale e usi costieri presenti all'interno di un ambito portuale tramite un processo di individuazione degli usi costieri e l'analisi delle interazioni tra gli stessi. Ad essa consegue l'osservazione degli impatti che il porto turistico ha sull'ecosistema locale svolta tramite una lettura delle interazioni fra gli usi caratterizzanti la struttura e l'ambiente costiero.

Lo scopo generale di tale approccio è di rappresentare il livello di integrazione territoriale che il porto turistico è in grado di garantire. La misura di tale rapporto passa per la valutazione delle conflittualità presenti e potenziali tra differenti usi in area costiera in riferimento ai soggetti coinvolti (residenti, diportisti, turisti, amministrazioni pubbliche, gestori pubblici o privati). Secondariamente si tratta di valutare l'impatto della struttura portuale sull'ambiente in termini di relazioni tra differenti usi e su eventuali incompatibilità tra essi (in termini localizzativi, organizzativi, ambientali).

Sostanzialmente sono due le domande fondamentali d'uso riguardanti il sistema portuale e più in generale la fascia costiera. La funzione cosiddetta diportistica che si lega alla nautica da diporto con valenza locale e legata quindi ai residenti. Essa si articola – secondo l'utilizzo delle strutture nautiche – in diportismo di *armamento*, *stagionale* o di *transito e riparo*. La seconda è relativa alla funzione prettamente turistica, e si articola sia in legami con l'utenza diportistica, sia con un'utenza interna alla fruizione della costa e indirizzata verso attività per il tempo libero.

L'importanza dello studio delle interazioni tra usi e più in generale dell'integrazione territoriale della portualità ritorna con forza in diverse direttive e risoluzioni comunitarie; in particolare l'indirizzo comunitario in tema di compatibilità tra nautica e ambiente, è contenuto

nella Direttiva 2003/44/CE mentre con la Risoluzione del Parlamento europeo sulla politica europea dei porti, si rimarca l'importanza di sviluppare una politica europea integrata che *rafforzi la competitività regionale e la coesione territoriale, [...] attraverso la creazione di partenariati interistituzionali, intersettoriali e multi territoriali* (punto 11 della Risoluzione). Nel contempo si sottolinea il *ruolo che i porti svolgono sul piano dell'economia regionale del loro entroterra* (punto 17) congiuntamente al *ruolo sociale e culturale dei porti per la popolazione dell'entroterra* (punto 18).

Alla luce di quanto esposto il sistema dei porti turistici dovrebbe potersi sviluppare secondo una molteplice dimensione che alla base prevede uno o più poli di sviluppo nautico, concepiti secondo una logica di cluster, ciascuno dei quali costituito da un porto *stanziale* o di *armamento* (localizzato in nuclei urbani costieri facilmente accessibili) e più porti di *transito* e *rifugio* ravvicinati (anche inclusi in insediamenti urbani diffusi). I porti di armamento, ben serviti dal trasporto pubblico (aeroporti, ferrovie, strade) si trovano presso insediamenti urbani consolidati. Tra essi va garantita la presenza di porti di transito che rappresentano propriamente l'offerta turistica del territorio: saranno quindi mete di turismo storico, culturale, sociale. Nella scala gerarchica così delineata i porti rifugio infine sono necessari per rompere le tratte troppo impegnative della navigazione garantendo ospitalità a imbarcazioni in difficoltà. All'interno di una logica a rete così concepita non si può certo enucleare il settore della portualità turistica dal più ampio settore del turismo ipotizzando localizzazioni di nuove strutture portuali in assenza di adeguati flussi turistici. Non appare d'altronde ragionevole immaginare che la sola presenza di uno o più porti sia di per sé garanzia di attrazione di nuovi flussi di turismo connesso alla nautica. Basti pensare in tal senso che i maggiori distretti della nautica in Italia fondano il proprio successo sulla presenza di siti e infrastrutture per le attività produttive, come la disponibilità di bacini per la costruzione e per le lavorazioni sulle imbarcazioni, nonché sulla disponibilità sul piano locale di competenze professionali nella progettazione, nell'ideazione di soluzioni tecnologiche, organizzative, di natura artigianale e industriale, che possano essere impiegate e valorizzate nell'ambito delle produzioni nautiche.

6 GOVERNANCE DELLA PORTUALITÀ

La portualità turistica connettendosi a politiche e strumenti di intervento infrastrutturale non può quindi chiudersi in forme autoreferenziali limitando la propria operatività ad un'offerta di servizi nautici *tout court*. Come già asserito, lo Stato, titolare delle fondamentali potestà pubbliche, includendo la disciplina *porti e aeroporti civili* tra le materie di legislazione concorrente, apre il campo ad una serie di riflessioni sulle opportunità offerte da una compresenza di ruoli – statale e regionale – in materia portuale e, su quali siano i criteri guida per una buona governance del comparto. A ben vedere la questione della *governance portuale*

è materia resa intricata, oltre che dalle numerose sovrapposizioni in termini di competenze, dagli stessi ordinamenti nazionali che avrebbero inteso semplificarla.

La difficoltà di raccordare differenti livelli di competenze e funzioni pesa enormemente sulle dinamiche dello sviluppo territoriale e incide, conseguentemente, sulla portualità turistica e complessivamente sulle economie del mare; il porto in tal senso, per una carenza pianificatoria, vede minata la propria funzione di nodo nella rete infrastrutturale di dimensione nazionale con evidenti ricadute alla scala locale. Ben venga uno snellimento nelle procedure concessorie e il ricorso a deleghe alle Regioni in vista di una semplificazione amministrativa, ma non è pensabile un sistema turisti-co integrato che fondi la propria struttura su una portualità locale mancante di una regia sovra regionale. Il problema della scala decisionale, specie negli ambiti territoriali costieri, appare tema di grande complessità sia per la varietà di competenze – demanio marittimo, autorità portuali ed enti locali – che per la particolare sensibilità ambientale del contesto. Le scelte decisionali necessitano di un approccio sistemico multisettoriale e di strumenti di pianificazione e gestione integrata.

7 IL CORPUS NORMATIVO REGIONALE SULLA PORTUALITÀ TURISTICA

Il contesto normativo a livello regionale mostra tendenze non sempre concordi per definizione di strategie e obiettivi. Paradigmatico il caso campano¹³ che interpreta lo sviluppo del sistema secondo tre principali dimensioni. Alla prima, che potremmo definire *puntuale*, appartengono i porti e gli approdi che vivono quasi una condizione di autoreferenzialità rispetto al sistema costiero; le funzioni espresse singolarmente garantiscono una certa autonomia economica e gestionale anche grazie alle vocazioni proprie dei siti in cui si collocano e a vantaggi derivanti principalmente da economie di localizzazione. La seconda dimensione (definita *lineare - orizzontale*) si caratterizza per lo sviluppo longitudinale lungo la costa e rappresenta il primo livello di integrazione tra strutture portuali. Ogni porto, anche di nuova realizzazione, gioca il proprio ruolo integrandosi con gli altri presenti nell'ambito costiero di riferimento contribuendo in tal modo alla creazione di un sottosistema funzionale organico al sistema di livello regionale. La terza dimensione, detta *perpendicolare*, rappresenta un secondo livello di integrazione e rappresenta la trasversalità mare – terra in cui il porto promuove l'intersezione tra fascia costiera e linee di penetrazione verso l'entroterra. Le linee programmatiche della Regione Campania evidenziano la volontà di puntare sul sistema della portualità come potenziale ruolo di volano per molti settori della produzione e del mercato del lavoro. Non appare altrettanto chiara la ricerca di integrazione territoriale nelle linee di indirizzo della

¹³ Regione Campania, Assessorato ai Trasporti e Viabilità, Porti Aeroporti e Demanio Marittimo, *Linee Programmatiche per lo Sviluppo del Sistema Integrato della Portualità Turistica*, Deliberazione GR n. 5490 del 15 novembre 2002.

Regione Puglia¹⁴ che, considerata la bassissima percentuale di posti barca destinati al transito, individua nella definizione di una rete di porti la soluzione a tale mancanza non definendo peraltro quali azioni possano attrarre flussi di transito ad integrazione delle presenze stanziali. Decisamente più maturo, tra quelli analizzati, lo strumento normativo della Regione Toscana inserito nel Piano di Indirizzo Territoriale (PIT). Il Master Plan denominato “*La rete dei Porti Toscani*” (nel seguito MP), è *specifico atto di programmazione del sistema portuale regionale*. Tra i punti di forza del MP risulta decisiva la scelta di inquadrare lo strumento di indirizzo nel più ampio strumento di governo regionale; come strumento di programmazione definisce le possibili strategie rivolte a potenziare il sistema portuale della regione e individua le priorità utili a migliorare la competitività logistica del territorio. Non prevede, dunque, interventi operativi sulle strutture, che permangono di pertinenza delle autorità portuali e delle amministrazioni locali. Tramite le disposizioni in materia di pianificazione dei porti turistici la Toscana indica una modalità di redazione di progetti che si orienta a garantire il rispetto di requisiti ambientali ad una scala più ampia rispetto a quella del singolo intervento e coordinandosi con le direttive regionali riguardanti la tutela della fascia costiera. Va osservato come lo strumento di indirizzo si inquadri nelle azioni previste dalla pianificazione dei trasporti regionale e questo a garanzia di una adeguata visione d’insieme in cui la portualità turistica deve concepire le proprie azioni; con ciò è certamente riconosciuta come fattore di forza la posizione dei porti, anche se maggiore importanza ricopre l’integrazione degli accessi agli stessi nella rete dei collegamenti regionali.

La struttura concettuale del MP permette un possibile indirizzamento della normativa regionale della Sardegna che ad oggi si limita ad alcune indicazioni di natura molto generale proprie del PPR e del Piano Regionale per lo Sviluppo Turistico Sostenibile (PRSTS, disposto tramite Delibera della Giunta regionale n. 39/15 del 05/08/2005 con presa d’atto nella Delibera della Giunta regionale n. 19/1 del 09/05/2007).

Le Norme di attuazione del PPR non affrontano compiutamente il tema della portualità turistica come settore strategico dell’economia sarda. Né tanto meno sono presenti tra gli assetti storico, insediativo e ambientale riferimenti ai porti e agli approdi turistici. Sono invece ripresi, nella quasi totalità degli Ambiti di paesaggio costieri, nella forma di indirizzi programmatici, i temi della infrastrutturazione nautica e della riqualificazione delle aree di fronte mare negli ambiti urbani costieri¹⁵. Complessivamente si può affermare che lo strumento paesaggistico, pur considerando gli ambiti costieri contesti di grande privilegio per l’industria turistica isolana, non tenga in dovuta considerazione il rapporto tra l’offerta

¹⁴ Regione Puglia, Assessorato al turismo e Industria alberghiera, *Linee per la definizione del Sistema regionale di portualità turistica*, Novembre 2006.

¹⁵ Così ad esempio nelle risultanze del Laboratorio di paesaggio n. 4 relative all’Ambito di paesaggio n. 6 “Carbonia e Isole Sulcitane”. I contenuti del Laboratorio sono rintracciabili in *Sardegna Nuove Idee* e sono disponibili su Internet all’indirizzo <http://www.sardegna territorio.it/j/v/1431?s=6&v=9&c=8068&n=10&p=1> [ultimo accesso: 28 maggio 2011].

ricettiva classicamente intesa e la localizzazione di porti e approdi turistici. Ciò evidenzia la mancanza di una lettura del comparto nautico come fattore fondamentale dello sviluppo regionale (Contini e Madau, 2009). Se il PPR lascia agli indirizzi dei singoli Ambiti di paesaggio la definizione delle strategie per la portualità rinunciando, di fatto, ad una regia unitaria di pianificazione regionale, altrettanto disuniformi e precarie appaiono le indicazioni del PRSTS; esso infatti nonostante proceda virtuosamente per obiettivi trasversali di promozione di un'integrazione *di tipo territoriale, per ridurre le pressioni antropiche sulla fascia costiera e una di tipo settoriale, tra il settore turistico ricettivo e gli altri settori produttivi*, non va oltre deboli constatazioni sui trend di crescita del diportismo nautico lasciando però disattesa ogni strategia per il potenziamento del settore¹⁶.

Tra gli atti programmati e la cui elaborazione è ancora in itinere, sono presenti ad oggi un *Piano Regionale della rete di portualità turistica*, anticipato dalla Delibera della Giunta regionale n. 33/20 del 05/09/2007, e due Proposte di Legge. La prima in ordine di tempo riguarda le *Provvidenze per lo sviluppo del turismo nautico in Sardegna* (PdL n. 112 del 03/02/2010), mentre la seconda tratta la *Disciplina del turismo nautico e della portualità turistica* (PdL n. 130 del 08/03/2010). Può essere utile, relativamente ad alcuni macro temi¹⁷, una lettura comparata del MP e della PdL n. 130/2010. In particolare la proposta di legge pone in rilievo una filosofia di fondo con alcune vistose insufficienze sul piano sia tecnico che normativo, criticità queste non secondarie se il disegno fosse attuato nella formulazione proposta.

In sintonia con una logica di governance multilivello *“La rete dei porti toscani” costituisce lo specifico atto di programmazione del sistema portuale ai sensi dell’art. 30 del Piano di Indirizzo Territoriale* (art. 1, comma 2 della Disciplina del Piano). Risulta costantemente nello strumento toscano il riferimento a strumenti di pianificazione territoriale e atti di governo del territorio a supporto delle scelte relative al sistema portuale (art. 4, commi 1, 2, 3, MP). Non altrettanto chiari i riferimenti gerarchici della PdL agli strumenti di pianificazione regionale e locale (art. 6, comma 2, PdL). Sotto il profilo procedurale il MP e la L.R. 15/2007 della Toscana (art. 9, MP e art. 47 bis della L.R. 15/2007), individuano lo strumento dell’Accordo di Pianificazione come pratica ordinaria e cooperativa per le previsioni di nuove infrastrutture diportistiche, l’ampliamento o la riqualificazione di quelle esistenti, qualora non contenute negli strumenti di pianificazione territoriale. Nella PdL si espongono invece le nuove realizzazioni a non ben precisate *esigenze della navigazione da diporto oppure a programmi di sviluppo turistico* di livello locale (art. 6, comma 3, PdL). Le opere di competenza comunale, tutte eccetto quelle ricadenti in porti di rilevanza regionale, non passano in nessun

¹⁶ In realtà il diportismo ha oramai assunto una diffusa valenza economica testimoniata dalla variegata composizione della domanda e dalle ricadute dirette e indirette generate dal settore. Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile, Metodologie per l’analisi del mercato turistico e procedure per un osservatorio del turismo in Sardegna, Allegato 2, p. 20.

¹⁷ Inquadramento normativo, nuove realizzazioni, integrazione territoriale e rete dei porti.

modo al vaglio dei Piani di livello regionale o provinciale (art. 10, comma 1, PdL). Ciò evidenzia una chiara mancanza di regia unitaria specie sui processi generatori di nuove installazioni.

La Regione Toscana con il MP garantisce una regia unitaria promuovendo ogni iniziativa di cooperazione e coordinamento interistituzionale tra amministrazioni interessate nelle fasi in cui sono rese operative (localizzazione o progettazione) le strategie del Piano strutturale, ferme restando le competenze degli enti nei procedimenti amministrativi, al fine di garantire il coordinamento degli strumenti di pianificazione territoriale. Le nuove localizzazioni si inseriscono in un *sistema di servizi per la nautica da diporto organicamente distribuito lungo la costa* e in coerenza con la *filiera produttiva legata ai poli nautici* (art. 6, comma 1, lettera d, MP). Il MP concepisce il sistema della portualità turistica nell'ambito di una *piattaforma logistica costiera* intesa come *sistema economico multisettoriale, rete di realtà urbane attrattive, poli infrastrutturali con funzioni di apertura internazionale verso il mare* (art. 3, comma 1, MP).

La PdL n. 130/2010 non fornisce alcun criterio guida nella scelta di nuove localizzazioni lasciando un vago riferimento al *Piano Regionale della Portualità Turistica* (art. 11, comma 1, PdL) senza che però lo stesso preveda criteri oggettivamente verificabili. Il MP da parte sua pur non essendo uno strumento attuativo esclude indistintamente tutte le future realizzazioni su *coste basse sabbiose* (art. 7, comma 1, MP), rimandando comunque tali scelte ai competenti strumenti di pianificazione territoriale (art. 7, comma 2, MP). Gli interventi riguardanti i nuovi porti o approdi, compatibilmente con quanto disposto dall'art. 6, si accettano purché siano contestualmente garantite agli stessi le opere funzionali all'accessibilità, i servizi, la qualificazione del fronte a mare e complessivamente del paesaggio costiero (art. 7, comma 2, MP). Riqualficazione e ampliamenti non previsti negli strumenti di pianificazione territoriale passano attraverso Accordi di pianificazione (così come previsto dalla L.R. 1/2005) divenendo varianti per il PIT (art. 9, comma 1, MP). Nel complesso il MP mantiene un preciso indirizzo programmatico e politico nel perseguire azioni sinergiche tra sistema portuale e sistema produttivo locale.

In riferimento al tema dell'integrazione territoriale, a conferma di un approccio multisettoriale alla portualità, emerge tra gli indirizzi e le pre-scrizioni del MP la volontà di verificare la *compatibilità degli interventi di espansione portuale (commerciale o turistica) rispetto alla funzionalità delle vie di accesso, tendendo a separare i traffici urbani da quelli commerciali e turistici* (art. 4, MP). Sotto questo profilo appare più rigorosa la stesura della PdL n. 130/2010 prevedendo tramite il Piano Regionale della Portualità Turistica (art. 6, PdL) la definizione dei rapporti tra porti e piani urbanistici comunali in riferimento alla vocazione turistica e agli assetti insediativi dei territori (art. 7, comma 1, lettera d, PdL). Lo stesso piano è inoltre tenuto ad individuare un *programma organico [...] delle infrastrutture portuali tra loro complementari e collegate con l'entroterra* (art. 7, comma 1, lettera k, PdL). Ancora più

radicale ed esaustivo il MP toscano la cui disciplina prevede che tutti gli interventi andranno valutati sulla base del loro apporto in termini di *valorizzazione territoriale e ambientale [...] del sistema costiero* (art. 7, comma 2, lettera e, MP).

Che la rete dei porti e degli approdi turistici della Toscana costituisca risorsa di interesse unitario regionale è ben chiaro in tutto l'impalcato disciplinare del MP. Porti e approdi non sono pensati come attrattori turistici semmai legano la loro stessa ragion d'essere alla presenza di un tessuto produttivo e di una logistica già maturi e capaci quindi di accoglierne la presenza. La Proposta di Legge regionale interpreta in maniera troppo restrittiva il concetto di rete dei porti riducendone ai soli aspetti della gestione e amministrativi la reale portata. Ciò si evince dal fatto che la *Rete porti Sardegna* prevista in norma, dovrebbe sostenersi principalmente tramite le azioni di un'Agenzia regionale di promozione turistica (art. 24, comma 1, PdL). Risulta assente un adeguato rapporto di coesistenza con gli strumenti di pianificazione settoriale delle infrastrutture e dei trasporti.

8 CONCLUSIONI

La lettura dei rapporti tra territorio e portualità turistica, trattando differenti settori di attività umane, si contraddistingue per complessità e multidimensionalità.

La ricerca – in itinere – dal quadro d'insieme delineato persegue l'obiettivo specifico di individuare una strategia pianificatoria a scala regionale volta a integrare la portualità turistica, con la dimensione urbana e territoriale delle politiche di sviluppo. Il livello di integrazione dovrebbe tradursi nell'individuazione e nel superamento delle criticità rappresentate dal precario assetto delle connessioni infrastrutturali dei territori costieri con l'entroterra e nella valutazione delle domande d'uso, presenti e potenziali, inerenti alle popolazioni insediate, ai settori produttivi dei territori ospitanti, e in ultimo ai flussi turisti.

Il grado d'integrazione della portualità turistica con gli assetti insediativi, ambientali e culturali fornirà la dimensione di efficienza delle localizzazioni nautiche.

9 BIBLIOGRAFIA

- Barbati, C. e G. Endrici (2005), *Territorialità positiva. Mercato, ambiente e poteri subnazionali*, Il Mulino, Bologna, 107-112.
- Barberis, G. (2008), *Oltre la frammentazione urbana*, Tesi di dottorato, Università Roma Tre, Dipartimento Studi Urbani, Scuola Dottorale "*Cultura e trasformazioni della città*", Sezione Politiche territoriali e progetto locali, inedito.
- Belli, A. e A. Mesolella, a cura di (2008), *Forme Plurime della Pianificazione Regionale*, Alinea, Firenze.

- Callegari, F. (2003), *Sistema costiero e complessità culturale. Elementi geografici per la gestione integrata*, Patron Editore, Bologna, 47-54.
- Caratti, P. e R. Tarquini (2002), “La Valutazione Ambientale Strategica tra valutazione di impatti e processo decisionale”, Relazione presentata al Convegno: *Prospettive di sviluppo della Valutazione Ambientale Strategica in Italia*, Fondazione Enrico Mattei.
- Cosgrove, D. (1984), *Social Formation and Symbolic Landscape*, Croom Helm, Beckerham.
- Fonti, L. (2010), *Porti – città – territori. Processi di riqualificazione e sviluppo*, Alinea, Firenze, 7-9.
- Greco, I. (2007), *I nuovi riferimenti territoriali della competitività nello spazio europeo: i sistemi urbani* in Bencardino F. e M. Prezioso, *La Coesione Territoriale Europea e lo Sviluppo Sostenibile: Convergenza e Competitività*, Franco Angeli, Milano, 138-155.
- Linch, K. (1960), *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge.
- Madau, C. e M.V. Contini (2009), “Portualità turistica e paesaggio in Sardegna”, in: G. Scanu, a cura di, *Paesaggi e Sviluppo Turistico: Sardegna e Altre Realtà Geografiche a Confronto: Atti del Convegno di Studi, Olbia 15-17 ottobre 2008*, Carocci, Roma, 555-567.
- Mazzetti, E. (2008), *Metropoli, reti, Mediterraneo*, Società Geografica Italiana, Roma, 202-207.
- Noam, E. (1982), “The Choice of Governmental Level in Regulation”, in *Kyklos*, vol. 35, n. 2, pp. 278-91.
- Osservatorio Nautico Nazionale (2010), *Rapporto sul turismo nautico n. 2, anno 2010*, 30-45.
- Provenzano, S. (2008), *Portocittà. Caratterizzazioni e variazioni d'identità di un fatto urbano*, Maggioli, Rimini.
- Regione Autonoma della Sardegna (Assessorato della Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio, Assessorato del Turismo, Artigianato e Commercio) (2007), *Piano Regionale di Sviluppo Turistico Sostenibile*.
- Regione Autonoma della Sardegna (Consiglio regionale, XIV legislatura) (2010), Proposta di legge n. 112, *Provvidenze per lo sviluppo del turismo nautico in Sardegna*.
- Regione Autonoma della Sardegna (Consiglio regionale, XIV legislatura) (2010), Proposta di legge n. 130, *Disciplina del turismo nautico e della portualità turistica in Sardegna* documento disponibile su Internet all'indirizzo: <http://www.consregsardegna.it/XIVLegislatura/Disegni%20e%20proposte%20di%20legge/propleg130.asp> [ultimo accesso: 25 maggio 2011].
- Regione Toscana (Assessorato alle Infrastrutture e ai Trasporti), Master Plan *La Rete dei Porti Toscani*. Disciplina di piano, documento disponibile su Internet all'indirizzo: http://www.regione.toscana.it/regione/export/RT/sitoRT/Contenuti/sezioni/ambiente_territorio/visualizza_asset.html_1196413492.html [ultimo accesso: 25 maggio 2011].

- Regione Toscana (Assessorato alle Infrastrutture e ai Trasporti), Piano di Indirizzo Territoriale. Rapporto di Valutazione degli Effetti Attesi del Master Plan: La Rete dei Porti Toscani.
- Sorensen, J.C. e S. T. McCreary (1990), *Institutional Arrangements for Managing Coastal Resources and Environments*. National Park Service, US Department of Interior, US Agency for International Development, Washington DC.
- Soriani, S., a cura di (2002), *Porti, città e sistema costiero*, Il Mulino, Bologna, 236-240.
- Tracogna, A. (2007), *I cluster del mare*, Franco Angeli, Milano, 39-56.
- Tracogna, A. (2010), *I cluster nautici: analisi comparativa, forme di governance e politiche di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.
- Vallega, A. (1996), *The coastal use structure within the coastal system. A sustainable development-consistent approach*. In: *Journal of Marine System*, Vol.7, 1996. 95-112.
- Vallega, A. (2002), *Linee guida per la gestione integrata delle coste: quadro d'insieme nazionale degli usi costieri*. ENEA and POLIS-Università degli Studi di Genova.
- Vallega, A. (2003), *Gestione di un sistema costiero nel Mediterraneo*. Seminario, Università degli Studi Mediterranei di Reggio Calabria e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, 31.
- Vermiglio, G. (2003), *Porti e reti di trasporto e di navigazione tra Stato e Regioni*, in *Diritto dei trasporti*, n.2, 2003, 449.
- Viola, P. e E. Colombo (2010), *Porti turistici. Approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata*, Dario Flaccovio, Palermo, 178-183.

ABSTRACT

Nautical tourism, considered one of the elect expressions of Italy's offer in the field of tourism, assumes new strategic importance in Sardinia's economic and social framework in the light of the fallout it generates in terms of development and the multifaceted composition of the demand which today characterizes the sector. Such considerations are confirmed by the incidence of the fleet of pleasure craft compared to the resident population, although paradoxically the important marinas are present in areas that are marginal in the panorama of the region's holiday industry. This fact emphasizes the lack of correspondence between an important number of infrastructures - Sardinia is the second Italian region for port infrastructures and berths – and effective territorial integration between nautical installations and inland holiday resort structures. This is to say that it is still quite difficult to interpret the territorial effects of marinas on accommodation facilities.