

ALCUNE RIFLESSIONI SULLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
NELLA PIANIFICAZIONE DEI PORTI TURISTICI.

Federica ISOLA¹, Cheti PIRA²

SOMMARIO

Il grado d'integrazione della portualità turistica con gli assetti insediativi, ambientali e culturali e la dimensione di efficienza delle localizzazioni nautiche si inquadra in un contesto generale della pianificazione delle aree costiere che risulta ancora frammentata nel coordinamento tra i vari strumenti di piano che interessano tali aree. Il problema della scala decisionale negli ambiti territoriali costieri, appare tema di grande complessità sia per la varietà di competenze, suddivise tra demanio marittimo, autorità portuali ed enti locali, che per la particolare sensibilità ambientale del contesto.

Con questo saggio ci si vuole interrogare se, e in che termini, la Valutazione ambientale strategica (VAS), intesa come supporto al momento decisionale, può essere uno strumento per la pianificazione integrata della portualità turistica, se esiste una scala ottimale per la sua applicazione e quali sono le condizioni che ne influenzano l'efficacia. Le riflessioni hanno come sfondo il quadro della portualità turistica della Regione Sardegna.

1 Dipartimento Ingegneria del Territorio - Sezione di Urbanistica – Università di Cagliari, via Marengo 3, 00123, Cagliari, e-mail: federica.isola@unica.it.

2 Dipartimento Ingegneria del Territorio - Sezione di Urbanistica – Università di Cagliari, via Marengo 3, 00123, Cagliari,, e-mail: chetipira@unica.it.

1 INTRODUZIONE³

Nella redazione dei piani e dei progetti che riguardano la portualità turistica, il confronto con il tema della sostenibilità economica e ambientale deve essere presupposto essenziale come garanzia di conservazione della qualità delle risorse naturali e per il controllo continuo del bilancio costi benefici proiettato nel lungo periodo. Si parte dall'assunto che la salvaguardia ambientale del territorio costiero ha carattere prioritario e allo stesso tempo che il comparto della nautica da diporto può essere un fattore fondamentale per lo sviluppo economico.

Le infrastrutture portuali possono avere notevoli ricadute sull'ambiente e sul contesto socioeconomico in cui vengono realizzate, per cui è necessario partire da un attento studio del sistema territoriale nel quale si inseriscono.

La VAS è un insieme di regole, principi, tecniche e strumenti può supportare in ogni momento il processo decisionale con lo scopo di creare consenso attorno alle azioni da compiere e soprattutto far sì che tale consenso duri nel tempo e si trasformi in una rete di relazioni stabili in grado di garantire continuità e coerenza al processo di pianificazione. Ad essa, in generale, spetta il compito di integrare nei piani, le considerazioni di natura ambientale, per migliorare la qualità decisionale complessiva. Trattasi di un approccio diverso dal quello della Valutazione di impatto ambientale (VIA, Introdotta a livello comunitario dalla Direttiva 85/337/CEE), sia nell'oggetto della valutazione, sia nel momento in cui la valutazione interviene nel processo decisionale. Non si tratta di approcci alternativi, come qualcuno erroneamente pensa, soprattutto con riferimento all'opportunità o meno di applicarle ai piani portuali, ma complementari.

La VAS si applica, nel rispetto di quanto suggerito dalla Direttiva comunitaria che l'ha introdotta (Direttiva 42/2001/CE), endoprocedimentalmente alla procedura di formazione di un piano o programma, che singoli progetti renderanno operativo, sui quali caso per caso potrà essere fatta una VIA a valle del processo che ha portato alla loro formazione.

Secondo l'approccio della VAS, l'inclusione nel processo decisionale, della valutazione delle conseguenze ambientali di un piano deve avvenire prima della decisione, in particolare, quando è ancora possibile considerare e discutere diverse soluzioni e scelte.

Il saggio si propone di analizzare, nella prima sezione, il quadro pianificatorio e programmatico di riferimento sulla portualità turistica, con particolare riferimento al contesto della Regione Sardegna; nella seconda sezione individua alcune condizioni per un'efficace applicazione della VAS alla scala locale; nella terza sezione definisce una scala ottimale di applicazione della VAS ai piani della portualità turistica. La parte conclusiva del saggio è

³ Lavoro svolto durante l'attività di ricerca e sostenuto dalla Regione Autonoma della Sardegna attraverso una Borsa di Ricerca co-finanziata con fondi a valere sul PO Sardegna FSE 2007-2013 sulla L.R.7/2007 "Promozione della ricerca scientifica e dell'innovazione tecnologica in Sardegna".

dedicata ad alcune riflessioni su questioni interessanti per eventuali approfondimenti della ricerca.

2 QUADRO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATARIO DI RIFERIMENTO SULLA PORTUALITÀ TURISTICA. IL CONTESTO DELLA REGIONE SARDEGNA

Contenuto del sottoparagrafo Con la Legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Riordino della legislazione in materia portuale) viene operato un riordino della legislazione portuale con l'obiettivo di armonizzare la disciplina della *governance*, imprimendo una svolta in senso decentratore attraverso il riconoscimento alle Regioni e agli Enti locali di una maggiore presenza rispetto al passato. Nel 2001, con la riforma del titolo V della Costituzione, la materia dei porti viene ricondotta nella potestà legislativa concorrente dello Stato e delle Regioni; la disciplina dei porti diventa di competenza regionale, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione statale.

Nel quadro normativo delle competenze, in materia di portualità, redigere il piano dei porti spetta alle Regioni per le sue competenze in materia di pianificazione territoriale e di gestione del Demanio marittimo; spetta invece alle Province la formulazione di indirizzi per quanto concerne gli aspetti ambientali e paesaggistici, con particolare riferimento alla protezione e alla valorizzazione della fascia costiera. Il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), infatti, definisce tra i compiti del piano provinciale la definizione degli indirizzi generali di assetto del territorio e la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione. La Legge Regionale 22 dicembre 1989, n. 45 (Norme per l'uso e la tutela del territorio) definisce tra gli ambiti di competenza (art. 4 lett. b) del piano provinciale l'uso del territorio costiero.

In Italia il sistema di pianificazione della portualità turistica è abbastanza vario. Alcune Regioni hanno pensato a degli specifici strumenti di programmazione e di indirizzo rivolti a potenziare la competitività logistica del territorio,⁴ altre individuano sul tema delle linee strategiche all'interno dei piani di tutela della costa.⁵ Generalmente a livello di pianificazione regionale, non vengono definite nuove realizzazioni (porti e approdi), rimandandone la definizione a strumenti di pianificazione territoriale.⁶ I piani provinciali e dei trasporti sono molto generici e non si misurano quasi mai con le problematiche dei porti turistici.

Emerge in generale, una non integrazione tra la pianificazione dei porti e quella urbanistica e territoriale, probabilmente rintracciabile nella tradizionale separazione che in Italia esiste tra

⁴ È quello che ha fatto la Regione Toscana con il Master Plan "La rete dei porti toscani".

⁵ La Regione Liguria, per esempio, con il suo Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero, individua a livello regionale per la portualità, le criticità ambientali e del territorio sulla base delle quali vengono individuati degli obiettivi specifici sulla portualità e le azioni mirate alla tutela della costa.

⁶ Come prescrive il Master Plan "La rete dei porti toscani" nella "Disciplina di piano" (art. 7, c. 2).

queste e le politiche inerenti le dotazioni infrastrutturali. Ad oggi il dialogo tra queste due pianificazioni si è mostrato difficile a causa della mancanza da parte della Legge 84/94 di indirizzi per la redazione dei piani portuali e a causa dell'inadeguatezza della pianificazione urbanistica che non fornisce indicazioni per la pianificazione e la progettazione dei piani portuali; sulla programmazione e realizzazione delle opere portuali; essa si limita ad affermare che le previsioni del piano portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti (art. 5, c. 2).

La necessità di integrazione tra pianificazione urbanistica e pianificazione portuale è sentita soprattutto alla scala comunale dove maggiormente emerge la necessità di integrazione tra porto, città e territorio attraverso il coordinamento dei momenti decisionali. Alla scala comunale si manifestano inoltre le criticità derivanti da un vuoto normativo e di programmazione alla scala più ampia.

Nel contesto della Regione Sardegna, le strutture portuali dedite al turismo nautico rivestono un ruolo ancora marginale negli assetti insediativi del sistema costiero; appare con evidenza l'assenza di una logica relazionale che leghi i servizi connessi alla nautica con le caratteristiche ambientali e insediative degli ambiti territoriali nei quali si inseriscono. A livello normativo, programmatico e pianificatorio il tema della portualità turistica, non è adeguatamente affrontato.

La proposta di Legge n. 130/2010 (Disciplina del turismo nautico e della portualità turistica in Sardegna) non definisce criteri per definire (o escludere) nuove localizzazioni⁷ o per la riqualificazione o l'ampliamento di infrastrutture esistenti, relazionando le nuove localizzazioni a non ben precisate "esigenze della navigazione da diporto" o "programmi di sviluppo turistico" di livello locale (art. 6, c. 3). La proposta non coordina inoltre la pianificazione della portualità turistica con gli altri strumenti di piano che su questa possono avere influenza, fa un semplice riferimento al Piano paesaggistico regionale (PPR, approvato il 5 settembre 2006 con la Delibera di Giunta n. 36/7) e ai piani urbanistici comunali (PUC) ma senza una precisa gerarchia o legame rispetto agli stessi (art. 6, c. 2).

Il PPR, principale strumento della pianificazione territoriale regionale e, secondo quanto affermato nella Relazione tecnica generale del Piano, strumento di azione progettuale tanto nel senso della trasformazione condivisa che nella salvaguardia attiva (Regione Sardegna, 2006, p. 9) non dà indicazioni sulla portualità turistica, se non specifici indirizzi per i singoli Ambiti di paesaggio.⁸ Indirizzi non ne fornisce nemmeno il Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile (approvato il 9 maggio 2007 con la Delibera di Giunta n. 19/1), il cui obiettivo principale è, in un'ottica di lungo periodo, individuare soluzioni operative ai problemi che limitano le possibilità di sviluppo turistico, si limita per la portualità turistica, a

⁷ Nel caso del Master Plan "La rete dei Porti Toscani" le nuove realizzazioni sono vincolate a esigenze di sviluppo delle filiere produttive legate ai poli nautici. (art. 7, c. 2 della "Disciplina di piano").

⁸ Il PPR individua 27 Ambiti di paesaggio costieri. L'ambito di paesaggio è inteso come dispositivo spaziale di pianificazione del paesaggio attraverso il quale s'intende indirizzare, sull'idea di un progetto specifico, le azioni di conservazione, ricostruzione o trasformazione.

definire le metodologie per l'analisi del mercato turistico e le procedure per un osservatorio del turismo in Sardegna.

Allo stato attuale nei piani urbanistici provinciali/piani territoriali di coordinamento provinciale sardi è completamente assente il tema della portualità, nonostante la Legge Regionale 22 dicembre 1989, n. 45 (Norme per l'uso e la tutela del territorio regionale) e il Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali) definiscano tra gli ambiti di competenza dei piani provinciali l'uso del territorio costiero e la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture.

Sempre a livello provinciale la Legge Regionale del 8 luglio 1993, n. 28 (Interventi in materia urbanistica) definisce un piano di settore, il Piano di assetto organizzativo del litorali (PAOL), che avrebbe il ruolo di coordinamento delle previsioni dei enti locali per la pianificazione sui litorali. Di fatto, l'unica Provincia che ha predisposto il PAOL è la Provincia di Cagliari nel novembre 1999, limitandosi a una serie di analisi conoscitive sui tematismi ambientali, insediativi e socio economici nell'ambito del litorale, rimandando alla predisposizione dei piani la definizione degli indirizzi di sviluppo territoriale secondo criteri di opportunità e priorità; elenca soltanto alcuni piani che a livello provinciale possono avere correlazioni con la portualità.

Mentre a livello regionale e provinciale manca un ragionamento, in una logica di sistema sulla portualità turistica, conseguenza una debole o inesistente integrazione territoriale, le amministrazioni comunali tendono a caricare il porto turistico di aspettative legate allo sviluppo turistico, come "traino per l'economia".

Da un'analisi di alcuni rapporti ambientali redatti dalle amministrazioni comunali nell'ambito delle VAS dell'adeguamento dei piani urbanistici al PPR e al Piano di assetto idrogeologico (PAI),⁹ il tema della portualità è sempre ricorrente. In particolare i temi più ripetuti, sotto forma di obiettivi e azioni di piano, sono l'accessibilità e le connessioni (Rapporti ambientali dei Comuni di Villasimius e di Tortolì), il porto come polarità territoriale (Rapporto ambientale del Comune di Villasimius), la riqualificazione del waterfront porto città in termini di creazione di nuovi servizi, ampliamenti delle strutture, specializzazione delle attività economiche all'interno della struttura portuale (Rapporti ambientali dei Comuni di Villasimius, Siniscola, Posada, Calasetta, Dorgali, Alghero) la realizzazione di nuove infrastrutture portuali (Rapporto ambientale del Comune di Trinità D'Agultu) e la necessità di creare una rete dei porti (Rapporto ambientale del Comune di Posada).

Pur evidenziando necessità che si ricollegano all'esigenza di inserire i propri porti turistici in un sistema turistico competitivo di livello regionale, i Comuni sardi allo stato attuale ne basano le pianificazioni non avendo, come si è potuto vedere, dei riferimenti a livello di pianificazione e programmazione di livello sovraordinato. In questo senso si corre il rischio

⁹ Dal 2006 Comuni costieri e Province stanno adeguando i loro strumenti urbanistici al PPR e al PAI.

che le aspettative dei Comuni in merito al porto “come traino dell’economia” rimangano tali se non si ragiona in una logica più ampia rispetto a quella del singolo Comune.

Un altro rischio a cui vanno incontro i Comuni, non essendo definiti a livello regionale dei criteri per le nuove localizzazione dei porti, è la realizzazione di infrastrutture poco sostenibili dal punto di vista ambientale. Nel caso del Comune di Trinità D’Agultu e Vignola, per esempio, viene indicato tra gli obiettivi del PUC la realizzazione di nuovo porto turistico, come riportato nel Rapporto ambientale della VAS, “adeguato a sostenere le potenzialità di richiamo turistico del territorio durante il periodo estivo” (Comune di Trinità D’Agultu e Vignola, 2011, p. 14) in un area interessata da habitat di assoluta rilevanza naturalistica. Nello stesso Rapporto ambientale, è però valutata l’incidenza complessiva dell’intervento elevata e decisamente incompatibile sotto il profilo ambientale (Comune di Trinità D’Agultu e Vignola, 2011, p. 61).

3 ALCUNE CONDIZIONI PER UNA EFFICACE APPLICAZIONE DELLA VAS ALLA SCALA LOCALE

Nel caso di Trinità D’Agultu e Vignola la sostenibilità ambientale deòde scelte di piano, sembra essere considerata come una vuota retorica e non converge con gli obiettivi del Comune, che non si capisce dal rapporto ambientale, se rispecchiano o meno le scelte dei cittadini.

Emblematico in questo senso, anche il caso del parere negativo rilasciato dalla Giunta Regionale della Liguria in sede di VAS del piano che prevedeva la realizzazione del porto turistico nella città di Albenga, motivazione incompatibilità ambientale. L’amministrazione comunale ha dichiarato di “voler combattere su ogni fronte, e con ogni mezzo, affinché la città possa avere il porto che da troppi anni attende”.¹⁰ Anche in questo caso, come nel precedente, la valutazione della sostenibilità ambientale appare accessoria e superflua nella definizione delle scelte di piano.

La VAS, se applicata correttamente, dovrebbe fare in modo che la sostenibilità ambientale non sia data per scontata e allo stesso tempo deve servire per sanare i conflitti e raggiungere i consensi, in nome di un interesse pubblico, che nel rapporto ambientale deve essere esplicitato sulla base del coinvolgimento trasparente dei diversi attori territoriali, istituzionali e non.

Un'altra condizione di efficacia risiede nella sistematicità e ripercorribilità del procedimento di definizione degli obiettivi e delle azioni di piano, per i quali nei rapporti ambientali non vengono quasi mai esplicitati i criteri di definizione.

¹⁰ Vedi l’articolo pubblicato all’Indirizzo Internet <http://www.savonanews.it> / 2011/01/11/ leggi notizia / argomenti /attualit/articolo/albenga-la regione-blocca-il-porto-la-delusione-della-guarnieri.html [Ultimo accesso:18 maggio 2011]

La centralità della valutazione non dovrebbe essere tanto la sensibilità dell'area nella quale il piano si inserisce, ma la sostenibilità ambientale ed economica delle azioni di piano, che tramite la VAS deve introdurre ragionevoli alternative (all'art. 5 c. 1 della Direttiva 42/2001/CE).

La VAS si inserisce inoltre per coordinare i processi di pianificazione, ponendosi come strumento fondamentale, capace di promuovere la sostenibilità anche nel contesto delle decisioni programmatiche strategiche (Tarquini, 2001). Gli obiettivi di sostenibilità, diventano il criterio di coerenza nell'integrazione tra i piani e programmi alle diverse scale. Se avviata nei primi momenti del processo decisionale, la VAS, potrebbe connettere la pianificazione della portualità turistica e le "altre pianificazioni" definendo degli obiettivi di piano sulla base del quadro programmatico nel quale il piano si inserisce. Chiaramente se tale quadro è carente il contributo che la VAS può dare in questo senso è molto limitato, soprattutto alla scala locale.

Si ritiene di poter affermare che, relativamente alla sua efficacia, la scala di applicazione non è aspetto secondario della VAS e che la frammentazione e la scarsa coordinazione tra i vari strumenti di piano di cui si parlava all'inizio possa essere superata solo se il ragionamento sulle scelte strategiche in materie di portualità turistica inizia a livello regionale. Solo partendo da questo presupposto ha senso parlare di valutazione dei piani sulla portualità turistica a livello provinciale e comunale.

Un piano regionale sulla portualità dovrebbe essere il riferimento per le specifiche pianificazioni e progettazioni e per lo sviluppo delle istanze espresse dalle realtà locali. Esso non dovrebbe essere caratterizzato dall'individuazione puntuale di interventi legati a finanziamenti pubblici, ma dalla definizione concertata di criteri e di condizioni, di carattere tecnico-funzionale ed ambientale, che favoriscano gli investimenti per uno sviluppo socio-economico compatibile.¹¹ In particolare, un piano regolatore portuale a tale livello per essere maggiormente efficace necessiterebbe di una legge urbanistica che ne definisse competenze e valore prescrittivo.

Altra condizione per un efficace applicazione della VAS alla scala locale è l'esistenza di banche dati e analisi conoscitive sul sistema "costa". I porti turistici rientrano tra i molteplici usi il cui sviluppo non controllato mina la salvaguardia dell'ambiente costiero (per esempio provocando impoverimento del livello di biodiversità nelle rade da essi occupati e trasformazioni irreversibili della linea di costa). La Regione Sardegna anche in questo senso non ha pianificato come invece hanno fatto altre Regioni¹² in materia di difesa della costa o riferendosi nello specifico all'aspetto della portualità turistica. Manca uno studio e una valutazione di ampio raggio sui porti turistici e gli approdi esistenti nei riguardi della loro

¹¹ È quanto indicato nelle Linee Guida della Regione Emilia Romagna sulla Gestione integrata delle zone costiere, Scheda 3 sulla portualità, p. 48

¹² La Regione Liguria per esempio nel suo Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero ha riordinato le informazioni disponibili e le conoscenze tecnico-scientifiche che riguardano le dinamiche fisiche in atto sul territorio costiero e definisce le politiche di fruizione dei litorali.

influenza sulla dinamica litoranea e degli eventuali impatti negativi sul bilancio sedimentario e sulla qualità ambientale della fascia costiera, o una ricognizione sugli interventi in prossimità dei porticcioli che hanno fatto operazione di ripascimento della spiaggia.

Altrettanto fondamentale è la costruzione di un sistema di dati spaziali sulla domanda di posti barca turistici, che allo stato attuale è sostanzialmente ignota.

4 LA SCALA OTTIMALE DI APPLICAZIONE DELLA VAS AI PIANI DELLA PORTUALITÀ TURISTICA

Nel contesto regionale sardo la VAS a livello comunale su tematiche che riguardano la portualità turistica rischia, a causa dei presupposti di cui si parlava, di essere poco efficace sia dal punto di vista della sua integrazione con la pianificazione sovraordinata che, come visto, in materia è inesistente, sia in termini di sostenibilità ambientale in quanto ciascun comune tende ad inseguire il suo modello di sviluppo.

Appare una considerazione di buon senso affermare che il tema della sostenibilità ambientale ed economica della portualità turistica, che incrocia in modo pregnante la VAS è di valenza sovracomunale. In particolare in termini di nuove localizzazioni portuali, la scala comunale appare inadatta per definire delle alternative di piano sostenibili. L'applicazione della VAS ha maggiore valore se essa può andare ad incidere realmente su logiche localizzative e dimensionali, in ragione di fattori economici e trasportistici, sociali e ambientali.

Le motivazioni risiedono sull'impatto che le infrastrutture hanno sul territorio sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista economico.¹³ La pianificazione dei porti turistici necessita, proprio per la sua valenza strategica, di essere governata ad un livello territoriale di ampia scala, in termini di definizione di obiettivi e azioni, di scelte, di individuazione e valutazione degli impatti sui sistemi ambientali, insediativi e infrastrutturali.

Viste le tematiche emerse dai rapporti ambientali dei Comuni costieri in adeguamento al PPR e al PAI, forme di pianificazione e la valutazione in forma associata tra gli stessi permetterebbe la definizione delle nuove localizzazioni portuali secondo una logica di efficienza localizzativa che potrebbe andare ad integrarsi con un sistema integrato di servizi (per esempio del trasporto pubblico) fondato sulla mutua cooperazione fra i Comuni per l'attuazione di una rete dei porti turistici.¹⁴ In particolare forme di pianificazione di questo tipo consentirebbero la costruzione di un sistema di conoscenze e letture del territorio condiviso tra i diversi Comuni e gli altri soggetti territoriali. L'aspetto partecipativo della

¹³ Appare emblematico in questo senso il caso di Siracusa dove si sono costruiti dei porti turistici uno a ridosso dell'altro. Vedi a tal proposito il sito <http://www.petizionionline.it/petizione/contro-lo-scempio-del-porto-di-siracusa/1643> [Ultimo accesso: 23 aprile 2011].

¹⁴ Forme di piano intercomunale e di VAS in forma associata in Sardegna non sono diffuse come in altre realtà per esempio in Lombardia, per i piani di governo del territorio. Un valido esempio di piano del territorio intercomunale è quello delle Terre dei Navigli i cui documenti sono disponibili su Internet all'indirizzo <http://www.terredeinavigli.it/V.A.S.htm> [Ultimo accesso: 23 aprile 2011].

VAS, infatti, può aiutare a ragionare in un tavolo concertato tra i Comuni, Provincia, Regione, soggetti competenti in materia ambientale e altri attori (i gestori dei porti per esempio), in una logica di sistema puntando sulla complementarietà reciproca dei singoli porti, come conseguenza anche di un certo grado di contiguità spaziale, in modo da poterne integrare le funzioni ed ottimizzare l'uso delle risorse a disposizione (economie di agglomerazione e di *networking*). In un quadro di definizione di obiettivi comuni sarà possibile definire l'interdipendenza funzionale, risultante dalla specializzazione dei singoli interventi.

La componente partecipativa diventa fondamentale se si considera il porto turistico e la grande disomogeneità tra gli attori che vi gravitano. Vi sono infatti realtà realizzate e gestite da soggetti privati, altre gestite da soggetti pubblici, solitamente comuni o società municipalizzate, ma vi sono anche casi, come quello della città di Alghero ad esempio, nel quale all'interno del porto è presente una molteplicità di concessionari in concorrenza tra loro. L'apporto partecipativo, avviato fin dalle prime fasi della VAS oltre che con i soggetti competenti in materia ambientale con tutte le figure coinvolte a vario titolo nelle realtà portuali, appare necessario per evitare piani disgiunti da logiche di mercato e di difficile gestione amministrativa e finanziaria. Un percorso partecipativo, potrà se opportunamente dimensionato far interagire gli aspetti istituzionali o strettamente ambientali con quelli gestionali ed economico-finanziari.

5 DISCUSSIONE E CONCLUSIONI

A conclusione del saggio si può affermare che in tema di portualità turistica, con particolare riferimento al contesto regionale sardo, è necessaria oltre che un riferimento normativo e programmatico a livello regionale l'attivazione di percorsi di condivisione con Comuni, Province e altri soggetti attivi sul territorio, al fine di articolare un riferimento in materia a scala sovra comunale. I Comuni costieri in questo senso, soprattutto quelli di piccole dimensioni con ridotte disponibilità finanziarie da destinare alle valutazioni ambientali, avrebbero un supporto per affrontare poi a scala comunale in maniera adeguata le loro valutazioni.

L'attitudine alla collaborazione tra i Comuni appare, comunque, una basilare condizione di partenza per l'avvio di forme di piano e di VAS intercomunale. Si può affermare inoltre, sulla base di esperienze similari in contesti diversi da quello sardo, che l'appartenenza dei Comuni a dei Consorzi o a delle Unioni di Comuni è senz'altro condizione favorevole.

Appare interessante per un proseguo della ricerca, capire il potenziale ruolo della Provincia di creare delle opportunità per una integrazione più efficace della VAS nel processo di pianificazione e di gestione dei piani sulla portualità turistica. Essendo in Sardegna la

Provincia l'autorità competente per le VAS di valenza comunale e sub-provinciale,¹⁵ potrebbe nell'esercizio delle sue competenze valorizzare, tramite la VAS, il suo ruolo di coordinamento della pianificazione territoriale provinciale e di interazione con la pianificazione comunale.

In questo senso la Provincia potrebbe fare da promotore per l'attivazione di progetti integrati sul territorio, e allo stesso tempo potenziare la sua capacità di partecipare attivamente al governo del territorio, che allo stato attuale è marginale.

6 BIBLIOGRAFIA

Consiglio Regionale della Sardegna (2010) *Disciplina del turismo nautico e della portualità turistica in Sardegna - Proposta di Legge n. 130*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: [http://www.consregsardegna.it / XIVLegislatura/ Disegni%20e%20proposte%20di%20legge/propleg130.asp](http://www.consregsardegna.it/XIVLegislatura/Disegni%20e%20proposte%20di%20legge/propleg130.asp) [ultimo accesso: 16 maggio 2011].

Comune di Alghero (2010) *Valutazione ambientale strategica del piano urbanistico comunale - Rapporto ambientale*, documento presentato pubblicamente dal Comune di Alghero durante l'incontro di presentazione del piano e della VAS tenutosi ad Alghero il 15 luglio 2010.

Comune di Calasetta (2010) *Valutazione ambientale strategica del piano urbanistico comunale - Documento di scoping*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: http://www.comune.calasetta.ci.it/images/documenti/PUC_PUL/calasettavassc%2020100308c%20light%20ultsting.pdf [ultimo accesso: 23 aprile 2011].

Comune di Dorgali (2010) *Valutazione ambientale strategica del Piano urbanistico comunale - Rapporto ambientale*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: http://puc.comune.dorgali.it/Valutazione%20Ambientale%20Strategica/RL01_RA_Rapporto_Ambientale.pdf [ultimo accesso: 23 aprile 2011].

Comune di Orosei (2010) *Valutazione ambientale strategica del piano urbanistico comunale - Rapporto ambientale*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: [http://www.provincia.nuoro.it/ Canali-Tematici/ painificazioneterritoriale/vas/PUC-di Orosei](http://www.provincia.nuoro.it/Canali-Tematici/painificazioneterritoriale/vas/PUC-di-Orosei) [ultimo accesso: 23 aprile 2011].

Comune di Posada (2008) *Valutazione ambientale strategica del piano urbanistico comunale - Rapporto ambientale*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: <http://www.comune.posada.nu.it/cominfo/avvisi/avviso.asp?id=24> [ultimo accesso: 23 aprile 2011].

Comune di Trinità D'Agultu e Vignola (2011) *Valutazione ambientale strategica del piano urbanistico comunale - Rapporto ambientale*. Il documento è disponibile su Internet

¹⁵ Tali funzioni le sono state attribuite dalla Legge Regionale del 12 giugno 2006, n. 9 (Conferimento di funzioni e compiti agli enti locali)

- all'indirizzo: http://www.comuneditrinita.it/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=62&Itemid=85 [ultimo accesso: 23 aprile 2011].
- Regione Liguria (2010) *Piano di tutela dell'ambiente marino e costiero*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: http://www.ambienteinliguria.it/eco3/ep/CD_PTAMC/index.html [ultimo accesso: 23 aprile 2011].
- Regione Emilia Romagna (2005) *Progetto sulla gestione integrata delle zone costiere - Scheda 3 portualità, rifiuti da natanti, rischi da trasporto marittimo*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: <http://www.stradeaperte.it/Archivio/2006.3/GIZC/ASato%20arte/Scheda3%20-%20Porti.pdf> [ultimo accesso: 23 aprile 2011].
- Regione Sardegna (2006) *Piano paesaggistico regionale - Relazione tecnica*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: <http://www.sardegna.territorio.it/j/v/1123?s=6&v=9&c=7424&na=1&n=10> [ultimo accesso: 30 novembre 2010]
- Regione Sardegna (2007) *Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile*. Il documento è disponibile su Internet all'indirizzo: http://www.regione.sardegna.it/documenti/1_73_20070510123421.zip. [ultimo accesso del 23 aprile 2011].
- Regione Toscana (2008) *Masterplan "La rete dei porti toscani"*. Il documento è 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: 23 aprile 2011].
- Tarquini R. (2001) *La Valutazione ambientale strategica di politiche, piani e programmi, tesi di stage, X corso SEU per esperti in diritto, politiche ed economia dell'Unione Europea*, 31 ottobre 2001.

SOME REFLECTIONS ON THE STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT
PROCESS FOR THE PLANNING A NEW TOURIST PORTS.

Federica ISOLA, Cheti PIRA

ABSTRACT

The framework of the planning in coastal areas is still fragmented in the coordination between the various planning tools, in particular the study of integration of tourist Ports settlements shows that they are poorly integrated with "other plans", in particular with the urban and territorial planning and rarely are part of a strategy system of tourist Ports.

The problem of scale in decision-making territorial coastal areas, it seems a issue of great complexity both for the variety of skills, ranging from maritime domain, port authorities and local authorities, which for the particular environmental sensitivity of the context. The decision-making require a systemic approach to multi-sectoral and integrated planning and management tools.

This paper discusses some problematic issues of case studies related to the implementation and adjustment of the tourist Ports in the framework of the Strategic Environmental Assessment (SEA), in term of recherche the optimal scale for its implementation and what are the conditions that influence its effectiveness; the reflections have as a framework of the tourist Ports of the Sardinian Region (Italy).