



# 122. Approdi turistici

FRANCESCO ADAMO

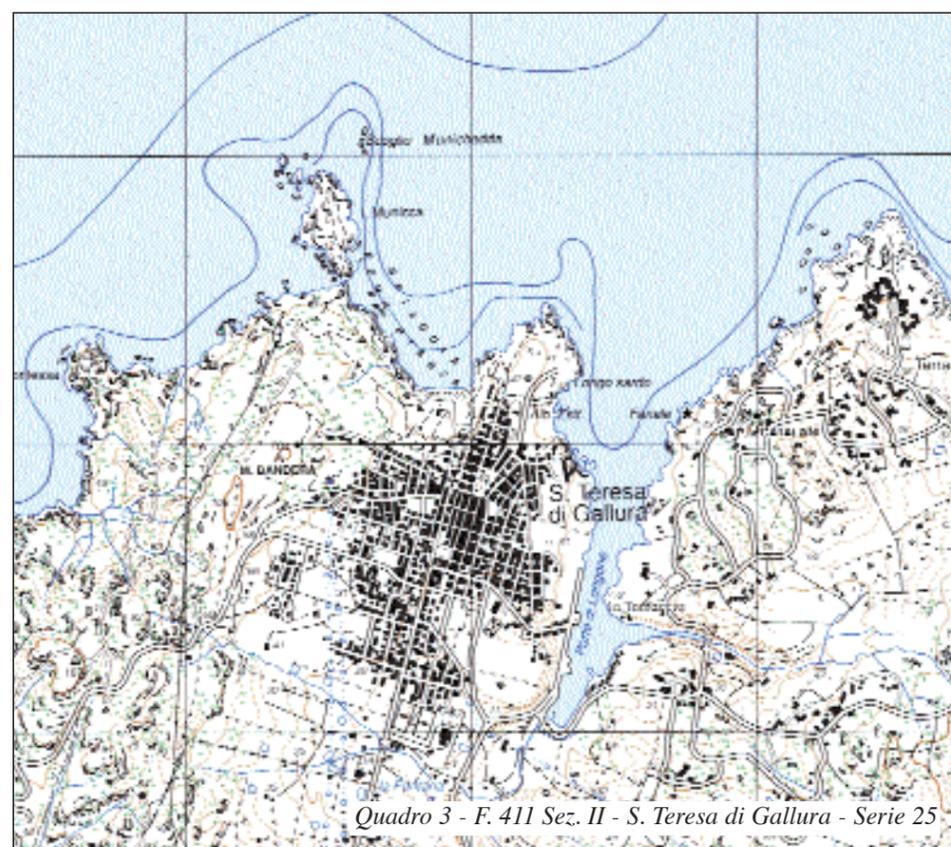
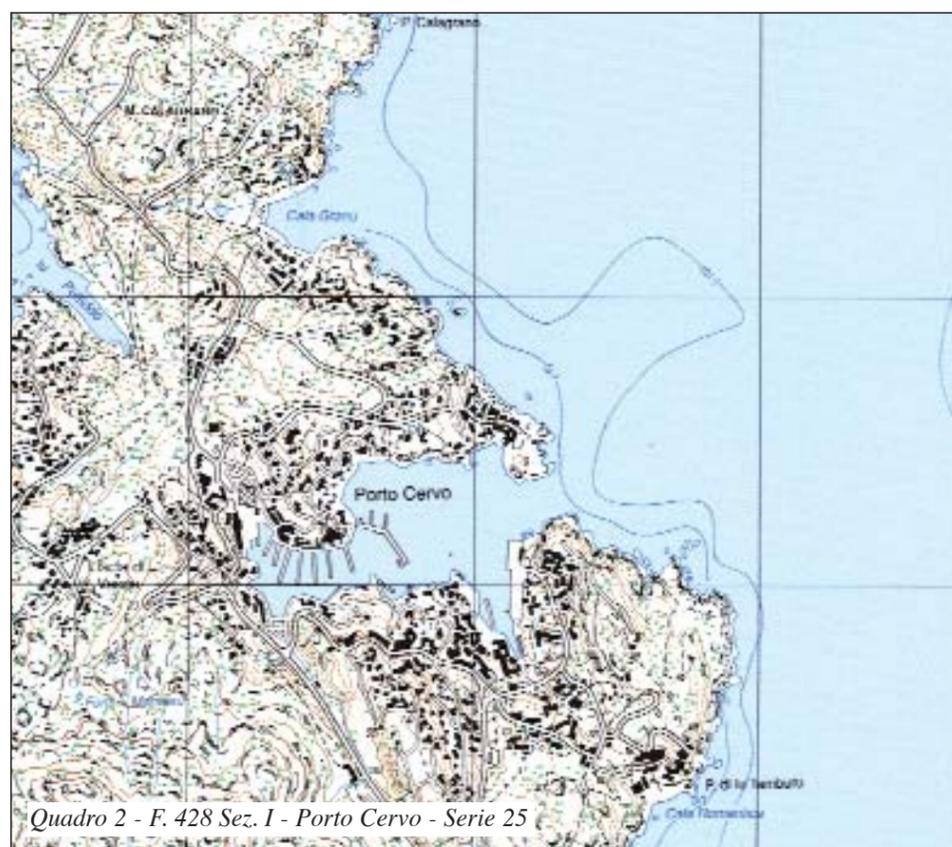
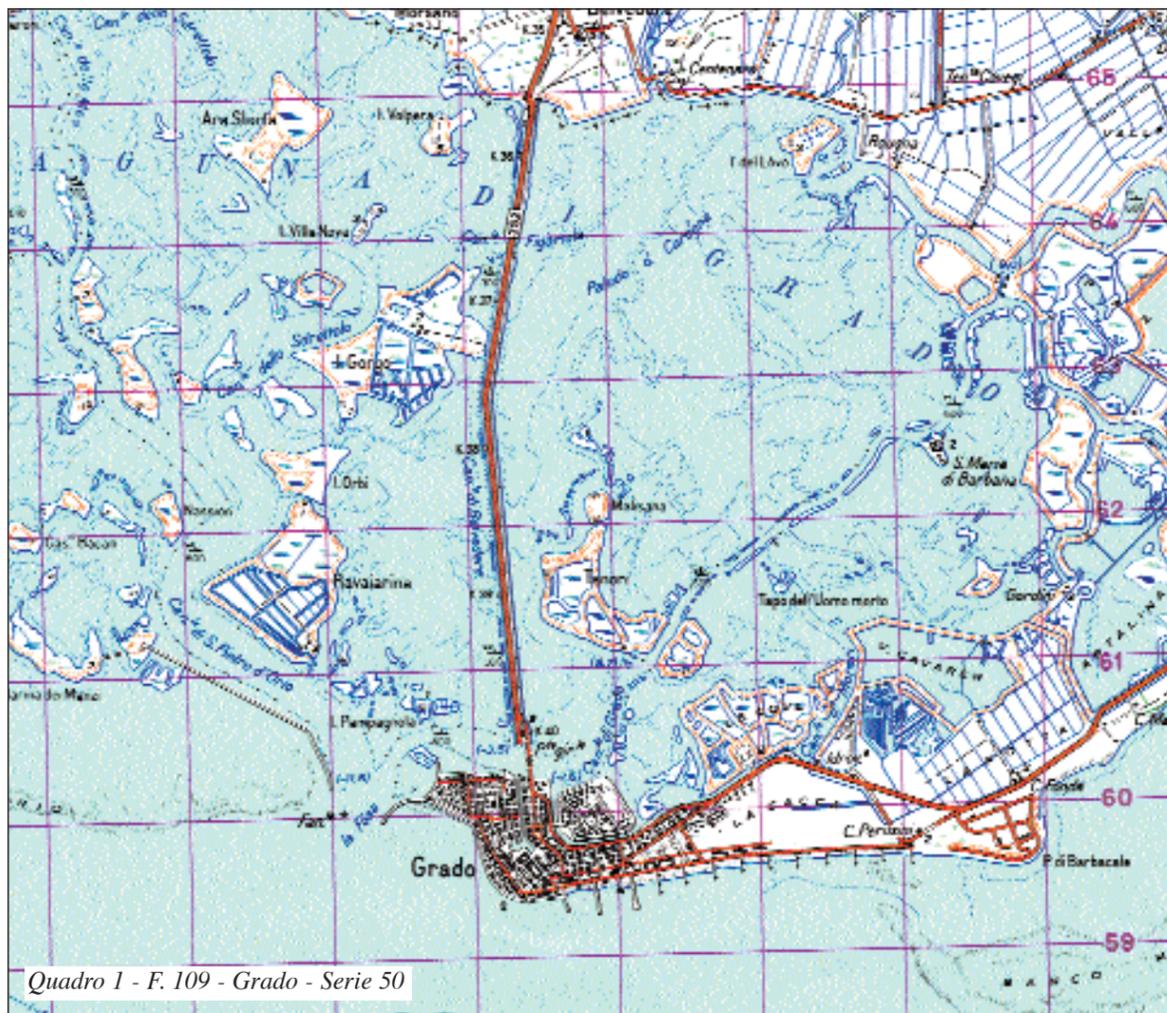
Università degli Studi del Piemonte Orientale

L'Italia si colloca sin dalle origini del turismo moderno tra i primi paesi di destinazione. Agli inizi del XXI secolo, l'insieme delle attività turistiche e ricreative o per il tempo libero – che formano il cosiddetto sistema turistico di produzione, detto anche semplicemente industria turistica – assume un ruolo economico di primaria importanza, producendo una ricchezza che è cinque volte superiore a quella prodotta dall'industria dei mezzi di trasporto, che è stata l'industria principe dello sviluppo italiano del XX seco-

l'Italia, pur retrocedendo di una posizione per l'emergere della Cina anche in campo turistico, avrebbe ancora una forte crescita degli arrivi internazionali (da 32,8 milioni nel 1996 a 52,9 milioni nel 2020), oltre ad una crescita anche più rilevante delle partenze degli italiani per mete estere e del turismo interno.

È in questo scenario, e particolarmente nel contesto di una crescente competizione tra i paesi di destinazione turistica, che va collocata la questione geografica dei porti e degli altri approdi turistici nelle riviere marittime, lacuali e fluviali italiane. L'interesse per queste strutture, necessarie alle imbarcazioni da diporto, alle navi da crociera e di trasporto di passeggeri-turisti, non sta in una diversità «geografica» delle loro forme e funzioni, diversità che in sostanza non esiste. Infatti, le loro diverse forme e funzioni – che riflettono una diversa morfologia costiera e/o un diverso processo storico di sviluppo (graduale, pianificato o non pianificato) – si ritrovano in più paesi e regioni; sempre riguardo alle forme, peraltro, una possibile tipologia geografica non sarebbe sostanzialmente dissimile da quella più generale relativa a tutti i tipi di porto o di approdo.

L'interesse geografico per gli approdi «turistici», destinati cioè esclusivamente o prevalentemente al turismo nautico, alle crociere e al trasporto di turisti in genere, sta soprattutto nella loro distribuzione spaziale in relazione alle esigenze della domanda turistica, che riguardano da un lato una certa disponibilità di tali strutture e dall'altro la disponibilità di mari, laghi e fiumi puliti, di spazi verdi e spiagge, in breve di ambienti sani e paesaggi attrattivi. Si tratta evidentemente di esigenze contrastanti e che solo un'attenta pianificazione territoriale e gestione della rete dei porti e dei più semplici approdi può conciliare, contribuendo anche così a quella riqualificazione dei luoghi turistici italiani che è imposta dalla crescente competizione internazionale. Se si considera che la presenza di porti turistici può essere un fattore di sviluppo del turismo, occorre in particolare definire se e in quali regioni, a partire da quelle che ne sono meno dotate, sia utile una loro



lo, contribuendo al 5,7% del PIL e dando occupazione, direttamente e indirettamente, a più di 2 milioni di lavoratori. L'enorme crescita del settore, riscontratasi negli ultimi decenni del XX secolo a scala mondiale, si prevede che continuerà ad un tasso annuo medio del 4,3% dal 2000 al 2020, portando il numero mondiale degli arrivi del turismo internazionale da 668 milioni a 1 561 milioni e ad una crescita media delle entrate valutarie del 6,4% all'anno (da 430 miliardi a 2050 miliardi di euro). In questo scenario

espansione ulteriore ed entro quali limiti, tenendo conto dei loro impatti ecologici e paesaggistici e, non per ultimi, dei benefici locali del turismo nautico, comparativamente ad altre possibili forme di turismo, e più in generale di quelle specifiche infrastrutture rispetto ad altre.

In questa prospettiva sembra utile una definizione del fenomeno in questione, evidenziandone i principali tipi funzionali e strutturali, e con una preliminare rappresentazione della sua distribuzione territoriale.



Quadro 4 - F. 217 Sez. I - Piombino - Serie 25

Una prima distinzione da evidenziare è tra i porti e gli altri approdi, termine questo che nel linguaggio comune comprende genericamente ogni «località litoranea dove una nave può facilmente stabilire contatti con la terra» (ZINGARELLI N., 1994) e, quindi, comprende a maggior ragione quelle dotate di porto. In parte della legislazione nazionale (Testo Unico del 16 luglio 1884, n. 2518 e successive modificazioni) e in quelle regionali

sulla nautica da diporto, in mancanza di un termine specifico per l'insieme degli approdi diversi dai porti, si attribuisce in senso stretto il termine «approdo» ai soli punti di ormeggio privi delle infrastrutture e dei servizi che contraddistinguono i porti, vale a dire soprattutto delle difese dal mare e spesso anche delle attrezzature necessarie al soddisfacimento degli utenti. Rispetto ad un più semplice approdo (rada, spiaggia attrezzata, molo), un porto deve essere dotato di difese naturali o artificiali (dighe e moli foranei



Quadro 5 - F. 256 Sez. II - Rimini - Serie 25



Quadro 6 - F. 544 - Terranova di Sibari - Serie 50

o frangiflutto in mare aperto) tali da chiudere quasi completamente uno specchio d'acqua ed offrire un sicuro rifugio.

Ancor più varia è la terminologia che riguarda specificamente gli «approdi turistici». Il D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, nel distinguere le strutture destinate alla nautica da diporto, definisce quale «approdo turistico [...] la porzione dei porti polifunzionali [...] destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari»; mentre riserva la definizione di «porto turistico» al «complesso di strutture [...] realizzate [...] allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto». La terminologia introdotta dalla legislazione nazionale e regionale – e quindi la classificazione dei porti turistici da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla quale ci si è qui adattati per utilizzare le informazioni sui servizi derivanti da questa fonte, nonché la classificazione proposta da Nauticard (<http://www.nauticard.it>) – limita comunque l'attributo «turistico» alla sola nautica da diporto. Benché questa sia la categoria di maggior interesse nella tematica dei rapporti tra portualità e sviluppo turistico e sia ovviamente oggetto di maggior attenzione nel dibattito politico ed economico contemporaneo, meritano certo attenzione anche quegli approdi che costituiscono i gangli del turismo da crociera e del trasporto di passeggeri-turisti, i quali peraltro come qualsiasi altro porto (commerciale, industriale, peschereccio, ecc.) sono interessanti per lo stesso diportismo nella misura in cui permettono l'ormeggio alle imbarcazioni da diporto e, comunque, possono dare ad esse rifugio in caso di necessità.

Occorre quindi distinguere le categorie funzionali di porto turistico come di seguito riportato:

- porti del turismo nautico (A1), ovvero gli approdi turistici per eccellenza, quelli della classificazione ministeriale e delle legislazioni regionali, nei quali si comprende in genere l'insieme di strutture portuali destinate unicamente o precipuamente alle imbarcazioni da diporto ed in particolare dotate «di attrezzature e impianti destinati, in via permanente alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché di infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti» (L.R. Puglia, 30 gennaio 1982, n. 6). Questa categoria comprende sia i porti che nel loro complesso sono esclusivamente o prevalentemente destinati al turismo nautico (i «porti turistici» in senso stretto secondo il succitato D.P.R. 509) sia i porti polifunzionali dotati di una porzione riservata unicamente alle imbarcazioni da diporto (gli «approdi turistici» del D.P.R. 509);

- porti di transito e stagionali per il turismo nautico (A2) sono, invece, quelli che, benché possano essere destinati, in tutto o in una loro parte, unicamente o precipuamente alle imbarcazioni da diporto e dotati di servizi per le esigenze dei diportisti, consentono solo l'ormeggio per un certo periodo, ma non il rimessaggio;

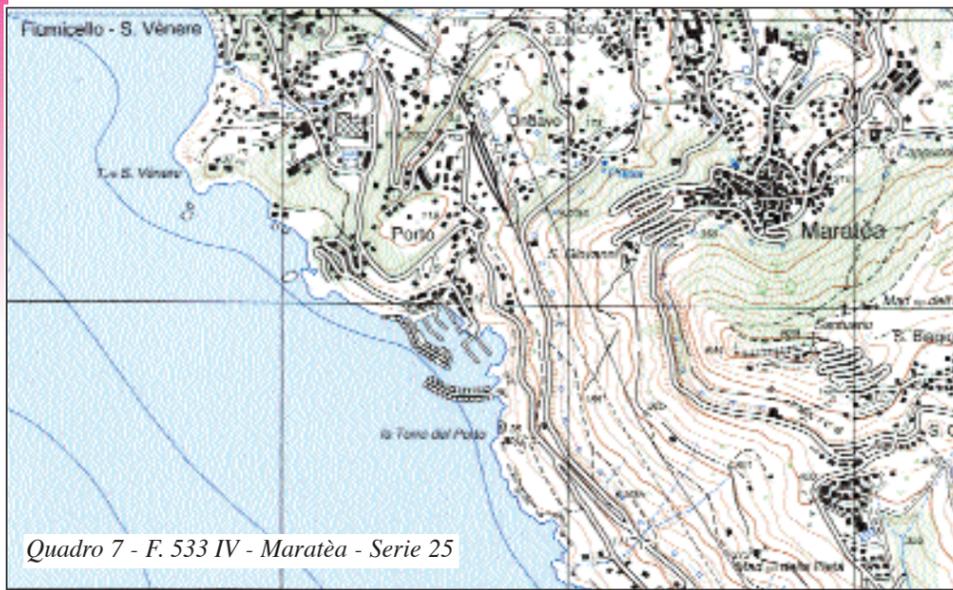
- porti per il turismo crocieristico e/o per la circolazione dei turisti dai luoghi di residenza alle destinazioni turistiche (A3). Nel caso dell'Italia, i porti con queste funzioni turistiche, sono dotati anche di un'area portuale destinata alla nautica da diporto e quindi rientrano anche nella categoria A1.

Un indubbio interesse ha infine ogni altro porto nel quale i diportisti possono certo sostare e trovar rifugio pur non trovando strutture, attrezzature e servizi destinati ad essi in via esclusiva.

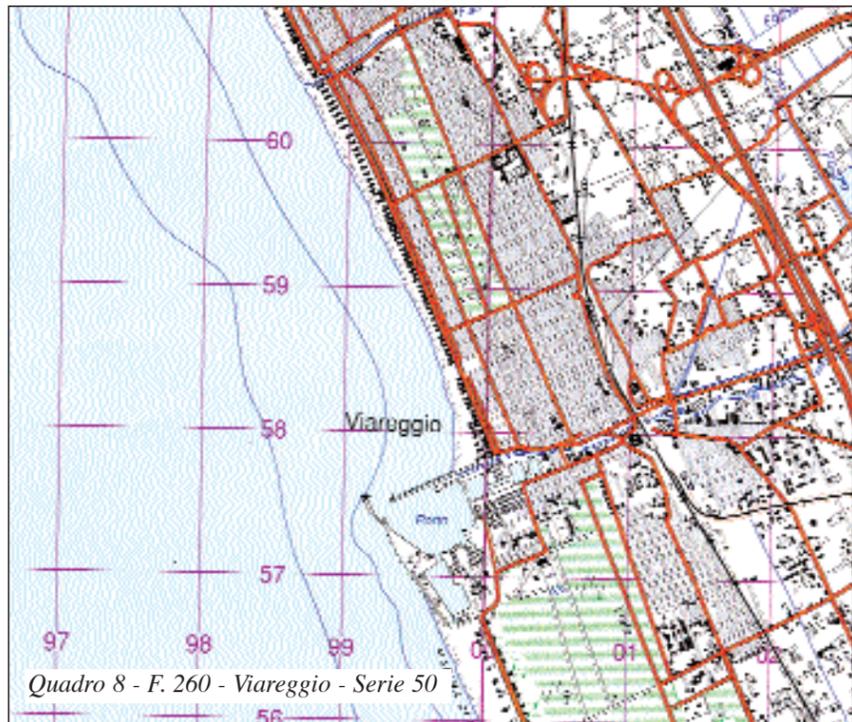
Anche gli altri approdi turistici (B), meno sicuri dei porti e meno dotati di servizi, possono distinguersi in analoghe categorie funzionali ed in particolare in: (B1) punti di ormeggio per imbarcazioni da diporto, definiti come «le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non importino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto», come all'art.2 del D.P.R. 509; (B2) punti d'ormeggio polifunzionali utilizzati anche per il transito e l'ormeggio da imbarcazioni da diporto, non in via esclusiva e per breve periodo; (B3) punti d'ormeggio per navi da crociera e da trasporto di passeggeri-turisti. Per l'economia turistica, molti di questi approdi minori, benché siano privi di difese adeguate a garantire la sicurezza delle imbarcazioni e svolgano sostanzialmente funzioni stagionali, non sono stati né sono meno importanti dei veri e propri porti. Si pensi in particolare a molte spiagge attrezzate dell'Italia centro-meridionale in prossimità di campeggi o altre strutture ricettive del turismo balneare, a moli o semplici rade che caratterizzano molti approdi delle nostre isole mediterranee, specie minori.

Sempre in base alle funzioni, i porti del turismo nautico, cioè destinati prevalentemente alla nautica da diporto, si possono a loro volta distinguere almeno in due sottocategorie, alle quali corrispondono in prevalenza differenti forme di gestione ed anche di struttura fisica: i «marina» e gli altri porti da diporto o porticcioli turistici.

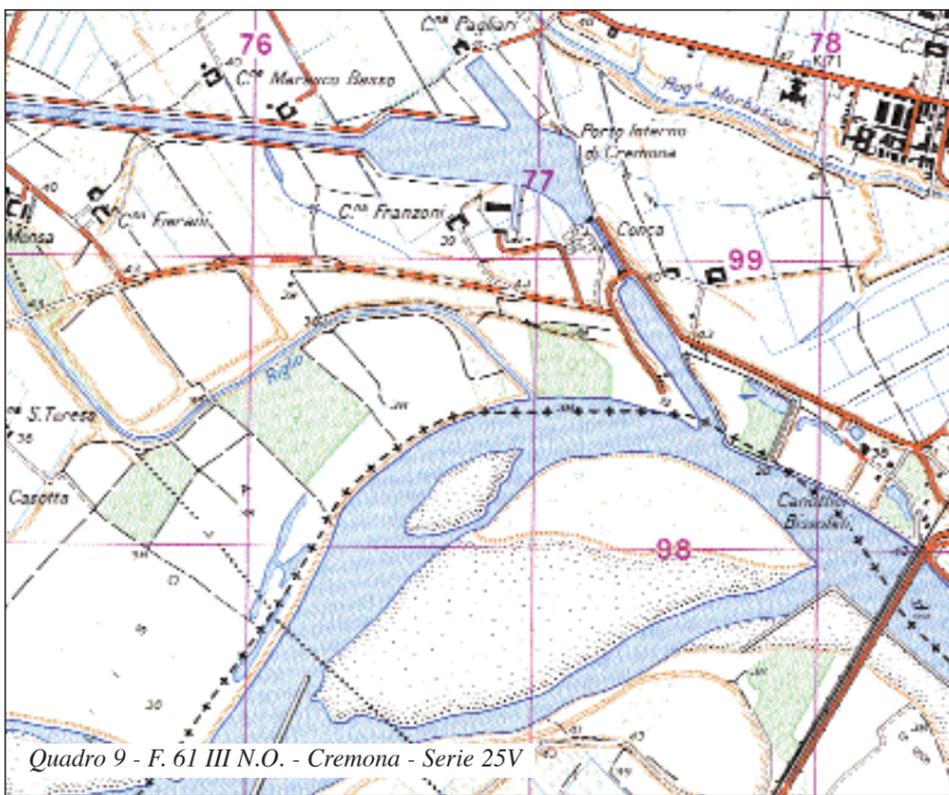
I primi, di norma privati, costituiscono per il diportista ottimi approdi per la sicurezza e i servizi che offrono, ma non sotto il profilo economico. I «marina» sono di norma strutture artificiali, pianificate e quindi di forma regolare, destinate per intero alle sole imbarcazioni da diporto. Tali strutture sono in genere inserite in un tessuto urbano, che consente al diportista di



Quadro 7 - F. 533 IV - Maratè - Serie 25



Quadro 8 - F. 260 - Viareggio - Serie 50



Quadro 9 - F. 61 III N.O. - Cremona - Serie 25V



Quadro 10 - F. 80 - Riva del Garda - Serie 50

svolgere la sua vita normale a terra, oppure si trovano in un centro o regione turistica e, come altri porti per il turismo nautico, svolgono spesso prevalentemente la funzione di una qualsiasi altra struttura ricettiva; in molti casi, infatti, le imbarcazioni restano ormeggiate per tutta la stagione.

I porticcioli turistici, di norma pubblici, offrono spesso una maggiore sicurezza, ma essi o sono parte di un più ampio complesso portuale o sono piccole strutture in cui la funzione turistica non è esclusiva, pur

se prevalente. Essi, sebbene siano dotati delle attrezzature e dei servizi richiesti dai diportisti, sono meno costosi. Si tratta in genere di antichi porti che alle tradizionali funzioni hanno aggiunto e spesso gradualmente sostituito quelle di approdo (esclusivo in certe parti) e di rimessaggio delle imbarcazioni da diporto. Le forme delle loro strutture fisiche sono in genere meno regolari e, oltre a riflettere maggiormente i caratteri della morfologia costiera e essere in genere dotati di difese in larga parte naturali, riflettono il loro lungo, graduale e «spontaneo» processo di sviluppo. Non mancano tuttavia porticcioli turistici pianificati e del tutto simili ai «marina» privati, in particolare quando anch'essi, come può accadere per i «marina» privati, costituiscono una parte di un più ampio porto o baia.

Riguardo al sito e alla posizione, così per i porti e gli altri approdi turistici come per quelli che svolgono altre funzioni, occorre soprattutto distinguere tra approdi «esterni», cioè sulla riva del mare (quadri 2, 3, 4 e 7) o del lago (quadro 10) o del fiume, e quelli «interni», cioè collegati al mare (quadri 1, 5, 6 e 8) o al lago o alla via d'acqua principale (quadro 9), con canali o estuari o anche lagune (vedasi tavola 131. «Porti»). Questi ultimi possono essere porti-canale, dalle forme molto regolari, simili ai «marina» e anche a tradizionali darsene, o anche punti d'ormeggio dotati di impianti minori, facilmente rimovibili.

Per esigenze di semplificazione ed in ragione dei dati di cui si può disporre (<http://www.infrastrutturetrasporti.it>), ci si è limitati a trattare gli approdi del turismo nautico, distinguendoli per dimensione e, riguardo alle funzioni, evidenziando solo i «marina» - strutture portuali sorte unicamente per la nautica da diporto e la cui ulteriore espansione è messa in discussione - rispetto a tutti gli altri approdi (porti e strutture minori) nei quali la nautica da diporto non è esclusiva, anche se ormai è in molti prevalente. L'alta dotazione di approdi turistici dell'alto Tirreno (quadri 4 e 8) e dell'alto Adriatico (quadri 1 e 5) riflette un primo orientamento dell'offerta connesso alla distanza dai luoghi di residenza della domanda dei turisti nautici, il maggior sviluppo turistico ed anche una maggior presenza di porti e approdi tradizionali, polifunzionali, connessa più in generale al più elevato sviluppo economico e in parte pure ai caratteri della morfologia costiera. Nella riviera adriatica centrale (romagnola, marchigiana e abruzzese), dove assieme ad alcuni nuovi «marina» troviamo soprattutto porticcioli e approdi minori (spiaggia attrezzata, moli foranei, banchine e pontili) d'iniziativa pubblica locale, vi è un più evidente rapporto d'interazione tra le espansioni di queste strutture ed il turismo balneare. Buona è pure la dotazione delle regioni del Sud (quadri 6 e 7) e delle Isole, anche se i «marina» sono ancora limitati, salvo in Sardegna (quadri 2 e 3), e molti approdi anche tradizionali non sono dotati propriamente di porti, ma di strutture d'ormeggio minori, meno sicure e/o meno dotate di servizi.

Molti approdi, compresi alcuni bei «marina» o porticcioli turistici, com'è evidente nel caso della Sardegna (quadri 2 e 3), svolgono una funzione essenzialmente stagionale: danno ormeggio per brevi periodi a imbarcazioni che passano gran parte dell'anno altrove. Questo fattore, unitamente agli alti costi di costruzione di un «marina» o di un altro tipo di porticciolo turistico e all'esigenza di preservare le risorse per il turismo (nautico e non nautico), vale a dire in primo luogo l'esigenza di contenere la cementificazione delle coste, la trasformazione-privatizzazione delle spiagge e anche l'inquinamento delle acque, pone l'istanza sia di una attenta pianificazione dell'espansione e dello sviluppo qualitativo dei porti del turismo nautico sia di una regolamentazione dell'uso delle acque che garantisca da un lato la protezione di parchi e aree senza negarne la fruizione turistica. Tanto questa regolamentazione, che dovrebbe più in generale definire numero e tipo di natanti ammessi e tipi di uso del mare nelle diverse zone, quanto la pianificazione dello sviluppo degli approdi non sono certo azioni politiche facili, ma sono indispensabili, come ben si rendono conto gli stessi diportisti e i rappresentanti delle loro associazioni. Un mare pulito, sano e turisticamente attrattivo richiede sicuramente anche altri interventi, nel lungo periodo più importanti della stessa creazione di parchi e di aree marine protette. La necessaria regolamentazione della nautica da diporto andrebbe estesa ed armonizzata a livello europeo e dell'intero Mediterraneo; altrettanto si può in parte dire della pianificazione dei porti, onde evitare una crescente competizione territoriale a danno delle condizioni del mare. Sulla stessa fascia costiera occorre anche una pianificazione del paesaggio, che consenta un armonico sviluppo dell'edificazione e che in alcuni tratti comporti anche un contenimento dell'espansione, oltre che ovviamente il superamento dell'abusivismo edilizio. Non meno importante è più in generale l'adozione, anche nell'entroterra, di una politica di sviluppo territoriale fondata sulla sostenibilità ecologica. Per superare, da un lato, le opposizioni manifestate da esponenti della nautica da diporto del nostro Paese alla recente moltiplicazione di aree marine protette, che hanno raggiunto oggi una considerevole diffusione e per evitare, dall'altro lato, di nascondere dietro obiettivi ecologici problemi di natura economica, come il conflitto tra differenti utilizzatori, locali ed esterni, delle risorse del mare, occorrono azioni di politica economica a scala sovralocale, regionale e soprattutto nazionale, di redistribuzione dei benefici economici della nautica da diporto a favore dei luoghi sui quali graverebbero soprattutto i costi socio-economici ed ecologici.