

## I porti turistici della Toscana

**Summary:** MARINAS IN TUSCANY

*This essay examines the recent evolution of the Tuscan marinas and highlights the problems that tend to limit their development and competitiveness, such as those associated with coastal land use: in particular, it analyzes the case of the tourist port of Marina di Pisa, which recently started the construction works after decades of discussion and debate.*

**Keywords:** Marinas, Land Use, Tuscany.

### 1. L'evoluzione recente della portualità turistica toscana

Come è stato più volte sottolineato dagli esperti e dagli operatori del settore durante il 49° Salone Nautico di Genova (3-11 settembre del 2009)<sup>1</sup>, la nautica da diporto sembra aver affrontato e in parte superato senza eccessivi traumi la crisi economica e finanziaria che ha recentemente colpito l'economia e la finanza a livello globale e nazionale. Oltre che alla relativa flessibilità della produzione e alle capacità imprenditoriali che hanno permesso una parziale riconversione e ristrutturazione delle aziende produttrici, la sufficiente tenuta del mercato della nautica è probabilmente riferibile in larga misura alle peculiarità della domanda che, dati i costi non certo limitati delle imbarcazioni, è costituita essenzialmente da soggetti di livello sociale ed economico abbastanza elevato, e quindi tutto sommato in grado di sopportare meglio le difficoltà del momento: ancorché innescata dalle note vicende speculative del mercato immobiliare americano e dell'alta finanza internazionale, la crisi ha in effetti colpito soprattutto le fasce sociali meno facoltose, che non erano sicuramente comprese nell'ambito della clientela tradizionale della cantieristica da diporto, accentuando il divario sociale con la discesa di un'ulteriore quota di individui al di sotto della soglia di povertà.

Grazie all'alto livello qualitativo della produzione, che si avvale di tecnologie avanzate e di una progettazione attenta all'eleganza e alla funzionalità delle linee e delle forme (e che proprio per questo incontra ampio favore anche sul mercato estero), la nautica italiana può guardare con un

certo ottimismo al futuro: al momento attuale le difficoltà in cui versa l'attività diportistica non sembrano perciò legate tanto alle vicende economiche e di mercato, quanto alla cronica carenza di infrastrutture portuali efficienti, in grado di ospitare adeguatamente persino il parco nautico esistente e di fornire spazi, servizi e assistenza alle imbarcazioni ormeggiate e in transito. Nonostante la recente realizzazione di nuovi porti turistici specializzati, tale carenza risulta particolarmente accentuata nelle regioni del Mezzogiorno, mentre le coste della Riviera Adriatica, del Mar Ligure e dell'Alto Tirreno sembrano caratterizzate da un'offerta più abbondante e di migliore qualità, in grado di competere e di integrarsi con quella degli attigui litorali francesi e dalmati.

Per quanto concerne la Toscana, l'armatura portuale a fini turistici appare relativamente sviluppata, sia per numero di strutture che per offerta di servizi, e si distribuisce in maniera abbastanza regolare lungo l'intero perimetro costiero (cfr. tab. in appendice): sulla base dei dati pubblicati *on line* su Pagine Gialle Il Portolano d'Italia e relativi al 2009, 43 scali sono in grado di ospitare i natanti in maniera permanente, con una dotazione complessiva di 17.167 posti barca. Un'altra ventina di strutture può accogliere le imbarcazioni da diporto (in particolare in caso di emergenza) ma, pur disponendo talvolta di servizi essenziali, non garantisce loro spazi riservati all'ormeggio e allo stazionamento: fra questi figurano i porti commerciali di Vada e Piombino, quello militare dell'Accademia Navale di Livorno, la spiaggia attrezzata del Golfo Stella all'Isola d'Elba, poche banchine ed alcuni approdi.

Sotto il profilo tipologico (Tab. 1) la categoria più rappresentata è quella dei porti veri e propri (21, pari al 33,3% del totale), che forniscono oltre un terzo del totale dei posti barca (6.063, pari al 35,32%), grazie soprattutto al porto di Viareggio, che ne mette a disposizione 2.000. Un ruolo importante, sia come numero di strutture (9, pari al 14,3%) che come offerta di posti barca (4.847, pari al 28,23%), è ricoperto dai porti canale che, contrariamente a quanto si è soliti pensare, non sono tipici della Riviera Adriatica, ma trovano ampia diffusione anche sulle coste tirreniche (Mazzanti, 2005): in questo caso la parte del leone spetta agli impianti portuali di Bocca d'Arno, anch'essi in grado di ospitare 2.000 imbarcazioni (e forse più). Minor rilevanza, sia come numero di strutture che come posti barca messi a disposizione, presentano le darsene (5, con 1.174 posti barca, pari al 6,84% del totale), gli approdi (14, con 1.170 posti barca, pari al 6,82% del totale) e le banchine (14, con 266 posti barca, pari all'1,55% del totale), che oltre tutto sono generalmente in grado di offrire solo un numero assai limitato di servizi accessori. Realizzati per fornire ospitalità e servizi alle imbarcazioni da diporto, i *marina* privati costituiscono le strutture portuali più efficienti e moderne: in ambito regionale sono presenti soltanto sei impianti di questo tipo (9,52% del totale), ma al loro interno sono disponibili 3.647 posti barca, vale a dire oltre un quinto del totale (21,24%).

Un semplice sguardo all'evoluzione recente evidenzia non solo lo sforzo di potenziamento dell'offerta portuale per il diporto, ma anche il miglioramento degli standard qualitativi connesso proprio alla realizzazione di nuovi *marina*: rispetto al 2001 risultano ufficialmente censiti 10 nuovi impianti, ma solo la metà sono in grado di ospitare in permanenza natanti da diporto e fornire servizi. Nel contempo il numero di posti barca complessivo

è salito di circa 5.000 unità (da 12.131 a 17.167, con un incremento del 41,51%), grazie all'ampliamento delle strutture già esistenti (1.000 unità nel caso del porto canale di Bocca d'Arno, 500 per il porto di Viareggio, ecc.) e alla realizzazione dei nuovi porti turistici: due di essi, la darsena-approdo del Cinquale e la banchina di Marina di Massa, forniscono nel complesso poco più di trecento posti barca, mentre i due *marina* privati, Scarlino e Cala de' Medici, sono in grado di accogliere 1.216 imbarcazioni, alcune delle quali di grandi dimensioni; l'ultimo impianto, quello di Piombino Marina di Terre Rosse, viene classificato come porto-canale per la sua collocazione interna, ma in realtà equivale in tutto e per tutto ad un altro *marina* privato ed è in grado di ospitare altri 650 natanti.

In definitiva, proprio grazie all'offerta garantita soprattutto dai *marina* privati e in minor misura dai porti "tradizionali", l'armatura portuale toscana al servizio del diporto nautico appare in grado di far fronte alle richieste non solo interne, ma anche provenienti da altre regioni. Vale inoltre la pena rimarcare come siano in corso di progettazione e realizzazione altri impianti, spesso privati e capaci di rispondere in pieno alle crescenti esigenze della domanda: in linea con le recenti tendenze del diportismo nautico nazionale e internazionale, che pongono in primo piano proprio il miglioramento della qualità dell'offerta, queste nuove strutture portuali saranno spesso in grado di fornire non solo ormeggio e assistenza per le imbarcazioni, ma anche alloggio e servizi (commerciali, ricreativi, sportivi, ecc.) per i diportisti, permettendo loro di coniugare l'uso della barca con quello della casa e dell'auto. Appare per altro facilmente prevedibile che la loro realizzazione avrà un forte impatto sull'interfaccia terra-mare, in quanto implica un'ampia disponibilità di spazi non solo sulla fronte a mare, ma anche sulla terraferma: sotto il profilo socioeconomico e territoriale, già in fase di progettazione si può ad esempio ipotizzare un considerevole aumento del valore del suolo, che renderà ancora più accesa la competizione fra i diversi attori e soggetti economici per l'uso dello spazio litoraneo. Proprio per questo certi progetti per la costruzione di porti turistici sembrano rientrare nell'ambito delle speculazioni edilizie sui litorali piuttosto che in quello degli interventi tendenti a soddisfare delle effettive e legittime esigenze di sviluppo del diportismo nautico: la stessa localizzazione degli impianti e la loro struttura interna evidenziano in effetti come la realizzazione di queste basi nautiche sia spesso classificabile come un'operazione finanziaria per meri fini speculativi, tipica del cosiddetto "turismo di rapina",

Tab. 1. I porti turistici toscani per tipologia e dimensioni.

Tipologia	Numero	%	Posti barca	%
Porti	21	33,33	6.063	35,32
Porti Canale	9	14,29	4.847	28,23
Marina	6	9,52	3.647	21,24
Darsene	5	7,94	1.174	6,84
Approdi	4	6,35	1.170	6,82
Banchine	14	22,22	266	1,55
Spiagge Attr.	1	1,59	0	0
Porti Comm.	2	3,17	0	0
Porti Mil.	1	1,59	0	0
<b>Totale</b>	<b>63</b>	<b>100</b>	<b>17.167</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaborazione dell'Autore.



in quanto fornisce notevoli profitti alle imprese di gestione, a prezzo di rilevanti danni ambientali e senza sostanziali ricadute economiche sull'economia e la popolazione locale. Nonostante un lungo e travagliato iter burocratico, condizionato soprattutto dalla necessità di salvaguardare un ecosistema fragile e soggetto a forti vincoli di protezione (come quello della foce dell'Arno), il progetto del porto turistico di Marina di Pisa, del quale sono recentemente iniziati i lavori di attuazione, rientra probabilmente in questo modo privatistico e utilitaristico di concepire l'uso e lo sfruttamento del territorio costiero, come traspare anche soltanto dalle perplessità che continua a sollevare la sua effettiva realizzazione.

## 2. Il porto turistico di Marina di Pisa

L'idea di localizzare un porto turistico alla foce dell'Arno cominciò a svilupparsi già agli inizi degli anni Sessanta del Novecento ed era giustificata dalla necessità di fornire accoglienza e servizi adeguati al gran numero di imbarcazioni che già a quel tempo utilizzavano l'asta terminale del fiume come rifugio e come sede stabile nel periodo invernale di inattività: alcune di esse stazionavano in acqua, andando ad ostacolare il naturale deflusso fluviale, mentre altre trovavano asilo nei numerosi cantieri navali e in apposite strutture per il rimessaggio ubicate

nella gola della sponda meridionale che, proprio per questo, appariva congestionata e inefficace a svolgere la sua naturale funzione di contenimento delle piene. Nel 1962 fu così presentato un progetto di riconversione dell'area del Paduletto (piazza Viviani), nella parte settentrionale dell'abitato di Marina di Pisa, in un bacino attrezzato al servizio del diportismo nautico e delle imbarcazioni da pesca. Questa proposta d'intervento, nota come "progetto Ciaramelli" dal nome del suo ideatore, appariva in verità alquanto modesta, dal momento che prevedeva un'estensione della superficie acquea utilizzabile di appena 6.950 mq ed era in grado di ospitare soltanto 25 imbarcazioni da 10 m e una cinquantina di altre più piccole. La sua pubblicazione richiamò tuttavia l'attenzione sulla necessità di un impianto del genere, che divenne ben presto terreno di scontro fra le forze politiche locali: proprio la rilevanza della questione in ambito amministrativo e programmatico e la sua strumentalizzazione a fini elettorali giustifica l'inerzia e la lentezza con cui si è giunti alla stesura e all'approvazione di un progetto definitivo.

I progetti avanzati, una ventina circa nell'arco di quasi mezzo secolo (Tab. 2), differivano notevolmente per quanto riguarda la localizzazione e le dimensioni del bacino portuale e delle strutture di servizio: la capacità di accoglienza risultava variabile dai 4.100 posti-barca del "progetto Pampana" (1972) ai soli 300 del "progetto Baldacci" (1984), attestandosi infine sui 450 nei progetti

Tab. 2. I progetti del porto turistico a Marina di Pisa.

Progetto	Anno	Ubicazione	Posti-barca
Ciaramelli	1962	Paduletto	75
Bendini	1968	Canale Lamone	non definiti
Raspolli Galletti	1968	Paduletto	non definiti
Auterio-Rossetti	1969	Paduletto	850
Bottoni	1970	Canale Lamone	700
Grassi	1971	Canale Lamone	6/700
PRG Dodi-Piccinato	1971	Paduletto + Foce Lamone	non definiti
Pampana	1972	Foce Arno	4.100
PRG Zona litoranea	1973	Paduletto + Foce Lamone	1.700
PRG del litorale	1978	Foce Lamone	683
Sereni-Sicophan	1981	Foce Lamone	non definiti
Baldacci et alii	1984	Paduletto	300
Halprin-Fiat Gilardini	1988/9	Area ex Fiat + Foce Lamone	800
Diddi-Borello Spa	1994/5	Area ex Fiat	400
Gruppo Architetti di Pisa	1995	Paduletto + Area ex Fiat	350
Spoerry - IPI	1998	Area ex Fiat	450
Isola et al.-Borello Spa	2003	Area ex Fiat	475

Fonte: Elaborazione dell'Autore.



più recenti; anche l'ubicazione è stata di volta in volta identificata con l'area del Paduletto, con la foce del canale Lamone, con quella dell'Arno, con l'area dismessa dell'ex stabilimento meccanico che occupava l'ala meridionale del delta del fiume o con diverse combinazioni fra alcuni di questi siti. Il nodo fondamentale da sciogliere è sempre rimasto la compatibilità ambientale della nuova struttura portuale, che sarebbe andata ad inserirsi in un ecosistema relativamente fragile come quello della foce fluviale (non a caso compresa nel Parco Regionale di San Rossore-Migliarino-Massaciuccoli), in particolare per quanto concerne le opere di difesa e di accesso al porto (da collocarsi direttamente sulla fronte a mare o nel corso terminale dell'Arno). Proprio per dirimere tale questione già nel 1969 era stata istituita una Commissione Comunale per lo Studio del Porto: successivamente sono stati organizzati vari convegni e Conferenze dei Servizi, a cui hanno partecipato, oltre agli amministratori locali e regionali, vari esperti di ecologia, idrodinamica, geologia, geomorfologia e pianificazione del territorio. I tempi per la messa a punto del progetto definitivo e di completamento del relativo iter burocratico sono comunque stati dilatati anche dalla necessità di ottenere le imprescindibili autorizzazioni all'esecuzione dei lavori da parte di almeno una quindicina di soggetti giuridici interessati alla gestione dell'area deltizia (dal già citato Ente Parco all'Autorità di Bacino dell'Arno, dal Demanio alla Regione Toscana, dai diversi Ministeri agli Enti e alle Autorità Locali).

Alla fine è stato trovato un accordo su quella che è stata ritenuta la collocazione più idonea ed ecocompatibile, vale a dire il sito industriale dismesso del vecchio, e per certi versi glorioso<sup>2</sup>, stabilimento Fiat di Marina di Pisa, che è risultato appetibile per la sua collocazione sul lobo meridionale del delta dell'Arno (e quindi per la possi-

bilità di avere accesso dal fiume e dal mare), per il pregio ambientale offerto dallo sfondo panoramico verso la costa settentrionale e le Alpi Apuane, e per l'evidente necessità di recupero dopo quasi un secolo di utilizzazione industriale. Il 9 ottobre 2007 sono iniziati i lavori di demolizione dei capannoni industriali e dopo un anno circa quelli di bonifica dell'area, affidati alla ditta Teseco per un importo complessivo di 10 milioni di euro ed una durata di circa un anno<sup>3</sup>: nel frattempo sono stati ultimati anche i lavori di adeguamento della viabilità di accesso e di quella tangenziale rispetto alla superficie portuale. Il progetto definitivo, a firma di un gruppo di architetti degli studi Isola Architetti di Torino e 3C+T (Capolei Cavalli Architetti Associati) di Roma per le opere a terra e della Società di Ingegneria Idraulica e Marittima-Modimar srl di Roma per quelle portuali, prevede la riconversione di un'area di oltre 210.000 mq per la maggior parte di proprietà della società Borello Spa, con capitale sociale ripartito fra imprenditori locali (gruppo Panchetti e gruppo Marianelli) e i cantieri nautici Picchiotti<sup>4</sup>, che ha investito nell'opera oltre 100 milioni di euro.

A lavori ultimati, il porto dovrebbe essere in grado di accogliere 475 imbarcazioni di varie classi (Tab. 3), che potranno accedere al bacino interno tramite un'imboccatura posta sulla fronte mare con apertura verso sud-ovest per evitarne l'insabbiamento da parte dei depositi alluvionali dell'Arno, che si ridistribuiscono lungo la costa ad opera delle correnti litoranee: è stata quindi scartata l'ipotesi di un'apertura diretta sul fiume, anche a causa della formazione di una barra di foce nel periodo di magra che potrebbe ostacolare l'accesso alle imbarcazioni, ma soprattutto per evitare che le acque inquinate dell'Arno possano ristagnare nel bacino portuale, con evidenti effetti sulla qualità dell'ambiente e del paesaggio. Il porto, di forma trapezoidale, avrà una profondità massima di 5 m nell'avamposto e lungo gli assi di manovra principali per consentire l'accesso alle imbarcazioni più grandi (della settima e ottava classe), per abbassarsi poi a 3,5 m in corrispondenza dei pontili interni: questi poggeranno su pali fissi (ad eccezione di quelli in prossimità dell'accesso, che saranno galleggianti), con la superficie superiore in doghe di legno e gli ormeggi con catenaria e corpo morto. I moli esterni saranno interamente percorribili, compresi quelli in corrispondenza delle dighe foranee: quello settentrionale, attrezzato come una larga passeggiata pedonale e ciclabile e decorato con giardini e fioriere, consentirà di godere un'ampia vista panoramica sul delta dell'Arno e sul litorale del parco naturale, con le Alpi Apuane

Tab. 3. Ripartizione dei posti barca per classi di imbarcazioni nel costruendo porto di Pisa.

Classe	Posti barca
II	81
III	122
IV	196
V	50
VI	18
VII	4
VIII	4
<b>Totale</b>	<b>475</b>

Fonte: Elaborazione dell'Autore.



sullo sfondo. Al suo interno, sotto al piano della passeggiata, saranno ubicate le autorimesse private dei diportisti, che saranno a stretto contatto con i relativi posti barca: in questa maniera si eviterà lo sgradevole effetto della visione delle automobili parcheggiate all'interno dell'area portuale; sulla testata del molo si collocheranno il bunkeraggio, le attività di manutenzione e riparazione delle imbarcazioni e la torre di controllo del porto. Anche il molo meridionale sarà strutturato su due livelli (passeggiata e garage) e terminerà in una piazza attrezzata con panchine e verde pubblico in prossimità della diga frangiflutti a protezione dell'abitato di Marina di Pisa.

Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un'area commerciale e di servizio a contatto con l'abitato preesistente e di un albergo, che sorgerà al centro del bacino portuale su un'isola di forma esagonale collegata a terra da un pontile transitabile. Ricalcando in parte il modello delle *terremare*<sup>5</sup>, un'ampia porzione degli spazi disponibili (circa 55.000 mq) sarà tuttavia riservata alla costruzione di insediamenti residenziali di qualità, realizzati con materiali di pregio (laterizio o rame preossidato per le coperture; cotto, pietra o intonaco per le facciate) e suddivisi in isolati irregolari aperti o provvisti di cortile interno: si tratterà di villette di tre-quattro piani dotate di terrazza e giardino interno, o di soli due piani con giardino sul fronte e sul retro, se affacciate sul porto (per consentire la vista panoramica sul litorale e sulle Alpi Apuane). Numerose vie pedonali e ciclabili, estese fino alla pineta litoranea retrostante l'abitato, permetteranno l'accesso agli spazi pubblici e privati, mentre la circolazione veicolare sarà consentita solo ai residenti e agli utenti del porto: tali percorsi saranno pavimentati con materiali permeabili e mattonelle autobloccanti, mentre i parcheggi saranno sotterranei o inseriti all'interno del verde pubblico. Con l'impostazione di una nuova viabilità perimetrale (già realizzata), verrà migliorata l'accessibilità al porto, favorita dalla vicinanza al raccordo autostradale, alla SGT Firenze-Pisa-Livorno e all'Aeroporto Internazionale G. Galilei di Pisa: il vecchio asse viario di Via Maiorca verrà pedonalizzato e andrà a costituire una passeggiata panoramica, con vista sul porto e sulla costa, sulla quale si affaceranno molti dei nuovi esercizi commerciali. Oltre ad aver ottenuto l'approvazione dei diversi Enti territoriali in relazione alla sua compatibilità ambientale, il progetto garantisce la conformità delle opere da realizzare agli standard nautici previsti dalla legge e a quelli urbanistici relativi alla distribuzione e alla consistenza del verde urbano e dei parcheggi.

Il progetto in questione si inserisce all'interno

di un programma di sviluppo della nautica da diporto a livello locale, che prevede anche l'allestimento di un polo industriale per la cantieristica, già in avanzato stato di realizzazione su un'area di 830.000 mq lungo la sponda occidentale del Canale dei Navicelli (che collega Pisa al Porto di Livorno)<sup>6</sup>: oltre a rinsaldare le antiche tradizioni marinare della città, esso potrebbe rafforzarne l'economia e garantire nuovi posti di lavoro; la riapertura dell'incile fra il Canale e l'Arno, da tempo prevista, permetterebbe inoltre alle imbarcazioni da diporto di giungere alle porte della città, creando un circuito navigabile interno, ad uso prettamente turistico fra il porto di Livorno e quello in costruzione di Marina di Pisa.

Per quanto apprezzabile sotto il profilo tecnico-ingegneristico, e forse anche sotto quello paesaggistico (in quanto ha permesso la bonifica ambientale di un'area industriale dismessa a forte impatto), il progetto in fase di realizzazione evidenzia tuttavia alcune oggettive carenze, prima fra tutte quella di lasciare spazio soprattutto alle strutture a terra, residenziali e di servizio, a danno delle dimensioni e della funzionalità del bacino portuale: la capienza prevista risulta in effetti decisamente insufficiente rispetto alle esigenze, soprattutto se si considera che nelle attività di rimessaggio e riparazione (una cinquantina di aziende) localizzate nella golena meridionale dell'asta terminale dell'Arno si concentrano attualmente oltre 3.000 imbarcazioni, che non potranno ovviamente essere accolte all'interno del porto e resteranno quindi nell'attuale collocazione, scomoda e al tempo stesso invadente sotto il profilo ambientale. A conferma di ciò, basti pensare che agli inizi di novembre del 2009 (a più di un anno e mezzo dal termine delle operazioni di costruzione, previsto per il giugno del 2011) le manifestazioni d'interesse per l'affitto di posti barca all'interno del bacino portuale sono state circa 2.000 (molte delle quali provenienti dall'estero, data l'importanza strategica e logistica della localizzazione a foce d'Arno), a fronte dei 475 previsti, e che oltre tutto la maggior parte di esse riguarda imbarcazioni di grandi dimensioni: alla stessa data erano comunque già state inoltrate alla società Boccadarno Porto di Pisa, proprietaria dell'area e committente per la realizzazione del porto e dell'attigua zona residenziale, circa 150 domande di concessioni per esercizi commerciali e ben 700 per alloggi residenziali (nonostante l'inizio dei lavori di costruzione delle abitazioni sia previsto solo per l'aprile del 2010).

Più che come recupero e rivalutazione funzionale di un'area dismessa a vantaggio della collettività e come risposta alle esigenze di crescita del

turismo nautico (locale e non), esso ha così finito per configurarsi come un vero e proprio piano di lottizzazione nell'ambito di una rinnovata speculazione edilizia sul litorale. Non sembra perciò casuale il fatto che la società proprietaria dell'area si sia totalmente assunta l'onere delle operazioni di risanamento ambientale e di realizzazione del bacino portuale, riservandosi in cambio la gestione ed i profitti derivanti dalla vendita delle strutture commerciali e residenziali che lo contornano e che hanno evidentemente un altissimo valore sotto il profilo paesaggistico e fondiario. Del resto, l'impressione che l'intera operazione abbia dei chiari obiettivi di valorizzazione fondiaria ed immobiliare e non abbia tenuto conto delle reali esigenze della comunità locale è confermata dal previsto uso esclusivo ed elitario degli spazi e dall'elevato impatto ambientale dei futuri insediamenti residenziali, che con la loro eccessiva volumetria limitano la vista della foce dell'Arno e delle Apuane. Appaiono dunque in larga misura giustificate le critiche sollevate al progetto da diverse associazioni ambientaliste e culturali, come il WWF, Legambiente, il Circolo Utopia ed altre, che hanno cercato, attraverso manifestazioni, conferenze pubbliche ed azioni legali (fra le quali il ricorso al Tar del 05/07/2007) di ostacolarne la realizzazione: nel luglio 2008 una sentenza del Consiglio di Stato ha tuttavia dato il nulla osta definitivo al proseguimento dei lavori, pur evidenziando la necessità di modificare in parte alcune pecche procedurali riguardanti appunto le strutture ricettive e residenziali che dovranno sorgere all'interno dell'area portuale. All'eventuale impatto ambientale si è comunque aggiunto, ancor prima dell'effettiva costruzione dell'impianto portuale, un effetto dirompente sul mercato immobiliare: il progetto di realizzazione di qualche centinaio di nuove strutture residenziali ha infatti prodotto la lievitazione dei prezzi di vendita e di affitto degli alloggi e dei fondi commerciali, che hanno superato già adesso i 5.000 euro al mq.

### 3. Le difficoltà della portualità turistica toscana

Ancorché sviluppata rispetto ad altre realtà regionali, l'armatura portuale toscana appare suscettibile di un ulteriore potenziamento, oltre tutto necessario per venire incontro alla crescente domanda di basi nautiche per il settore diportistico: le duemila richieste avanzate in breve tempo per il progettato porto di Marina di Pisa evidenziano in effetti l'oggettiva carenza di posti barca, non solo a livello locale, ma addirittura nazionale e inter-

nazionale, se si considera che una quota notevole di esse è di provenienza extraregionale ed estera. Oltre tutto l'attrezzatura portuale in questione denota una scarsa integrazione funzionale rispetto ad altri paesi del Mediterraneo, tanto che per la Toscana, e più in generale per l'Italia, non si può parlare di un sistema portuale turistico, ma al massimo di insieme di sottosistemi, poco collegati fra loro e spesso addirittura in competizione: soltanto da pochi anni si cominciano ad intuire le potenzialità di un'offerta specializzata e coordinata, in grado di fornire all'utenza itinerari prestabiliti ed alta qualità dei servizi.

Una prima risposta nei confronti della crescita della domanda e delle sue esigenze in termini di sicurezza e servizi può venire da una più efficace riconversione dei porti minori, sottoutilizzati per la progressiva decadenza delle funzioni commerciali e pescherecce, come quelli dell'Arcipelago Toscano o del litorale maremmano (per altro di non facile accessibilità dal retroterra): tuttavia, per compiere un reale salto di qualità che permetta di adeguare l'offerta portuale per il diportismo della Toscana agli standard di altri stati mediterranei più evoluti sotto questo aspetto (come la Francia e la Croazia) o a quelli nordeuropei e nordamericani, vale la pena prendere in considerazione anche l'ipotesi di avviare la costruzione di nuovi *marina* moderni ed efficienti. Si tratta semmai di valutare in maniera attenta e approfondita in quali siti procedere alla loro realizzazione, visto l'impatto che hanno sul paesaggio costiero e sull'assetto del territorio, a partire ovviamente dall'elevato consumo di spazio che comportano, sia sul fronte a mare (con la costruzione delle attrezzature esterne ed interne al porto), che su quello a terra (strutture residenziali, ricettive, ristorative, commerciali, artigianali, di servizio e, non ultime, ricreative, come campi sportivi, luoghi di divertimento, piscine ed altro).

Da questo punto di vista il caso del porto turistico di Marina di Pisa risulta emblematico perché permette di evidenziare alcune fra le principali problematiche legate alla localizzazione delle strutture nautiche per il diporto: queste costituiscono un potente fattore di territorializzazione e di sviluppo, tanto che la loro costruzione viene spesso auspicata e sostenuta da molti Enti ed imprenditori locali, ma possono essere causa di squilibri e di disagi ambientali e sociali, soprattutto se progettate e realizzate a fini speculativi e privatistici (cioè senza tenere conto delle reali esigenze della collettività): in tale eventualità vi sarà un eccessivo e preoccupante consumo di spazio e di risorse senza assicurare continuità alla produzione di ricchezza ed equa distribuzione dei proventi. In effetti, è evidente



che, come per altre risorse turistiche, anche per il diportismo nautico occorre cominciare a parlare in termini di sostenibilità e di gestione della risorsa, il che significa adottare delle politiche in grado di conciliare sviluppo e conservazione dell'ambiente. Proprio per questo la progettazione e la costruzione di un porto turistico dovrebbe essere portata avanti soltanto quando sussistano le condizioni ambientali, territoriali e di mercato per una sua effettiva utilità, funzionalità e produttività. I requisiti principali per ottenere tali risultati sono noti da tempo e comprendono una localizzazione ottimale sotto il profilo paesaggistico e territoriale, una dimensione degli impianti adeguata al sito prescelto per quanto concerne la quantità di posti barca e il tipo di imbarcazioni che li occuperanno, e soprattutto un'attenta progettazione delle opere foranee ed interne, al fine di verificare la loro rispondenza alle esigenze presenti e future dell'utenza (Gallareto, Vallario, 1968).

La lunghezza dell'iter progettuale e burocratico del nuovo impianto pisano è dipeso in larga misura proprio dalle preoccupazioni nei confronti del suo prevedibile ed inevitabile impatto ambientale, che nella fattispecie si ripercuote non solo sull'interfaccia terra-mare, ma anche sull'ala meridionale del delta dell'Arno e sull'attiguo Parco Naturale di San Rossore-Migliarino-Massaciuccoli: all'intrinseca fragilità dell'ecosistema costiero si aggiunge infatti quella altrettanto delicata della foce fluviale e della foresta litoranea, costituita da pinete e macchia mediterranea. Un qualsiasi impianto portuale per il diportismo nautico di nuova realizzazione produce evidentemente sostanziali alterazioni nella morfologia, nell'ecosistema e nel paesaggio sul fronte a mare, attraverso la messa in opera di strutture fisse (moli, banchine, darsene, scogliere artificiali, dighe frangiflutto, fari, ed altro), che non si limitano a modificare l'andamento della linea di riva, ma agiscono profondamente anche sui processi di erosione e sedimentazione da parte del mare e degli eventuali corsi d'acqua che vi si gettano. La progettazione di nuovi impianti portuali lungo le coste toscane dovrà inevitabilmente fare i conti con questo genere di problematiche ambientali in quanto la maggior parte dei litorali appare attualmente fortemente interessata da fenomeni erosivi che tendono a ridurre l'ampiezza delle spiagge, mettendo a rischio gli ecosistemi, gli insediamenti e le attività economiche, a partire ovviamente dal turismo balneare. Le cause di tale fenomeno sono molteplici e solo in parte riconosciute: alcune, di origine naturale, sono direttamente legate a cicli climatici e ambientali di lungo, medio e breve periodo, come

le variazioni del livello del mare o del trasporto solido fluviale e litoraneo; altre sono riconducibili all'intervento umano e ai suoi effetti volontari ed involontari, come la regimazione, l'escavazione e la cementificazione dei corsi d'acqua e il prelievo di materiali dagli alvei fluviali, che riducono l'apporto al mare di sedimenti, o la costruzione di moli e frangiflutti, che modificano il percorso delle correnti litoranee ed alterano i processi di sedimentazione lungo la costa. Un esempio emblematico di un simile impatto sulla morfologia costiera è stato rappresentato dalla costruzione del molo esterno del porto di Viareggio, che ha prodotto un arretramento della costa sul lato settentrionale ed un avanzamento, sia pur modesto, su quello meridionale.

Per garantire alle imbarcazioni adeguato riparo, i bacini portuali devono inoltre presentare imboccature strette e ben protette, che consentono solo un parziale ricambio delle acque: la circolazione idrica interna risulta limitata anche dalle banchine e dai moli di attracco che, unitamente ad altre attrezzature mobili (pontili, campi di boe, passerelle e galleggianti collegati a terra o ancorati al fondo) servono ad accrescere gli spazi disponibili per l'ormeggio delle imbarcazioni. Anche per questo le acque dei porti risultano spesso inquinate e carenti di ossigeno, con effetti spiacevoli sotto il profilo estetico e soprattutto ecologico, andando a penalizzare l'attività biologica delle specie litoranee e, limitatamente alle fasi di riproduzione e di primo sviluppo, di quelle pelagiche e demersali.

Altrettanto rilevanti sono gli impatti sul fronte a terra, in riferimento agli edifici per la gestione e l'organizzazione del movimento portuale, e soprattutto a quelli preposti alla manutenzione, riparazione e rimessaggio delle imbarcazioni (e qualche volta anche alla loro costruzione); spesso, come a Marina di Pisa e in altri moderni *marina*, l'alterazione del contesto naturalistico si concretizza anche attraverso processi di intensa cementificazione del litorale e dell'immediato retroterra, che comprendono la lottizzazione delle aree circostanti il bacino portuale, la realizzazione di edifici destinati all'accoglienza turistica (alberghi, alloggi in affitto, ma anche strutture pararicettive, come ristoranti, locali pubblici, impianti sportivi, esercizi commerciali e attrezzature per lo svago e il divertimento), e di infrastrutture d'accesso e di servizio, come strade, parcheggi, giardini, marciapiedi ed altre forme di arredo urbano, centraline per la fornitura di acqua e di energia, impianti per lo smaltimento dei rifiuti solidi e liquidi. L'inserimento di queste strutture all'interno di boschi e giardini contribuisce indubbiamente a migliora-

re la qualità dell'offerta e della permanenza per i diportisti e a salvaguardare l'aspetto estetico del paesaggio, attuando una sorta di mascheramento ambientale, ma non elimina evidentemente il loro impatto da un punto di vista morfologico ed ecologico. I danni al paesaggio visibile rappresentano infatti soltanto il risvolto più facilmente percepibile delle trasformazioni dell'ambiente, dell'ecosistema litoraneo e dell'assetto territoriale indotte dalla costruzione di un porto turistico, che variano comunque in relazione alla sua tipologia, alle sue dimensioni e alle tecniche adottate per la progettazione e realizzazione. L'applicazione di metodi efficaci per prevedere l'impatto ambientale delle strutture portuali, a partire dalla Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) (De Meo, 1998) – ma con l'eventuale ricorso a metodologie integrative e complementari come la Valutazione d'Incidenza (VI), la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), la *Dynamic Environmental Impact Assessment* (DEIA) e la *Life Cycle Assessment* (LCA) –, appare quindi indispensabile per evitare che vengano a determinarsi situazioni di rischio e di degrado per l'ecosistema marittimo-litoraneo, per le popolazioni residenti (e la loro qualità della vita) e per gli stessi fruitori dell'infrastruttura portuale.

La valutazione delle problematiche ambientali innescate dalla realizzazione di un porto turistico ha influito indubbiamente sulla progettazione del porto turistico di Marina di Pisa, senza per altro impedirne la messa a punto, sotto lo stimolo determinato dalla necessità di riconversione dell'area industriale dismessa, dalle citate iniziative speculative e dall'appetibilità del sito per quanto concerne l'accessibilità e la vicinanza a luoghi di grande attrazione turistica. In effetti, oltre che per gli effetti sul contesto naturalistico, la scelta del sito costituisce un momento fondamentale nella progettazione di un'infrastruttura portuale a fini turistici: la vicinanza a risorse naturalistiche e storico-artistiche e a località balneari che fungano da polo di incontro e socializzazione per l'utenza, unitamente alla qualità e all'efficienza dei servizi offerti, contribuisce indubbiamente ad elevare la capacità di attrazione e il livello di competitività di un porto e a diffonderne l'immagine nell'ambito del mercato diportistico. Un'intensa azione promozionale e di marketing, per quanto necessaria e redditizia, così come l'applicazione di tariffe concorrenziali e un buon rapporto qualità-prezzo nell'offerta di servizi, non sarebbero sufficienti a garantire il lancio e l'affermazione di una base nautica, se non fosse supportata da risorse turistiche integrative, alle quali potrà poi aggiungersi l'attrazione esercitata dalla frequentazione da parte di

personaggi noti nel campo dello spettacolo, della finanza, dello sport, ecc.

Un fattore di localizzazione altrettanto importante è semmai rappresentato dalla posizione geografica, soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità, sia verso la struttura portuale che verso il territorio e le aree di mercato retrostanti: da questo punto di vista è essenziale l'efficienza dei collegamenti stradali e ferroviari (e possibilmente anche aerei, visto il livello, il genere di vita e le abitudini dei frequentatori dei porti turistici specializzati). Sotto questo aspetto la fascia costiera toscana risulta ancora piuttosto carente, soprattutto per quanto concerne le comunicazioni stradali, in quanto la parte meridionale della regione è servita soltanto dalla SS1 Aurelia: il previsto completamento del tratto autostradale compreso fra Rosignano e Civitavecchia, fortemente contestato dai movimenti ambientalisti, potrebbe sicuramente garantire alle basi nautiche del litorale maremmano migliore accessibilità e competitività sul mercato. La parte settentrionale della regione appare invece adeguatamente servita dall'autostrada Genova-Rosignano, dalla Firenze-Mare e dalla SGC Firenze-Pisa-Livorno per quanto concerne i collegamenti stradali, dalla ferrovia Genova-Roma e dalla Firenze-Livorno per quelli ferroviari, e dall'aeroporto internazionale di Pisa per quelli aerei: meno efficienti sono semmai le vie di comunicazione a scala locale, spesso insufficienti a smaltire il traffico stradale e piuttosto carenti anche a livello ferroviario; la proposta di realizzazione di una sorta di metropolitana leggera, più volte avanzata nell'ambito del progetto di Area Vasta Livorno-Pisa-Lucca-Massa (il cosiddetto "trapezio"), potrebbe colmare tale lacuna, ma si è regolarmente insabbiata per le rivalità campanilistiche fra le suddette città e per l'avversione del capoluogo regionale, timoroso di perdere la sua supremazia a livello economico e territoriale.

L'adozione di tecniche e di procedure atte a limitare gli effetti negativi della realizzazione di un porto turistico e ad assicurarne il successo e la funzionalità non può comunque impedire una radicale trasformazione del sistema territoriale, che coinvolge direttamente anche la componente antropica e le sue attività produttive (e non solo): la realizzazione di nuovi impianti per il diporto nautico potrebbe in effetti avere un impatto sostanziale sull'evoluzione sociale, economica e culturale dell'area interessate. Una prima conseguenza, indubbiamente positiva, è la creazione di nuove opportunità di lavoro e di reddito, sia pure generalmente di livello medio-basso, dal momento che le mansioni dirigenziali, imprenditoriali e tecnico-amministrative restano spesso nelle mani





di operatori provenienti dall'esterno. Ciò potrebbe per altro incidere sulla struttura economica complessiva dei centri rivieraschi, favorendo l'introduzione di nuove attività produttive, probabilmente più redditizie e appetibili rispetto a quelle tradizionali: anche sotto il profilo socio-culturale, la costruzione di un porto turistico può indurre modifiche essenziali nel genere di vita e nei modelli di comportamento in quanto espone la cultura locale agli influssi di quelle proprie dell'utenza diportistica, spesso assai diverse e distanti, sicuramente più opulente ed evolute. Il confronto e l'eventuale trasformazione del contesto culturale autoctono può avvenire in maniera tranquilla e graduale, ma può anche sfociare in una latente conflittualità fra i residenti e i diportisti, considerati responsabili dei cambiamenti ambientale e socioeconomici: spesso l'atteggiamento nei loro confronti è al tempo stesso di ammirazione (e in parte di emulazione) per le condizioni di vita di cui godono, ma anche di invidia malcelata e di disprezzo per l'opulenza ostentata e per gli atteggiamenti snobistici ed elitari. Inoltre, in relazione alla maggiore o minore partecipazione ai benefici economici derivanti dall'attività portuale, può innescarsi una sorta di conflittualità interna alle stesse popolazioni locali, che risultano perciò divise e incerte sul ruolo del porto come strumento di sviluppo sociale e territoriale. L'impatto culturale di una nuova infrastruttura portuale può dunque essere incisivo e dirompente, tanto che per ridurre le possibili conflittualità è importante, se non essenziale, che la sua realizzazione avvenga col beneplacito degli abitanti e delle istituzioni locali. Il modo più efficace per assicurare un simile consenso popolare resta quello di un diretto coinvolgimento nelle operazioni di progettazione, costruzione e funzionamento della base nautica, e soprattutto nella ripartizione degli utili, se non altro attraverso appunto la creazione di posti di lavoro che garantiscano una certa ricaduta economica sulla comunità locale: è infatti dimostrato che l'atteggiamento degli abitanti nei confronti di qualsiasi nuovo intervento sul territorio è largamente influenzato dal beneficio economico che ciascuno di essi può ricavarne (in termini monetari e per il tempo più lungo possibile).

Sempre sotto il profilo economico, un nuovo insediamento portuale, con le attività ad esso collegate, potrebbe avere un forte impatto sugli altri settori produttivi per quanto concerne l'uso degli spazi litoranei e delle risorse disponibili: si è visto come nel caso del porto di Marina di Pisa la semplice approvazione definitiva del progetto, ancor prima quindi della sua realizzazione, abbia innescato dei processi di crescita del valore del suo-

lo, e ciò si verifica ovviamente in altri siti interessati da analoghe iniziative. La stessa scelta del sito deve del resto fare i conti con i conflitti, particolarmente accesi nella fascia litoranea, fra tutta una serie di potenziali utenti: a Marina di Pisa, la competizione per l'uso del suolo non è apparsa particolarmente accentuata, in quanto l'impresa che ha l'incarico della costruzione e della gestione dell'impianto in via di realizzazione è anche la proprietaria della maggior parte dei terreni su cui sorgerà e potrà perciò usufruire dei proventi derivanti dalla vendita o l'affitto degli immobili previsti per fini commerciali e residenziali. In una diversa situazione patrimoniale e istituzionale, data l'appetibilità del sito sotto il profilo logistico e paesaggistico, sarebbe però stata presumibile una vera e propria corsa all'accaparramento di questi spazi da parte di altri attori economici: basti pensare al turismo balneare, che sul litorale pisano può fare affidamento già adesso su una sessantina di stabilimenti balneari, nonostante la limitata estensione della linea di riva (appena 27 chilometri, dei quali solo 11, fra Marina di Pisa e Calabrone, sono pienamente utilizzabili per la balneazione, mentre la restante parte è soggetta a stretti vincoli di protezione naturalistica nell'ambito del Parco Naturale di Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli); a ciò si aggiunga la presenza di una trentina di alberghi e di altrettante strutture extralberghiere, con un movimento complessivo medio annuo di circa 650.000 presenze, ovviamente concentrate soprattutto nel periodo estivo. Il sito su cui sorgerà il porto sarebbe sicuramente stato assai ambito anche per l'insediamento di nuove strutture commerciali, di cui Marina di Pisa è piuttosto carente, e abitative che, come si è visto, sono state effettivamente inserite ampiamente nel progetto approvato, tanto che in definitiva esso finisce per configurarsi come una sorta di compromesso fra l'uso portuale e quello residenziale-ricettivo per lo sfruttamento dell'area deltizia meridionale dell'Arno e della linea di costa.

Se questa è la situazione per il litorale pisano, è facile intuire come possa essere ancora più accesa la competizione per l'uso del suolo in altre aree toscane potenzialmente interessanti per la realizzazione di nuove strutture per il diportismo: si pensi ad esempio alla Versilia, un'area tradizionalmente dedicata all'attività balneare e ricettiva, nella quale l'offerta portuale a fini turistici è praticamente limitata al porto di Viareggio e che avrebbe quindi necessità di fare affidamento su nuove e più efficienti basi nautiche. Tuttavia è probabile che la relativamente scarsa dotazione di impianti portuali e di posti barca sia in questo caso riferibile, oltre che a evidenti problemi di compatibilità ambientale,

proprio alla remuneratività delle attività balneari e ricettive, che risultano quindi ancora largamente competitive sotto il profilo dell'uso dello spazio litoraneo. Il recente sviluppo del turismo balneare sulle coste livornesi, maremmane e dell'Arcipelago Toscano ripropone in termini analoghi il problema della competizione per l'uso del suolo, anche perché vaste aree litoranee sono soggette a vincoli di protezione naturalistica (Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, Parco Regionale della Maremma, Parco Provinciale dei Monti Livornesi, riserve naturali della Val di Cornia e del lago di Burano, ecc.), altre soggette a servitù militari, altre ancora occupate da attività industriali e commerciali, per non parlare della crescente occupazione della costa a fini residenziali.

#### 4. Le prospettive della portualità turistica toscana

Gestire la competizione per l'uso dello spazio litoraneo non è sicuramente un compito agevole per gli amministratori pubblici in ambito locale e regionale e va oltre tutto a inserirsi nel più ampio e generale problema della compatibilità fra turismo e ambiente naturale: nel caso in questione, si tratta evidentemente di cogliere l'opportunità di sviluppo socio-economico e territoriale rappresentata dalla realizzazione di nuovi impianti per il diportismo nautico, senza compromettere in maniera irreparabile la qualità e la persistenza stessa delle risorse naturalistiche litoranee. L'intrinseca fragilità ecologica dell'interfaccia terra-mare rende in effetti necessario agire con particolare circospezione ed oculatezza, onde evitare che le mire di gruppi e potentati economici e finanziari possano concretizzarsi in operazioni speculative ad elevato impatto ambientale e scarsa ricaduta economica sul territorio, tipiche del "turismo di rapina": è il caso di molti *marina* recentemente allestiti (non solo in Italia) e finalizzati più a sviluppare la rendita fondiaria con interventi sul patrimonio edilizio e residenziale che a garantire ospitalità e servizi alle imbarcazioni da diporto.

Per quanto difficile da perseguire, l'obiettivo primario delle amministrazioni locali e regionali dovrebbe quindi restare uno sviluppo durevole e sostenibile anche per quanto concerne l'assetto del territorio costiero e il sistema portuale al servizio del diportismo nautico<sup>7</sup>. In quest'ottica la pianificazione di un sistema integrato di porti turistici di ambito almeno regionale è apparsa davvero indispensabile per garantire il conseguimento del benessere collettivo e la conservazione della qualità dell'ambiente, soprattutto se portata

avanti col pieno consenso delle popolazioni interessate. In questa direzione si è mossa da tempo la Regione Toscana, che già nel 1979 aveva promulgato una legge di ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana (LR 36/1979) e nel 1985 ha approvato il Piano Regionale di coordinamento dei porti e approdi turistici della Toscana (DCR 123/1985): successivamente, con la LR 68/1997 (Norme sui porti e sugli approdi turistici della Toscana), che ha preso il posto della legge del 1979, è stato varato il Piano Regionale dei Porti e degli Approdi Turistici (Prepat), contenente fra l'altro gli indirizzi e le norme per la realizzazione, la ristrutturazione e la riqualificazione dei porti e degli approdi turistici. Nello stesso anno il DPR 509/1997 (Regolamento per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto) definisce in maniera definitiva la tipologia delle strutture portuali utilizzabili a fini diportistici<sup>8</sup>.

L'ultimo provvedimento normativo che disciplina gli interventi sul sistema dei porti turistici regionali è contenuto nel master plan "La rete dei porti toscani", inserito a sua volta nel Piano di Indirizzo Territoriale Regionale (Consiglio Regionale Toscano, deliberazione 72/2007): esso stabilisce fra l'altro che la realizzazione di nuovi porti e approdi turistici, nonché il potenziamento, la trasformazione e la riqualificazione di quelli esistenti potranno essere autorizzati solo se previsti dagli strumenti urbanistici e dagli atti di governo del territorio dei Comuni. Sotto il profilo amministrativo e programmatico, è interessante notare come l'art. 7 di tale documento inviti a privilegiare la riqualificazione funzionale e l'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti piuttosto che la realizzazione di nuovi impianti portuali e in particolare tenda ad escludere l'allestimento di nuove strutture per il diportismo sui litorali bassi e sabbiosi: per quanto concerne la progettazione di nuovi porti turistici, esso precisa che dovrà rispondere in maniera rigida ed esclusiva alle esigenze della filiera produttiva dei poli nautici toscani e soprattutto che i nuovi impianti dovranno:

- 1) mantenere l'equilibrio della costa o, in caso contrario, provvedere obbligatoriamente all'esecuzione di interventi mirati di ripascimento e di ricostituzione periodica della linea di riva;
- 2) inserirsi nel sistema regionale, garantendo un'equa distribuzione di servizi per il diporto lungo il perimetro costiero toscano ed evitando eccessive concentrazioni spaziali;
- 3) essere corredati di infrastrutture e servizi che assicurino l'accessibilità e i collegamenti con la viabilità principale, e contribuiscano alla riqua-



lificazione del fronte marittimo e del paesaggio costiero;

- 4) valorizzare l'ambiente e il territorio costiero al fine di accrescere l'attrattività del sistema litoraneo.

Queste direttive sembrano almeno in parte essere state recepite dai progetti in corso di approvazione e realizzazione sulla costa toscana, che dovrebbero accrescere la capacità di accoglienza del sistema portuale toscano per la nautica da diporto di oltre 4.000 posti barca: oltre al già più volte citato impianto di Marina di Pisa, è infatti previsto l'ampliamento di alcuni porti turistici e la realizzazione di nuovi a Cecina, Piombino, Portoferraio, Talamone, Livorno, Viareggio e San Vincenzo; in quest'ultima località, fulcro del sistema turistico della Costa degli Etruschi, la struttura portuale è ormai in avanzata fase di realizzazione e potrà ospitare circa 350 imbarcazioni di grandi dimensioni. A Cecina i lavori di costruzione del nuovo impianto portuale, capace di 786 posti barca, dovrebbero iniziare nella primavera del 2010, mentre a Piombino il progetto di porto turistico nella località di Poggio Batteria, nel quale verranno investiti oltre 100 milioni di euro, deve ancora ottenere le autorizzazioni e l'inserimento nel piano regolatore e nel piano strutturale per le aree industriali: dovrebbe comunque ospitare circa 450 imbarcazioni di grandi dimensioni (fino a 20-24 m). Nell'ambito del progetto di riqualificazione del *waterfront* urbano, a Portoferraio è prevista la realizzazione di un nuovo impianto da 1.050 posti barca, mentre a Livorno la capacità di accoglienza dovrebbe essere incrementata di circa 600. Per quanto concerne Viareggio, l'ampliamento del porto prevede un aumento dell'offerta di circa 550 posti barca, ma nonostante l'espletamento della gara di appalto dei lavori (vinta nel 2007 da Ferragamo con un consorzio di imprese cantieristiche, fra cui Swan e Consorzio Etruria), un ricorso al Consiglio di Stato ha temporaneamente fermato le operazioni di allestimento. Il Comune di Orbetello ha infine manifestato l'intenzione di ristrutturare e potenziare il porto di Talamone, attualmente occupato soprattutto da piccoli natanti, per riconvertirlo alla nautica di lusso ed accogliere fino a 1.000 imbarcazioni di grandi dimensioni.

Se questi nuovi impianti verranno portati a termine in tempi ragionevoli e diverranno operativi a tutti gli effetti, è facile prevedere che il sistema toscano di porti turistici possa accrescere il

proprio ruolo sul mercato diportistico nazionale e internazionale, sia pure a prezzo di una crescente antropizzazione del litorale e di un inevitabile impatto sul contesto territoriale. L'attuale operazione di rinnovamento dell'armatura portuale regionale potrebbe rappresentare un efficace contributo allo sviluppo della fascia costiera, purché realizzata sotto l'insegna della compatibilità ambientale, della sostenibilità e della durevolezza: a tale scopo non sembra sufficiente garantire il rispetto dei vincoli naturalistici, l'efficienza tecnica e operativa delle strutture portuali e la qualità dei servizi offerti, come richiesto espressamente dal citato articolo 7 del Piano di Indirizzo Territoriale Regionale, ma appare necessario un più intenso coordinamento ed una crescente integrazione fra le risorse. In altre parole, occorre non solo accrescere il grado di coesione, collaborazione e interscambio fra le diverse strutture regionali, consolidando legami e interrelazioni per costruire un vero e proprio sistema portuale al servizio della nautica da diporto, ma anche promuovere una crescente integrazione con le altre risorse turistiche della fascia litoranea, a partire ovviamente da quella balneare, ma senza perdere di vista anche le potenzialità storico-artistiche (costituite ad esempio dalle città d'arte di Pisa e Lucca, ma anche da un grande patrimonio minore più disperso sul territorio), quelle termali naturali (Terme di S. Giuliano a Pisa, Terme Calidario di Venturina, Terme di S. Giovanni a Portoferraio, Terme di Saturnia) o artificiali (Terme della Versilia), quelle enogastronomiche (grandi vini DOC e DOCG, Olio extravergine toscano IGP, ma anche ben 56 prodotti agroalimentari tipici della fascia costiera toscana e numerose specialità gastronomiche da degustare nei ristoranti e negli agriturismi locali) e quelle naturalistiche (Parco Regionale della Maremma, Parco Regionale delle Alpi Apuane, Parco Regionale di Migliarino-S. Rossore-Massaciuccoli, Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano e molte altre aree protette): la creazione di un sistema turistico integrato della Toscana litoranea appare infatti come la migliore garanzia di continuità e di sviluppo per le diverse forme di turismo (compreso quello nautico) e per l'intero territorio, perché assicura risposte adeguate e differenziate in caso di variazioni congiunturali del mercato delle vacanze e di mutamenti nelle scelte dell'utenza, non solo diportistica.

Appendice. I porti turistici della costa toscana.

Località	Tipologia	Posti	a*	b	c	d	e	f	g	h	i	l	m	n	o
Marina Di Carrara	porto	190	30	x	x	x	x	x		x		x	x	x	9
Marina Di Massa	banchina	66	7												
Cinquale Porto	darsena	67	14	x	x			x		x	x	x	x	x	8
Cinquale approdo	darsena	240	8,5	x	x		x	x		x	x	x	x	x	9
Forte dei Marmi	banchina					x	x								2
Viareggio	porto	2000	80	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Bocca d'Arno	porto canale	2000	27	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Livorno	porto	120	30	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Livorno N.Z.	darsena	200	9	x	x	x	x			x					5
Livorno Acc. Nav.	porto militare														
Ardenza	porto	266	10	x	x	x	x	x		x		x			7
Antignano	porto	240	12	x	x	x	x	x		x	x		x	x	9
Castel Sonnino	porto														
Quercianella	porto	100	6	x		x		x							3
Foce del Chioma	porto canale	42	14	x	x	x	x			x	x	x	x	x	9
Porticciolo Rossana	banchina		15			x	x								2
Castiglioncello Nord	porto	87	12	x		x				x		x	x	x	6
Castiglioncello Sud	porto	90	12	x		x				x			x	x	5
Marina Cala de' Medici	marina priv.	650	30	x	x	x	x		x	x		x	x	x	9
Rosignano S.	darsena	137	8,5	x		x	x	x		x	x	x			7
Vada P. Comm.	porto comm.									x	x				2
Marina di Vada	approdo	270	8	x		x	x								3
Marina di Cecina	darsena	530	12	x	x	x		x		x	x	x	x	x	9
Marina di Castagneto	approdo														
Marina di S. Vincenzo	marina priv.	350	24	x	x		x		x	x	x	x	x	x	9
Porto Baratti	approdo	700		x		x							x	x	4
Capraia	porto	60	30	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Gorgona C. dello Scalo	banchina							x		x					2
Marina di Salivoli	marina priv.	488	18	x	x		x	x		x	x	x	x	x	9
Piombino	porto comm.		15	x		x	x	x		x			x	x	7
Portoferraio	porto	152	70	x	x	x	x			x	x	x			7
Esaom Cesa	porto	300	35	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Magazzini	banchina	70	7,5	x						x	x	x			4
Cavo	porto	230	15	x	x	x	x	x		x		x	x		8
Rio Marina	porto	100	15	x		x	x	x		x					5
Porto Azzurro	porto	222	20	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	10
Cala di Mola	approdo	200	40	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Golfo Stella	spiaggia							x							1
Marina di Campo	banchina			x	x	x	x	x		x			x		7
Punta Polveraia	banchina					x									1
Sant'Andrea	banchina			x											1
Marciana Marina	porto	500	32	x	x	x	x	x		x		x	x	x	9
Pianosa C. S. Giovanni	banchina														
Piombino M. Terre Rosse	porto canale	575		x	x	x	x	x		x	x		x	x	9
Carbonifera	porto canale	319	8	x	x	x	x	x		x					6
Follonica	banchina														
Fiumara del Puntone	porto canale	400	10	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	10
La Marina di Scarlino	marina priv.	566	40	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	11
Punta Ala	marina priv.	893	32	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	10
Castiglione della Pescaia	porto canale	350	20	x	x		x	x		x			x	x	7
Grosseto Marina di S. Rocco	porto canale	561	14	x	x		x	x		x	x	x	x	x	9
Talamone	porto		24			x		x				x	x	x	5
Talamonaccio	banchina														
Foce dell'Albegna	porto canale														
S. Liberata	porto canale	600	6	x	x			x	x	x			x		6
P.S. StefanoPorto del Valle	porto	385	20	x	x	x	x	x			x		x	x	8
Porto Vecchio	banchina	130	40	x						x	x		x	x	5
Giglio Porto	porto	196	13	x	x	x		x				x	x	x	7
Campese	porto					x									1
Montecristo Cala Maestra	banchina														
Giannutri Cala Spalmatoi	banchina														
Porto Ercole	porto	825	24	x	x	x	x	x			x		x	x	8
Cala Galera	marina priv.	700	50	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x	10

\* Le lettere indicano rispettivamente:

a = dimensioni massime delle imbarcazioni; b = acqua potabile; c = energia elettrica; d = scivolo; e = scalo di alaggio; f = gru; g = travel lift; h = toilette; i = servizio antincendi; l = servizio meteo; m = riparazione motori; n = riparazioni elettriche; o = totale servizi.

Fonte: Elaborazione dell'Autore.



## Bibliografia

- De Meo R., «La valutazione di impatto ambientale per i porti turistici», in *Pianificazione territoriale, tutela dell'ambiente costiero e proprietà private*, Napoli, 1998, Jovene, pp. 87-98.
- Di Giandomenico G., Angelone C. (a cura di), *Porti turistici e navigazione da diporto*, Milano, 1998, Giuffrè.
- Franco L., Marconi R., *Porti turistici, guida alla progettazione e costruzione*, Rimini, 1999, Maggioli Editori.
- Gallarato E., Vallario V. (a cura di), *Porti turistici - Marina. Costruzione e gestione*, Milano, 1968, Hoepli.
- Maravigna P., *Porti turistici e marine: linee guida per la progettazione*, Palermo, 2002, D. Flaccovio.
- Mazzanti R., «I rapporti Uomo-Ambiente nell'Area Vasta della Toscana Litoranea», in *Civiltà Urbana Toscana*, II, n. 2, 2001, pp. 7-39.
- Mazzanti R., «Turismo nautico, porti canale e ambiente», in Adamo F. (a cura di), *Problemi e politiche del turismo*, Bologna, Patron, 2005, pp. 499-516.
- Regione Toscana, *Piano Regionale di coordinamento dei porti e approdi turistici della Toscana*, Firenze, 1992, Giunta Regionale Toscana.
- Tomasicchio U., *La progettazione dei porti turistici*, Cosenza, 2002, Editoriale Bios.
- Tranquilli Leali R., *Porti turistici: struttura e funzioni*, Milano, 1996, Giuffrè.
- Valussi G., *I porti turistici nella realtà economica del litorale del Friuli-Venezia Giulia*, Atti del Convegno di Studi "Per un sistema di approdi e porti turistici nella regione Friuli-Venezia Giulia", Gorizia, 1979, pp. 63-82.
- Zunica M., *Lo spazio costiero italiano*, Roma, 1987, Mario Levi Editore.

## Note

<sup>1</sup> Alla manifestazione, organizzata all'interno degli spazi espositivi della Fiera di Genova e tradizionale appuntamento annuale per gli appassionati e i costruttori del settore diportistico, hanno partecipato oltre 1.450 imprese che hanno presentato al pubblico 2.400 imbarcazioni di ogni dimensione.

<sup>2</sup> Lo stabilimento meccanico sorse nel 1921 in questo sito, in verità poco idoneo ad un insediamento industriale per il suo eccezionale valore ambientale e paesaggistico, in virtù dell'accordo fra la società livornese Gallinari e quella tedesca Dornier Metallbanten: esso assunse la denominazione CMASA (Società Costruzioni Meccaniche Aeronautiche), e produsse una serie di aeromobili di qualità eccezionale: qui furono costruiti gli idrovolanti Wal (Balena) che nel 1928 raggiunsero il Polo Nord per andare in soccorso della spedizione Nobile e nel 1930 effettuarono la trasvolata atlantica ed il giro del mondo. Dal 1934 la Fiat

entrò nella proprietà dello stabilimento e alla fine del secondo conflitto mondiale intraprese la produzione di accessori per auto; l'industria cessò l'attività nel 1987, dopo essere passata alla Whitehead Motofides (1974) e alla Gilardini (1975).

<sup>3</sup> Tre edifici storici presenti nell'area non saranno demoliti, ma ristrutturati ed adibiti ad attività di servizio: fra essi il Palazzo della Vecchia Dogana marittima, che verrà usato come accesso al Parco Naturale di San Rossore, e la Villa Ceccherini, primitiva residenza del fondatore dell'attività balneare sul litorale pisano.

<sup>4</sup> L'area in questione è stata di proprietà della Fiat fino al 2003 ed è stata poi ceduta alla società in questione a seguito della chiusura dello stabilimento industriale e alla successiva opera di dismissione del relativo patrimonio immobiliare. Dal 2009 la Borello Spa ha cambiato la propria denominazione in Boccadarno Porto di Pisa Spa, pur mantenendo la stessa struttura societaria.

<sup>5</sup> Con questo termine si indicano quei porti turistici, in genere riferibili alla tipologia dei *marina* privati, che sono in grado di offrire alloggi in affitto o in vendita, dotati al tempo stesso di posto auto e posto barca: in entrambi i casi si tratta di strutture concepite e realizzate per il diportismo crocieristico e ad ampio raggio, nel senso che consentono di trascorrere la notte, sostare o soggiornare a terra agli utenti che non dispongono di cabinati sufficientemente attrezzati ed accessoriati per il pernottamento in mare.

<sup>6</sup> La collocazione in quest'area di una decina fra le più grandi e prestigiose industrie della cantieristica da diporto avviene sotto la guida della società Sviluppo Navicelli Spa con un investimento di 50 milioni di euro: oltre alla creazione di numerosi nuovi posti di lavoro è prevista una resa economica complessiva di circa 150 milioni di euro.

<sup>7</sup> Il concetto di sviluppo sostenibile incontra sempre maggior credito fra gli amministratori, i ricercatori, gli addetti ai lavori e le popolazioni interessate, perché sembra in grado di conciliare le opportunità di crescita offerte in questo caso dal turismo con la tutela dell'ambiente naturale, sociale e culturale: purtroppo però evidenzia spesso notevoli difficoltà di realizzazione quando si passa dalla semplice teoria alla pratica.

<sup>8</sup> Secondo questa norma esse sono: "il *porto turistico*, ovvero il complesso di strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; l'*approdo turistico*, ovvero la porzione dei porti polifunzionali ... destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; i *punti d'ormeggio*, ovvero 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".