

Antonio Leone

Ordinario di Pianificazione e Valutazioni Ambientali
Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione
Università del Salento

**Specificità territoriali e ambientali
dei porti turistici, base dello
sviluppo economico**

Il quadro di riferimento

- I circa 900 km di coste su due mari rendono pleonastico ogni ulteriore commento sulla rilevanza delle aree costiere della Puglia.
- Il complesso quadro normativo sulla tutela dell'ambiente marino riconosce che questo non riguarda solo il sistema idrico, ma anche il territorio costiero, cosa che porta alla cosiddetta **gestione integrata delle zone costiere**, avviata in sede internazionale e comunitaria, e più recentemente anche nazionale. In particolare, secondo quanto previsto dalla **raccomandazione relativa all'attuazione della gestione integrata delle zone costiere in Europa (2002/413/CE)**, dalla **Direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino 2008/56/CE**, recepita in Italia con il d.lgs. n. 190 del 13 ottobre 2010 .
- Nell'ambito della gestione integrata delle zone costiere, particolare importanza riveste, inoltre, la **pianificazione spaziale marittima**.
- Ne consegue la necessità di superare la frammentazione di competenze in materia tra i diversi livelli di governo attraverso la predisposizione di Piani/Programmi o Linee guida per la **gestione integrata delle zone costiere (GIZC)**.

Le zone costiere e le loro risorse naturali (marine e terrestri) hanno un ruolo strategico per le loro tante funzioni:

- produzione alimentare;
- attrazione turistica;
- conseguente creazione di posti di lavoro, crescita economica e qualità della vita.

Questa rilevanza fa sì che questi territori siano sempre più contesi, per cui è sempre necessaria la migliore concertazione fra i soggetti interessati

Ne derivano tante problematiche: l'urbanizzazione, le fonti di contaminazione legate alle attività industriali, agricole e zootecniche, l'immissione in mare di fiumi, torrenti, scarichi, la presenza di impianti di trattamento. Ma anche in questo caso non manca la problematica del cambiamento climatico, poiché le ZC sono, per ovvi motivi geografici, più frequentemente soggette a pericolosità idrologica e, nello specifico della Puglia, al fenomeno dell'intrusione marina.

Allora il porto turistico, anzi I PORTI TURISTICI si inseriscono su territori fortemente problematici e di grande delicatezza. Questo non significa prevalenza del “partito del no” aprioristico e delle sindromi Nimby, ma significa tanta cautela e tanta conoscenza per poter agire in maniera sostenibile.

Strategicità della gestione integrata.

Bisogna ora coniugare questo concetto sul piano specifico del porto turistico.

Nel caso “tradizionale” dei porti, questi coinvolgono le città, dove la struttura si caratterizza attraverso il rapporto con il luogo, ancora di più se si considerano i numerosi casi di città-porto.

Non è così per il porto turistico, che coinvolge aree costiere “più esigenti”, perché l’interazione non è con la città-artefatto e “filtro” tra porto e territorio, ma con litorali spesso di grande qualità ambientale e territori rurali. Ne consegue la specificità più rilevanti del porto turistico: esso appartiene ad un territorio, non a un città.

Cambia quindi il paradigma: dal punto nello spazio, all’area vasta, per questo la pianificazione territoriale è fondamentale.

Come visto nelle slide precedenti, il concetto di integrazione è stato recepito ampiamente, anche a livello legislativo, ora servono gli strumenti tecnici che considerino questa grande specificità.

Ipotesi interessante è [il Contratto di Costa](#) : un protocollo di programmazione strategica e negoziata finalizzato alla tutela, la corretta gestione e valorizzazione del paesaggio costiero, contribuendo allo sviluppo locale.

Nello specifico, il modello del contratto di costa contempla alcune fondamentali scelte e azioni istituzionali per la definizione del programma di interventi, tra le quali risultano di particolare rilievo:

- (I) l'individuazione dell'ambito costiero oggetto della gestione integrata;
- (II) l'attivazione di percorsi multi e inter-disciplinari volti al consolidamento di conoscenze più ampie, più accessibili per tutti, anche per la partecipazione di portatori d'interessi, associazioni e cittadini;
- (III) la Rete Ecologica, anche in funzione turistica: ridefinizione della continuità territoriale ed ecologica tra i diversi sistemi naturali e antropici;
- (IV) l'integrazione e il dialogo tra stakeholders, livelli di competenza istituzionale e gestionale, e strumenti di pianificazione territoriale e settoriale.

Il Contratto di Costa: evitare opposizioni e, contemporaneamente, prevenire il rischio cattedrale nel deserto

Costruzione di un GIS, perché in primis c'è l'informazione:

- Definire il contesto territoriale ottimale.
- Esplorare la letteratura, istituzionale e scientifica, e ascoltare portatori di interesse, associazioni e pubblico sui temi pertinenti la portualità, per trarne orientamenti e linee-guida.
- Valutare quale sia l'interazione che l'area costiera ha instaurato con il suo ambiente esterno, naturale e sociale; prestare attenzione alle previsioni pertinenti il cambiamento climatico.
- Elaborare modelli di percezione sociale dei bisogni delle aree costiere.
- Valutare la congruenza delle prospettive di sviluppo con il concetto di sviluppo sostenibile in modo da ottimizzare l'efficacia di strategie e azioni, mettendo al centro l'infrastruttura portuale;
- Impostare una **valutazione ambientale strategica (VAS)** che “alleggerisce” procedure e contenuti delle valutazioni ambientali sul porto.

La valutazione delle pressioni e delle tipologie antropiche guida le linee di indirizzo dello sviluppo turistico

$$I_{URB} = \frac{Surb}{Sm} \quad \text{Pressione trasformativa}$$

$$I_{PA} = \frac{Spa}{Sm}$$

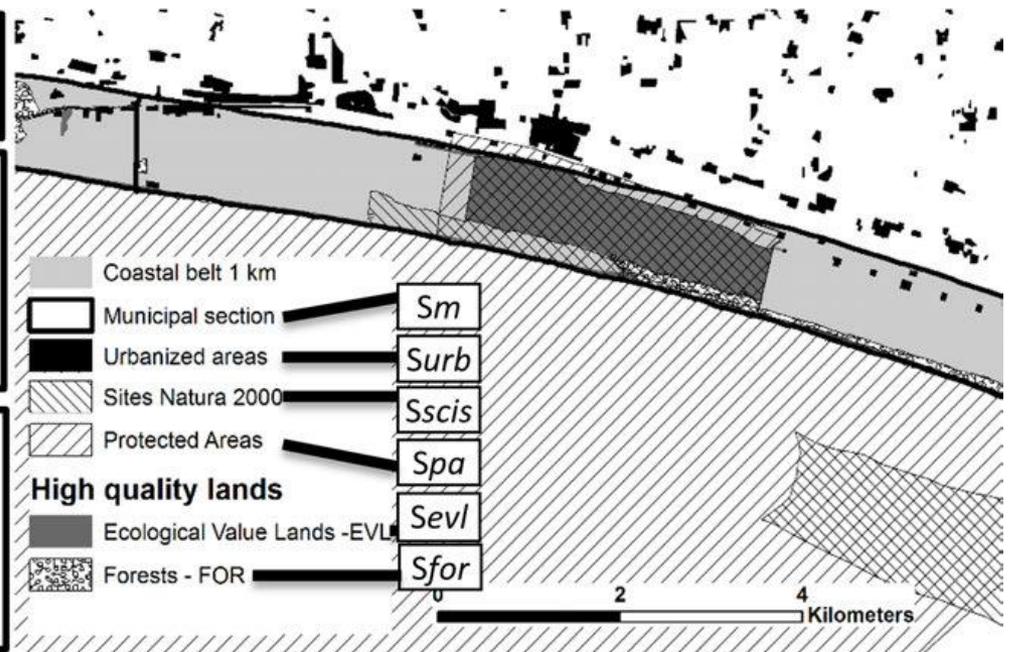
Tutela ambientale

$$I_{SCIS} = \frac{Sscis}{Sm}$$

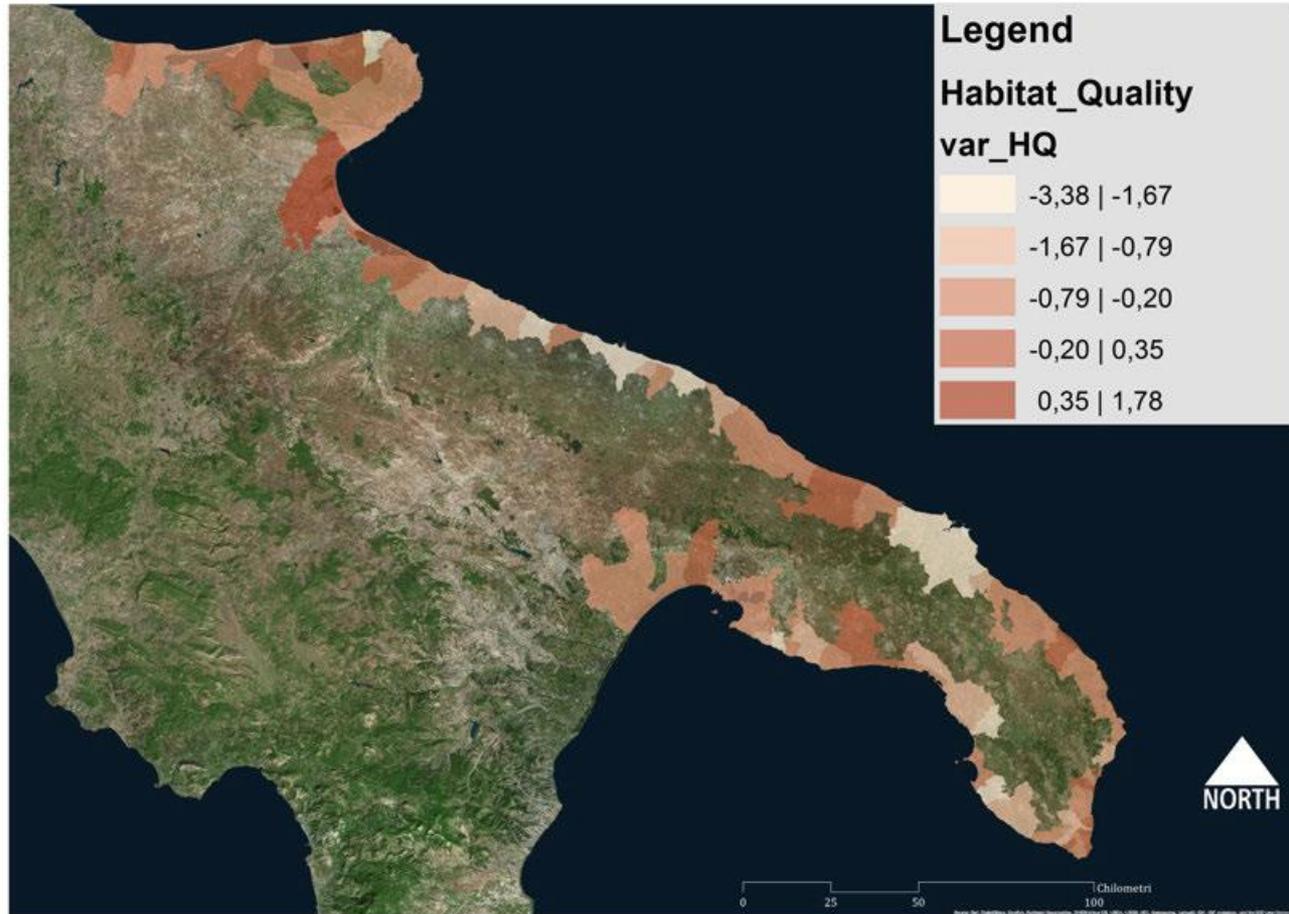
$$I_{FOR} = \frac{Sfor}{Sm}$$

Valore ecologico dei suoli

$$I_{EVL} = \frac{Sevl}{Sm}$$



O la qualità degli habitat...



In conclusione un occhio al Piano Paesaggistico, che non deve essere interpretato come vincolo.

Bisogna valorizzarne i fattori di dinamica e valorizzazione del territorio.

- Le Aree Produttive Ecologicamente e Paesaggisticamente Attrezzate, di cui il porto turistico può essere un polo, finalizzato a “eco-ports strategies”: energie rinnovabili, ma anche gestione dei sedimenti, ad esempio.
- La Rete Ecologica e la mobilità dolce, che sono fondamentali per la reale fattibilità tecnico-economica del porto turistico.
- Il Parco Agricolo, complementare alla mobilità dolce per la valorizzazione turistica del territorio.

