7 - LE STRUTTURE MINORI PER LA NAUTICA

Il Piano di Coordinamento della Costa ha riservato la massima attenzione al settore della nautica da diporto, che è stato visto come una componente importante del comparto turistico della regione, a causa delle ricadute positive che lo sviluppo della nautica stessa può avere sull'economia della fascia litoranea.

Il valore di tali ricadute è stato ampiamente dimostrato dagli studi effettuati in passato dall'ILRES per quanto riguarda la costa ligure, o dalla Camera di Commercio di Nizza per la Costa Azzurra. Tali studi hanno però limitato le loro analisi al settore della cosiddetta "nautica maggiore", rappresentata dalle unità di dimensione tale da richiedere la disponibilità di un posto barca permanente. Meno documentato ma altrettanto evidente è l'effetto che può avere la disponibilità lungo un tratto di costa, di strutture destinate ad accogliere i natanti leggeri. Indipendentemente dal valore che queste strutture possono avere per la qualità di vita dei residenti sul litorale, esse rappresentano un significativo elemento di attrazione per i turisti provenienti dall'entroterra, quando si offra loro una sistemazione per gommoni, derive e natanti vari da portare al seguito. Per quanto riguarda il settore della nautica, l'analisi non deve quindi fermarsi ai porti turistici ma deve invece includere ogni tipo di struttura presente sulla costa.

A questo riguardo lo Schema di Orientamento del Piano aveva preso atto della necessità di tener conto di una categoria di strutture di contenute dimensioni, non qualificabili come porti turistici, che sono state raccolte sotto la generica definizione definizione di "approdi".

Sotto questa definizione lo Schema ha però dovuto raccogliere entità estremamente diversificate, come risulta dalla casistica indicata a titolo esemplificativo, che include "piccole darsene private, alaggi protetti, attracchi e strutture per circoli sportivi o stabilimenti balneari, attracchi e stazioni per battelli di trasporto pubblico costiero, strutture per il ricovero e il parcheggio invernale di piccoli natanti".

Ai fini dell'operatività delle prescrizioni del Piano, risulta evidente la necessità che esse facciano riferimento a classi di entità ben definite e ragionevolmente omogenee. Ne risulta la necessità, in questa fase del lavoro, di risolvere un duplice problema classificatorio:

- da un lato è necessario definire quali siano le condizioni minime affinchè una struttura costiera sia classificata come porto turistico e
- dall'altro si devono identificare i principali tipi delle strutture minori, non classificabili come porti, ai fini di poterli trattare separatamente nel precisare le indicazioni del Piano al loro riguardo.

Nelle note che seguono, questi due temi sono esaminati in dettaglio.

7.1. Definizione di porto turistico

Il Piano di Coordinamento della Costa include tra i suoi obiettivi il potenziamento della portualità turistica della nostra regione, inteso come strumento di sviluppo per l'economia del litorale. Gli studi disponibili in tema di effetti diretti ed indotti della portualità turistica indicano che il fattore che più contribuisce alla generazione di reddito è rappresentato dalla presenza di una flotta stanziale, che includa unità di dimensione media e grande. La visione correttamente strumentale che ha il Piano dello sviluppo nautico, richiede che si utilizzi una definizione di "porto turistico" di tipo funzionale, basata appunto sulla capacità di ospitare una flotta significativa e svincolata da ogni implicazione di tipo amministrativo.

Questa esigenza risulta chiara quando ad esempio si consideri la situazione che si viene a creare nelle aree dismesse dei porti commerciali, quando queste vengano destinate al servizio della nautica: come basi di ormeggio permanente e come punti di scalo, le strutture così ottenute risultano del tutto omogenee con i porti turistici privati o con gli ex porti di IV Classe adattati.

In quest'ottica devono essere incluse tra i porti turistici anche taluni impianti realizzati nel Golfo della Spezia integralmente con elementi galleggianti, come quelli di Fezzano e dell'Assonautica a fianco del Molo Mirabello.

Analogamente è da considerare tra i porti turistici, indipendentemente dalla particolarità della situazione locale, l'insieme degli ormeggi ricavati lungo l'asta terminale del Magra che per la sua capacità ricettiva ospita una delle maggiori flotte da diporto della Liguria.

E' infine da sottolineare che talora anche un semplice campo boe, purchè adeguatamente ridossato, può assumere le funzioni di un porto turistico. I casi di Sestri Levante e di Lerici, per non parlare di Portofino, stanno a dimostrare che la disponibilità di ormeggi integralmente su pontili o in banchina non rappresenta una condizione necessaria per includere una struttura tra i porti turistici veri e propri.

La definizione da usare deve quindi essere tale da includere tutte le strutture ora citate ma deve al contempo permettere di distinguere i porti turistici dalle strutture minori ricordate in premessa, tenendo conto sia delle caratteristiche proprie delle opere, sia del tipo di utenza a cui esse sono destinate.

A tal fine si può proporre la definizione che segue.

Per porto turistico si intende un insieme di ormeggi permanenti destinati alle imbarcazioni da diporto, di caratteristiche tali da risultare accessibile anche in condizioni di usuale maltempo e sicuro per le imbarcazioni presenti anche in caso di burrasca.

Si noterà che nella definizione proposta manca di proposito ogni riferimento alla classificazione amministrativa dei porti o alla tipologia delle infrastrutture in cui si collocano gli ormeggi. Risulta invece voluto il richiamo alle "imbarcazioni", in modo da escludere dalla definizione le strutture di qualunque genere che siano esclusivamente destinate ai "natanti" e quindi alla nautica leggera di tipo balneare.

Si è altresì utilizzato il termine generico di "sistema di ormeggi", escludendo l'introduzione di una soglia minima a riguardo del loro numero. In pratica tuttavia, si può ritenere che possa rientrare nella definizione ogni struttura che presenti almeno un centinaio di posti per imbarcazioni da 10 - 12 metri e che soddisfi alle condizioni di accessibilità e di sicurezza sopra indicate.

Non si è invece fatto riferimento allo stato dell'impiantistica o alla presenza di tutti i servizi accessori normalmente richiesti per un porto turistico. Si è infatti ritenuto che l'insufficienza degli impianti o la mancanza di eventuali servizi non dovrebbero di per sè pregiudicare l'inserimento di una struttura tra i porti turistici, quando sussistano le condizioni poste nella definizione.

E' infine essenziale la precisazione riguardante il carattere permanente degli ormeggi, onde evitare di includere tra i porti eventuali impianti di tipo stagionale, fruibili soltanto in condizioni estive.

Con la definizione qui proposta sembrano chiaramente identificabili le strutture nautiche da considerare come porti turistici agli effetti del Piano, distinguendoli dalle strutture minori esaminate qui nel seguito.

7.2 Tipologie di strutture minori

Si è osservato in premessa come non sia possibile aggregare sotto un'unica definizione tutte le strutture minori destinate alla nautica, a causa della disomogeneità sia delle loro caratteristiche fisiche, sia delle loro funzioni.

In taluni casi si tratta di infrastrutture ancora in grado di ricevere unità di dimensione anche rilevante, ma in numero talmente ridotto da non giustificare l'appellativo di porti nel senso prima precisato; in altri, manca completamente ogni intervento di tipo infrastrutturale ed è presente soltanto una limitata impiantistica per ospitare, in acqua o a terra, dei natanti di minima dimensione.

L'unico elemento che accomuna la quasi totalità di queste strutture minori, è quello di essere al servizio dei natanti di dimensione limitata, destinati a un uso balneare o alla piccola pesca.

Occorre sottolineare che in Liguria, lo squilibrio tra domanda e offerta di capacità ricettiva risulta proporzionalmente maggiore per i natanti leggeri che per le imbarcazioni maggiori. Le indagini svolte nell'ambito del

"Progetto Ambiente" della Regione Liguria (Progetto 5 - Progetto di un sistema regionale integrato di spiagge attrezzate per la nautica minore e la balneazione) hanno permesso di quantificare in circa 6.700 il numero di posti per natanti leggeri censibili in Liguria al di fuori dei porti veri e propri; anche includendo la capacità delle strutture non prese in esame nel corso del lavoro citato, risulta comunque evidente come tale numero rimanga inferiore a quello dei posti barca disponibili per le unità di maggiori dimensioni.

La grandezza dello squilibrio può essere valutata quando si consideri che su scala nazionale il rapporto tra natanti leggeri e imbarcazioni maggiori dovrebbe essere vicino a 10 : 1.

L'ultima stima della consistenza globale del parco nautico nazionale è stata fornita dall'UCINA per il 1992, anno in cui il numero totale delle unità presenti sul mercato è stato indicato in 841.000. Quale sia la percentuale rappresentata dai natanti leggeri si può dedurre dal fatto che il numero totale dei posti barca disponibili nei porti italiani si aggira ancora oggi attorno a 80.000, come è rilevabile dall'ultima edizione delle Pagine Azzurre.

Se ne deve dedurre che le caratteristiche morfologiche della costa ligure e l'elevato valore economico di ogni spazio a filo di costa, hanno fino ad oggi impedito di dare un adeguato sviluppo alle strutture dedicate alla nautica minore, per le quali si giustifica quindi la massima attenzione nell'ambito del Piano. Anche per questa via, si ha così una conferma della necessità di procedere ad una suddivisione degli "approdi" in gruppi relativamente omogenei, per far sì che le indicazioni del Piano facciano riferimento a entità tra loro confrontabili.

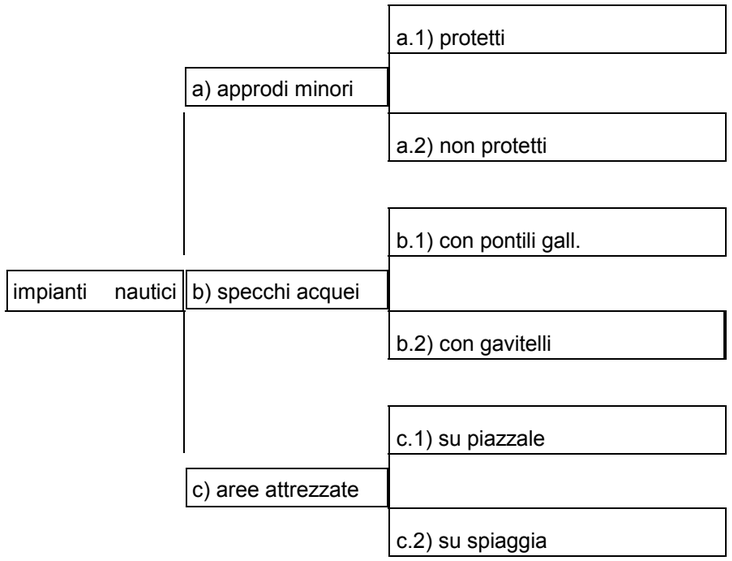
Prima di passare a un'analisi tipologica delle strutture minori, si impone un'ultima osservazione che riguarda il loro insieme. In molte sedi, si sono presentate queste strutture (ed in particolare le spiagge attrezzate) come un'alternativa ai porti turistici, di cui rappresenterebbero una versione ambientalmente più accettabile.

Che l'impatto ambientale di una spiaggia attrezzata risulti ben inferiore a quello di un porto turistico appare del tutto evidente. Sembra invece fuorviante l'idea che le spiagge attrezzate possano in qualche modo sostituire i porti turistici, dato che i due tipi di strutture operano su mercati totalmente diversi per caratteristiche dell'utenza e modalità di utilizzazione dei mezzi nautici.

E' invece auspicabile che si prenda atto della reale complementarità esistente tra porti turistici e spiagge attrezzate, con l'obiettivo di offrire all'utenza turistica la gamma di servizi più completa che risulti compatibile con i vincoli di natura ambientale. L'importanza delle strutture leggere risulta abbastanza scontata da non avere bisogno di artificiali contrapposizioni, e giustifica invece ogni sforzo per identificare correttamente ruoli, possibilità e problemi delle molteplici forme in cui esse si presentano.

Evidentemente qualunque sforzo di classificazione può scontrarsi con casi di dubbia assegnazione, a causa della molteplicità di conformazione e di funzioni delle strutture da studiare: tuttavia agli effetti del Piano sembrano utilizzabili le tipologie identificate nello schema qui riportato.

PROPOSTA DI CLASSIFICAZIONE DEGLI IMPIANTI NAUTICI MINORI



A chiarimento della classificazione proposta, si possono fornire alcune precisazioni riguardanti le caratteristiche dei diversi raggruppamenti e alcuni esempi di strutture appartenenti a ciascuno di loro.

a. Approdi minori

Sotto questa voce si intendono raggruppare tutti i casi in cui sono state realizzate opere a mare significative, capaci di incidere sull'equilibrio delle spiagge circostanti anche se insufficienti a circoscrivere un bacino protetto classificabile come porto. La successiva suddivisione all'interno del gruppo, tiene conto delle caratteristiche funzionali delle opere, distinguendo quelle provviste di uno specchio acqueo protetto da quelle che ne sono totalmente prive.

a.1 Approdi minori protetti

Si possono aggregare sotto questa voce le opere che pur presentandosi con l'aspetto di porti veri e propri, non possono essere considerati tali a causa della loro dimensione troppo ridotta. Come esempi di questo tipo si possono ricordare i porticcioli di Capo Pino, di San Lorenzo, della Gallinara o quelli delle Cinque Terre. Essi si presentano completi di opere di difesa e banchinamenti, magari agibili anche da imbarcazioni di media dimensione: tuttavia la loro estensione è insufficiente per ottenere una capacità ricettiva significativa.

La loro ridotta dimensione rende inoltre difficile ottenere una tranquillità del loro bacino sufficiente a garantire la sicurezza di imbarcazioni e natanti eventualmente presenti con maltempo, rendendoli quindi solitamente adatti solo a un uso stagionale estivo.

Nonostante il loro scarso peso agli effetti del diporto nautico, le strutture di questo genere possono svolgere un ruolo significativo come punti di scalo per motobarche e vaporetti in servizio turistico passeggeri. Mentre la loro valenza è da considerare puramente locale per gli aspetti legati al diporto, esse possono assumere un interesse su scala regionale quando si ipotizzi lo sviluppo di una vera e propria rete dei servizi turistici pubblici via mare.

Vi è quindi un indirizzo generale del Piano favorevole a interventi di possibile miglioramento, salve eventuali controindicazioni già espresse nel Piano, come nel caso di S. Lorenzo, e ferme restando le verifiche di compatibilità paesistico-ambientale sui progetti dei singoli interventi.

a.2 Approdi minori non protetti

In diversi casi, motobarche e vaporetti in servizio turistico utilizzano come punti di scalo semplici tratti di banchina o di pontile non protetti, utilizzabili quindi solo in condizioni di tempo assicurato. I servizi della zona Golfo Paradiso - Golfo Tigullio a levante o quelli dell'estremo ponente usano spesso accosti di questo tipo. Basterà ricordare i casi di Recco o San Fruttuoso a levante, oppure di Alassio a ponente.

L'interesse di questo tipo di opere è praticamente nullo per il diporto, quando si escluda la sola possibilità di momentanee soste per imbarco o sbarco di persone: rimane invece una valenza di tipo regionale, come per le strutture definite al punto a.1, quando si pensi ad uno sviluppo dei servizi turistici pubblici via mare.

b. Specchi acquei attrezzati

Disponendo di uno specchio acqueo almeno parzialmente ridossato, è talvolta possibile l'installazione di pontili galleggianti o di gruppi di gavitelli per lo stazionamento in acqua, prevalentemente stagionale, di natanti e imbarcazioni di limitata dimensione. Il ridosso può essere naturale, anche

se la costa ligure non ne offre molti, oppure fornito da scogliere destinate alla protezione delle spiagge: in ogni caso non si deve trattare di opere di difesa specificamente concepite in funzione portuale. Gli impianti di questo genere devono essere considerati di interesse puramente locale, in quanto destinati al supporto delle attività di baneazione o di piccola pesca radicate nelle singole località. Manca invece ogni interrelazione tra i diversi impianti presenti sulla costa che giustifichi una visione sistemica.

Per quanto riguarda gli obiettivi del Piano, ogni possibilità di ospitare stagionalmente un maggior numero di natanti è da considerare positivamenteu tutte le volte che non emergano controindicazioni di ordine ambientale. In Liguria infatti l'offerta di questo tipo di servizi è infatti di gran lunga inferiore alla domanda potenzialmente esprimibile dall'utenza turistica. Dato che anche la valutazione dell'ammissibilità ambientale può essere basata su considerazioni puramente locali, si può affermare che per questa classe di strutture viene a mancare ogni giustificazione per uno studio di insieme in termini sistemici.

b.1 Specchi acquei attrezzati con pontili galleggianti

L'installazione di pontili galleggianti richiede la disponibilità di uno specchio acqueo di tranquillità quasi assoluta, dove le altezze d'onda residue non superino poche decine di centimetri anche in condizioni di burrasca. In Liguria queste condizioni sono reperibili quasi esclusivamente nel Golfo della Spezia, dove sono stati realizzati due complessi come quelli di Fezzano e dell'Assonautica della Spezia che per le loro caratteristiche devono essere considerati porti turistici a tutti gli effetti.

Questi due impianti infatti, nonostante siano stati realizzati integralmente con elementi galleggianti, per sicurezza degli ormeggi, per capacità ricettiva e per tipologia di unità ospitabili rientrano perfettamente nella definizione di porto turistico proposta per il Piano.
Qualche esempio più propriamente classificabile come specchio acqueo attrezzato si trova invece nel Ponente, dove in taluni casi le scogliere destinate alla protezione del litorale sono state sfruttate per realizzare basi stagionali per piccoli natanti, come ad esempio a Riva Ligure e a Santo Stefano.

b.2 Specchi acquei attrezzati con gavitelli

Vi sono specchi acquei ragionevolmente ridossati, ma dove il grado di protezione non è sufficiente per l'installazione di pontili galleggianti. Essi possono essere sfruttati in maniera meno intensiva, attrezzandoli con gavitelli come ad esempio è stato fatto nel Tigullio (a San Michele di Pagana), nella rada di Vado, o nel ridosso di alcune scogliere di protezione lungo le spiagge dell'estremo ponente.

Queste strutture possono essere considerate funzionalmente equivalenti a quelle del gruppo b.1, giustificando il trattamento comune che ne è stato fatto in tema di implicazioni per il Piano.

c. Aree a terra attrezzate

Quando il peso dei natanti sia sufficientemente contenuto per rendere agevoli le operazioni di alaggio e varo, lo stazionamento a terra rappresenta una valida alternativa all'ormeggio in acqua. Nel caso delle unità minime (derive veliche, gommoni, lancette e simili) questa soluzione appare la sola tecnicamente ed economicamente proponibile.

Nell'ambito di questo gruppo, l'ulteriore distinzione tra porti a secco e spiagge attrezzate risulta abbastanza sfumata e potrebbe forse risultare superflua. Il criterio di discriminazione dovrebbe essere costituito dal tipo di area utilizzato per lo stazionamento dei natanti, che nel primo caso è generalmente costituita da piazzali pavimentati, mentre nel secondo sfrutta la superficie naturale della spiaggia o comunque del terreno a disposizione.

c.1 Aree attrezzate su piazzale (porti a secco)

Per "porto a secco" si intende un impianto che può ospitare dei natanti di lunghezza fino ai 6 - 7 metri e di peso già rilevante su un piazzale dotato di sistemi per la movimentazione e la manutenzione dei natanti, nonchè dei servizi base ad uso dell'utenza (parcheggi, servizi igienici, ecc.). La necessità di servire unità del peso di diversi quintali richiede normalmente la disponibilità di un fondo pavimentato e di mezzi meccanizzati per la movimentazione, l'alaggio e il varo. Il piazzale può talvolta essere completato da sili per lo stoccaggio intensivo dei natanti, sempre con attenzione ai problemi di impatto paesistico-ambientale che nelle aree attrezzate a fil di costa sconsigliano di norma una installazione di silos in specie se multipiano.

E' da sottolineare che si tratta di una tipologia di impianti poco diffusa in Mediterraneo, mentre è più comune sulla costa atlantica degli Stati Uniti, dove è usuale il ricovero a terra di imbarcazioni, specie a motore, di dimensione fino a 10 metri ed oltre. Ovviamente per queste unità, le operazioni di movimentazione devono essere integralmente meccanizzate.

L'inconveniente comune a tutti gli impianti di ricovero a terra per unità non movimentabili a mano, sta nella difficoltà di assicurare un sufficiente ritmo di messa a mare nei momenti di punta, non appena la capacità superi le poche decine di posti. E' infatti usuale per gli utenti, presentarsi in massa a metà mattinata nei giorni festivi, con la conseguenza di inaccettabili attese per gli ultimi arrivati, anche se i tempi di movimentazione si riducono a pochi minuti.

L'esperienza fatta presso la Fiera del Mare di Genova, dove circa 150 unità sono state ospitate nella galleria superiore del Padiglione C, sembra confermare la difficoltà di risolvere soddisfacentemente questo problema. Ciò nonostante, è auspicabile che l'opzione del ricovero a terra sia studiato a fondo anche in Liguria, al fine di poter riservare i sempre scarsi ormeggi in acqua alle imbarcazioni di maggiori dimensioni.

c.1 Aree attrezzate su spiaggia (spiagge attrezzate)

Occorre premettere che il termine di "spiaggia attrezzata" è usato qui in senso più restrittivo di quanto sia stato fatto nell'ambito del Progetto Ambiente, dove sotto tale definizione sono state raccolte strutture che ai fini della suddivisione qui proposta potrebbero essere diversamente classificate.

Come spiagge attrezzate si intendono qui i tratti di costa, riservati per la sosta e la messa a mare dei natanti, la cui preparazione non abbia richiesto specifici lavori di tipo infrastrutturale e dove le operazioni di alaggio e varo vengano effettuate con semplici scivoli, senza il ricorso a mezzi di movimentazione verticale.

Anche nella loro espressione più semplice, strutture di questo genere permettono di operare un'efficace separazione tra gli spazi da riservare ai bagnanti e quelli destinati alla nautica lungo gli arenili. E' quindi auspicabile, e deve essere favorita con ogni mezzo la loro diffusione, che sembra purtroppo ostacolata dalla maggiore redditività garantita dall'attrezzare con ombrelloni e sdraio ogni tratto di spiaggia disponibile.