

VALORIZZAZIONE, TUTELA DEL MARE E GESTIONE DELLE RISORSE MARINE

Abstract

La portualità minore pugliese potrebbe costituire un incredibile volano per il turismo costiero se solo si adottasse un modello di gestione appropriato e si promuovesse una “Rete” regionale, in grado di soddisfare le esigenze diportistiche e crocieristiche.

Si deve infatti segnalare la grande quantità di porti e approdi che caratterizza il territorio pugliese, spesso in condizioni di sicurezza precarie, con grandi limitazioni dal punto di vista dei servizi e quasi sempre oggetto di concessioni multiple che operano come monadi all’interno del porto e, quand’anche caratterizzati da un regime concessorio più ordinato, ciascun porto viene gestito indipendentemente dagli altri.

La conseguenza di tale situazione rende spesso i porti più simili a “parcheggi per barche (a volte abusivi)” che a veri e propri marina, capaci di catalizzare gli interessi degli operatori turistici e di costituire elemento di attrazione per il traffico crocieristico da diporto.

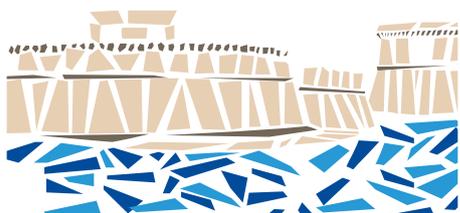
In anni recenti sono state avviate diverse iniziative per realizzare nuovi porti turistici, con caratteristiche più moderne ed in grado di assicurare sicurezza e comfort.

E’ parere dello scrivente che, prima di concedere aree per nuovi porti, sempre problematici dal punto di vista dell’inserimento ambientale, sia necessario riordinare l’esistente. Molte delle strutture esistenti, infatti, si presterebbero molto bene ad operazioni di restyling che, da un lato rendano i porti più vivibili e, dall’altro, non creerebbero impatti negativi ed anzi beneficerebbero della posizione favorevole del porto, spesso di grande valore storico e sempre inserito in contesti urbani che costituiscono un unicum con esso. Si deve infatti ricordare che i porti sono nati per esigenze della pesca e che i borghi marinari circostanti si sono sviluppati intorno ad essi. Nel corso degli ultimi decenni, purtroppo, le flotte pescherecce che caratterizzavano i porti pugliesi si sono notevolmente assottigliate, seguendo un processo irreversibile le cui cause sono complesse e non difficilmente sintetizzabili nel presente intervento. Sta di fatto che gran parte degli specchi d’acqua e degli ormeggi presenti sono stati liberati dalle imbarcazioni da pesca e via via occupati da imbarcazioni da diporto per lo più di residenti. Ciò crea spesso problemi di convivenza fra una flotta peschereccia sempre più piccola ed una di imbarcazioni da diporto ancora in fase crescente e, soprattutto, offre scarse chances alle imbarcazioni in transito.

Il primo intervento necessario per sanare questo problema, consiste nel creare una cabina di regia unica di ciascun porto, che possa creare regole di convivenza e obblighi per concessionari e utenti che possano garantire sostenibilità e livelli di comfort accettabili.

Il secondo passaggio indispensabile è quello di creare una rete regionale, in grado di assegnare a ciascun porto funzioni specifiche (ricovero, transito, pivot) con livelli di servizi differenziati, tali da garantire sicurezza della navigazione e favorire il turismo nautico costiero.

**CASTELLO ANGIOINO
GALLIPOLI 21 – 24
OTTOBRE 2021**



VALORIZZAZIONE, TUTELA DEL MARE E GESTIONE DELLE RISORSE MARINE

Le azioni su sintetizzate sono alla base di una visione strategica della portualità minore e possono essere realizzate a costi molto bassi; quindi la loro attuazione richiede essenzialmente una precisa volontà politica.

Altra cosa è l'adeguamento di ogni singolo porto e la realizzazione dei servizi di rete, per cui sono necessari investimenti finanziari anche di un certo rilievo, ma che rispondono pienamente agli obiettivi di transizione ecologica e digitale tratteggiati nel PNRR.

Infatti, a parte adeguamenti tipicamente "marittimi" (sistemazione di opere foranee, dragaggi, creazione di ormeggi, ecc.) è necessario porre in cantiere interventi mirati alla sostenibilità dei porti, a volte trattati come discariche, sempre oggetto di sversamenti in mare da parte delle imbarcazioni e spesso privi di isole ecologiche ove depositare batterie, olii esausti, ecc.

Oltretutto, la centralità dei porti all'interno di agglomerati, con funzioni diverse da quelle originali, rende necessari interventi mirati ad un migliore inserimento urbanistico e paesaggistico.

Infine, per quanto riguarda i servizi di "rete", sarebbe opportuno creare una piattaforma informativa circa le disponibilità di ormeggio ed i servizi disponibili nei diversi porti, le azioni di monitoraggio ambientale lungo le coste, ecc.

Leonardo Damiani – Università di Bari – Presidente Comitato Scientifico Mareamico

**CASTELLO ANGIOINO
GALLIPOLI 21 – 24
OTTOBRE 2021**

