



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PIANO REGIONALE DELLA RETE DELLA PORTUALITA' TURISTICA



Workshop partecipativo

PROGETTAZIONE

COORDINAMENTO SCIENTIFICO



REGIONE AUTÓNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Direttore Generale: Ing. Piero Teodosio Dau
Servizio infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (STS)
Direttore del Servizio: Ing. Massimiliano Ponti

Gruppo di progettazione:

Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di lavoro)
Ing. Massimiliano Mongelli (Responsabile di Progetto)
Ing. Stefano Porcu (Responsabile del Settore Infrastrutture portuali)
Dott.ssa Claudia Dessy
Ing. Andrea Nivola

Gruppo di lavoro interassessoriale:

Ing. Massimiliano Ponti (Coordinatore del Gruppo di lavoro) – Ass. LL.PP.
Ing. Filippo Arras – Ass. Difesa Ambiente
Dott. Paolo Bertoleoni – Ass. Turismo, artigianato e commercio
Ing. Cristina Strinna – Ass. EE.LL., finanze e urbanistica - Direzione generale enti locali e finanze
Ing. Maria Laura Locci – Ass. Trasporti
Ing. Massimiliano Mongelli – Ass. LL.PP.
Ing. Marco Naseddu – Ass. Programmazione, bilancio, credito e assetto del territorio
Ing. Alessandro Manca – Ass. EE.LL., finanze e urbanistica - Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia



DICAAR

Università degli Studi di Cagliari
DICAAR –Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale
e Architettura

Gruppo di lavoro:

Prof. Ing. Italo Meloni
Prof. Ing. Nicola Montaldo
Prof. Ing. Michele Campagna
Dott. Giuliana Caruso
Ing. Federica Isola
Ing. Federica Leone

Data

19/09/2023

Sommario

Premessa	4
1 Introduzione	4
2 Analisi del sistema portuale della Sardegna.....	6
3 Criticità, opportunità e fattori di competitività	9
4 Obiettivi.....	10
5 La configurazione degli scenari di Piano	12
5.1 Scenario 1 – Conservativo	12
5.2 Scenario 2: Messa in sicurezza della configurazione spaziale della rete e efficientamento tecnico e accrescimento strutturale e funzionale delle strutture portuali esistenti.....	13
5.3 Scenario 3: Sviluppo e crescita	17
6 Il questionario	23

Premessa

La pianificazione della rete della portualità turistica prevede una importante fase di coinvolgimento dei diversi stakeholder istituzionali e territoriali, pubblici e privati, che a vario titolo forniscono il loro contributo alla definizione delle alternative ed alla proposta di piano.

Coerentemente con la *vision* del Piano, che prevede la definizione di un “**progetto di territorio**” e che quindi non si limita a porre l’accento solo sugli aspetti infrastrutturali, il processo di pianificazione si rafforza proprio grazie a questa fase di coinvolgimento, partecipazione, confronto e condivisione della proposta di piano con gli attori locali.

Coerentemente con un approccio metodologico di fondo il piano tiene conto delle diverse interrelazioni con l’ambito territoriale di riferimento e parte dal presupposto che la localizzazione della infrastruttura portuale, che presenta caratteristiche complesse e diversificate, deve essere messa in collegamento con i diversi asset del territorio circostante. Tale approccio, basato sul confronto, coinvolgimento e collaborazione costituirà il fondamento delle successive scelte condivise.

Partendo da questi presupposti, si intende procedere ad una consultazione partecipativa in cui i soggetti istituzionali e i portatori di interesse, così come già individuati nella fase di *scoping* del processo di VAS, svolgeranno un ruolo attivo in un workshop al quale sono chiamati a partecipare. Durante il workshop verranno presentati gli obiettivi e gli scenari di piano finora elaborati, che scaturiscono da una puntale analisi e caratterizzazione territoriale, sociale, economica, ambientale e paesaggistica dei diversi archi costieri della Sardegna (area di piano) e del più ampio contesto territoriale di riferimento (area di studio).

Sugli scenari di piano, e sulle ipotesi progettuali che verranno delineate, si aprirà un confronto, e successivamente una condivisione, sulle scelte strategiche proposte, le quali, nella fase di attuazione del piano, dovranno tenere conto di vincoli e possibili impatti in tema di sostenibilità ambientale che dovranno emergere da un successivo e più specifico approfondimento.

Il risultato del processo consentirà di migliorare la comprensione di problemi territoriali complessi e rappresenterà una base di partenza condivisa per le successive fasi di pianificazione della Rete dei porti turistici della Sardegna.

A questo scopo, si allega alla presente una sintesi dei temi che saranno oggetto di confronto e discussione durante il workshop (analisi del contesto, criticità e fattori di competitività del sistema portuale isolano, obiettivi e scenari di piano), in modo tale che lo stesso risulti più operativo nell’ascolto e nella partecipazione. Nella sintesi allegata è riportato anche un breve questionario che verrà somministrato ai partecipanti durante il workshop, al fine sia di rilevare il grado di condivisione

o di dissenso sugli scenari proposti e sia per acquisire una consapevolezza delle propensioni degli stakeholder in merito alle proposte e alle scelte rappresentate.

1 Introduzione

Il Piano Regionale della Rete di Portualità Turistica, persegue l'obiettivo di individuare una serie di misure, azioni ed interventi da adottare per promuovere e sviluppare le condizioni infrastrutturali, funzionali e gestionali per rendere il sistema della nautica da diporto (in cui la configurazione della rete dei porti turistici rappresenta la principale ma non la sola componente) capace di concorrere allo sviluppo del turismo nautico, del turismo e dell'economia cercando di coinvolgere il vasto territorio regionale oltre quello con cui direttamente interagisce.

L'analisi del contesto fenomenologico del turismo nautico e balneare costiero, infatti, consente di poter affermare che questo settore economico e gli interventi correlati possono intendersi come un fattore strategico di crescita turistica, nel suo complesso, ed economica della Sardegna all'interno di una più ampia strategia di governo e sviluppo sostenibile del territorio. Infatti, l'integrazione e lo sviluppo del progetto infrastrutturale con i processi di pianificazione economica e territoriale permette di ritrovare ed individuare una unitarietà di obiettivi e strategie comuni.

Diverse esperienze e buone pratiche a livello internazionale e nazionale hanno evidenziato che per affrontare tematiche fortemente interconnesse con il tessuto economico sociale ed ambientale dei territori coinvolti (come quelle del diportismo nautico) sia necessario utilizzare **un approccio sistemico** che parta dall'analisi delle diverse componenti con cui il settore interagisce. L'approccio metodologico al piano indica, quindi, che lo stesso debba essere redatto partendo dall'analisi delle componenti del sistema, quelle delle strutture portuali, della cantieristica, delle unità da diporto nautico, del mercato della nautica e dei servizi connessi, della governance e, su queste, strutturare un insieme coordinato e integrato di interventi, azioni e misure complementari di natura infrastrutturale, economica, funzionale e gestionale efficaci nel raggiungere gli obiettivi voluti.

Si tratta di pianificare e organizzare un sistema multiuso e multiforme, che si configura come un **"progetto di territorio"**, anche in riferimento all'impatto spaziale che il tema coinvolge (tutto il territorio regionale), in grado di rendere possibile la fruizione del territorio nel suo complesso, valorizzando non solo i territori costieri in cui è localizzato il porto, ma, attraverso questi, diffondere ed integrare effetti e relazioni con ciò che l'entroterra è capace di offrire legando itinerari costieri con quelli terrestri.

Attraverso la costruzione e attuazione del Piano Regionale della Rete della Portualità Turistica, la Regione Sardegna intende perseguire una politica di sviluppo turistico regionale che vede nella nautica uno dei suoi asset principali. La politica avviata dalla Regione Sardegna non riguarda

soltanto i tradizionali processi e metodi di progettazione funzionale di un sistema di infrastrutture e di valutazione degli impatti ambientali che questo genera, ma, secondo una visione più ampia e in una logica di sostenibilità ambientale, economica e sociale, prevede la definizione di un insieme coordinato di misure, azioni, interventi e attività volte ad incrementarne il loro valore socio economico, territoriale e ambientale.

La finalità è quella di sviluppare e promuovere nuove opportunità di crescita, capaci di abilitare una nuova dimensione di progresso sociale, economico ambientale per il territorio e le comunità interessate, con una forte connotazione ecologica e ambientale, sicuramente più compatibile ai delicati paesaggi e contesti, marini, costieri e terrestri di cui la Sardegna è caratterizzata.

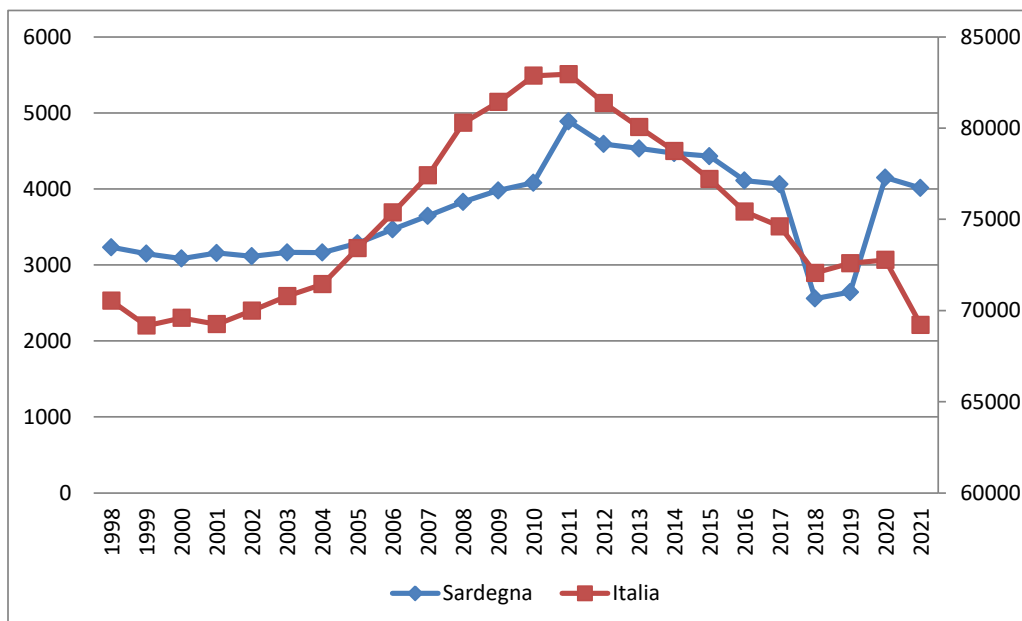
A rafforzare il processo di pianificazione, verranno svolte delle attività di consultazione e partecipazione attraverso le quali si intende coinvolgere non solo i Soggetti competenti in materia ambientale, e gli enti territorialmente interessati all'attuazione del piano, ma anche e soprattutto il "pubblico" e la "collettività" nella sua accezione più ampia e riferita ai più estesi contesti territoriali interessati (operatori del settore, utenti, cittadini). La partecipazione è importante perché fornisce l'opportunità di acquisire ulteriori elementi utili alla definizione degli scenari e di migliorare le caratteristiche degli interventi (fattori essenziali per la loro valutazione) e inoltre consente di garantire la trasparenza del processo decisionale, quale presupposto fondamentale perché un processo decisionale possa essere considerato concretamente democratico e condiviso.

Questo metodo consente, inoltre, di attivare un'interazione più diretta con il territorio interessato promuovendo un processo di condivisione dell'iniziativa che focalizza l'attenzione alla sensibilità dei portatori di interesse ed alle esigenze del territorio da soddisfare, aspetti fondamentali per dare concretezza alle fasi successive di attuazione del piano.

2 Analisi del sistema portuale della Sardegna

Secondo gli ultimi dati del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, nel 2021 il totale delle unità da diporto in Sardegna è risultato pari a 4.425 unità di cui 413 iscritte agli uffici della Motorizzazione Civile e 4.012 iscritte negli uffici marittimi periferici. Per questi ultimi, il trend negli ultimi 21 anni è in linea con quello nazionale, facendo registrare un calo delle iscrizioni a partire dal 2011.

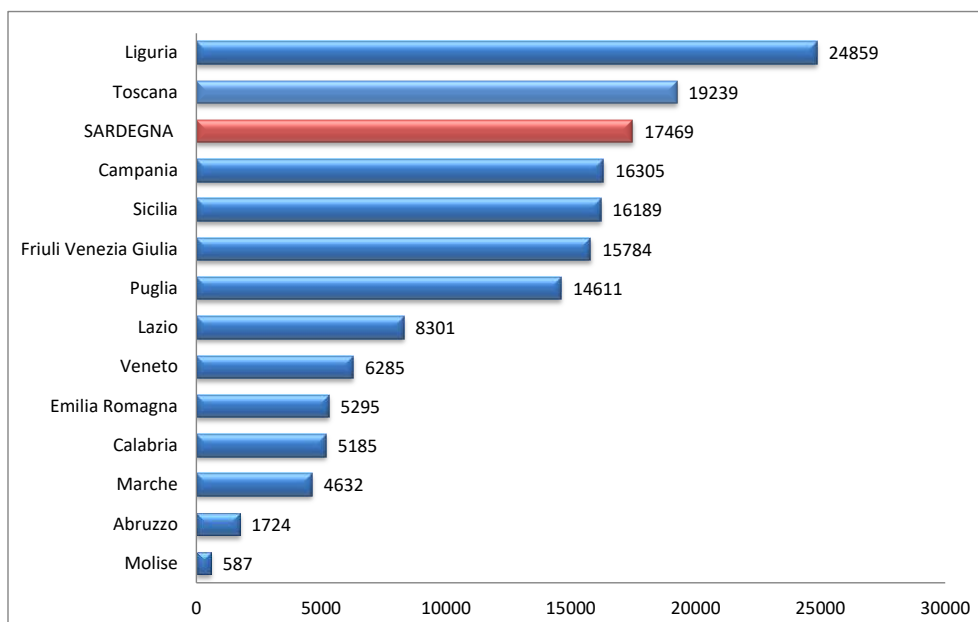
Fig. 1 Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi periferici – Sardegna e Italia, serie 1998/2021



Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale

La regione con la maggiore concentrazione di posti barca è la Liguria, dove vi sono 24.859 posti barca (15,9% del totale), seguono la Toscana con 19.239 posti (12,3%), la Sardegna con 17.469 posti (11,2%), e la Campania con 16.309 posti (10,4%).

Fig. 2 Graduatoria regionale per numero di posti barca, anno 2021

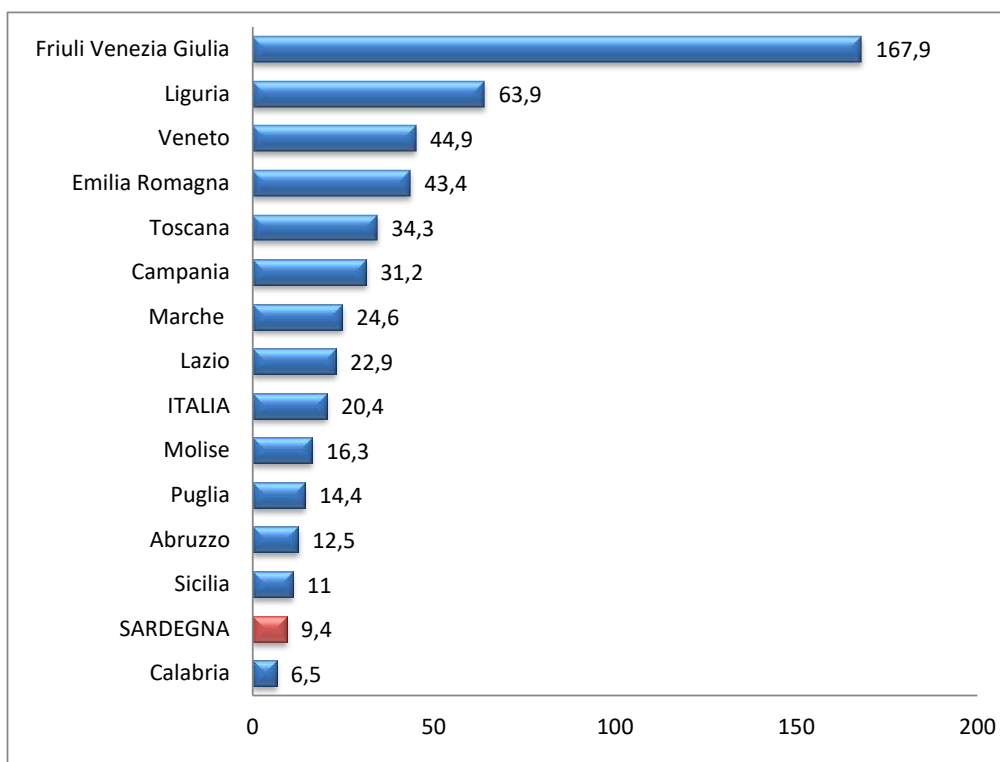


Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale

Se la Sardegna è la terza regione italiana per numero di posti barca disponibili, e la regione con il più alto valore di km di costa (1849), nella graduatoria nazionale risulta penultima per numero di

posti barca per chilometro di costa con 9,4, la metà della media nazionale (20,4) e molto distante dalle regioni con cui compete (Liguria, Toscana, Lazio e Campania).

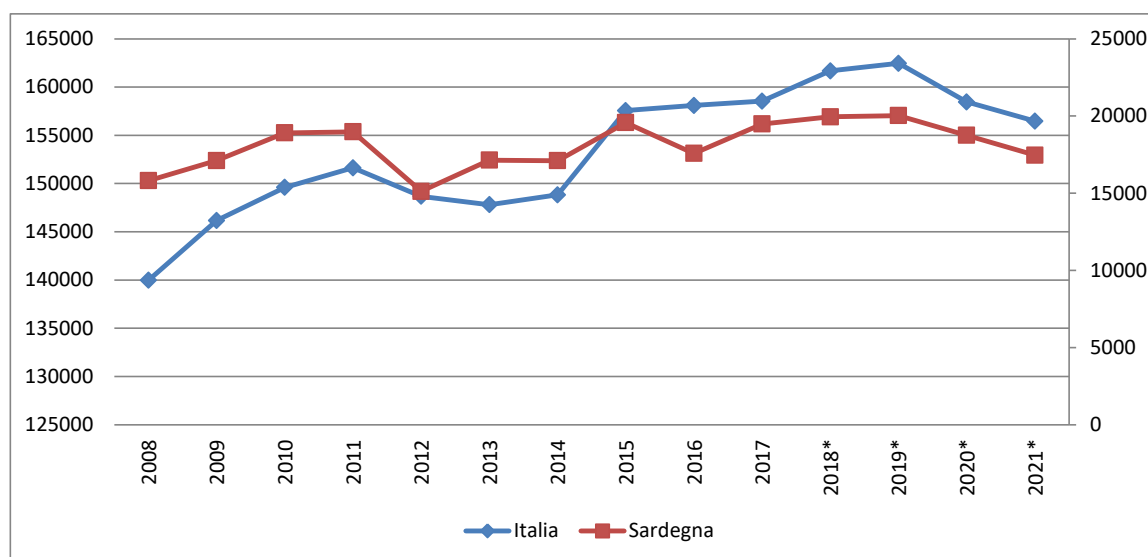
Fig. 3 Posti barca nelle regioni italiane. Posti barca per km di costa nelle regioni italiane, anno 2021



Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale

Tra il 2008 e il 2021 il trend nazionale del numero di posti barca mostra un andamento altalenante registrando un calo tra il 2011 e il 2012, una ripresa fino al 2015 e una nuova diminuzione a partire da 2019. Il trend della Sardegna risulta in linea con quello nazionale.

Fig. 4 Numero di posti barca in Italia e in Sardegna, 2008-2021



Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale

L'analisi del sistema portuale della Sardegna è stata integrata mediante una rilevazione e osservazione diretta sulla effettiva capacità ricettiva delle strutture portuali localizzate sul territorio regionale con la verifica puntuale del numero di posti barca. Tale rilevazione integra le informazioni fornite dal Ministero, così come mostrate nelle figure precedenti e consente di meglio dettagliare l'effettiva capacità di offerta del sistema portuale sardo.

A seguito di tale rilevazione emerge che la Sardegna è dotata di un numero di posti barca superiore a quello riportato nelle statistiche ufficiali, specialmente per effetto dei punti di ormeggio (ad es. pontili mobili localizzati in specchi acquei ridossati) localizzati lungo l'arco costiero del nord est e dell'arcipelago della Maddalena che contribuiscono a migliorare lievemente il valore dell'indicatore del numero di posti barca per km di costa senza, tuttavia, soddisfare le potenzialità dell'intero sistema Sardo.

3 Criticità, opportunità e fattori di competitività

Una prima analisi del contesto di riferimento ha messo in evidenza una serie di **criticità del sistema portuale isolano**, come di seguito esplicitate:

- le strutture portuali della Sardegna non “dialogano” tra loro secondo in una logica di rete;
- la localizzazione delle strutture è piuttosto disomogenea, con una forte concentrazione nel Nord Sardegna, in particolare nella Sardegna Nord Orientale (intorno al 50 %);
- si rileva una eccessiva distanza di navigazione tra i porti, soprattutto in alcuni tratti di costa, e un numero insufficiente di porti di transito e/o porti di rifugio che non consentono un circuito di navigazione sicuro lungo l'intero arco costiero regionale;
- in riferimento alle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche, alcune strutture presentano criticità di carattere fisico e strutturale, funzionale ed operativo e una dotazione impiantistica inferiore agli standard di qualità nazionali ed europei;
- in termini di fruibilità e accessibilità, risultano ancora insufficienti gli spazi per la fruizione ricreativa, pedonale, di percorrenza e sosta;
- vi è una scarsa attenzione al collegamento ed alle relazioni tra struttura portuale e contesto territoriale di riferimento che determina una limitata integrazione tra versante costiero ed entroterra;
- vi è un limitato utilizzo dei posti barca rispetto alla disponibilità, soprattutto nei periodi di media e bassa stagione (stagionalità).

Di contro, il sistema presenta **fattori competitivi e opportunità** che il Piano, nella sua attuazione, intende rafforzare e valorizzare. In particolare:

- la Sardegna è una delle mete principali per il diportista, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo;
- lo sviluppo costiero isolano, la sua tradizionale vocazione marittima e turistica marino-balneare, le condizioni climatiche, la presenza di attrattori ambientali e paesaggistici di pregio, sulla costa e nell'entroterra contermini, rappresentano vantaggi competitivi per lo sviluppo del turismo nautico;
- secondo i dati di Confindustria Nautica, successivamente alla crisi pandemica, si registra un cambiamento nelle preferenze dei turisti con una maggiore predilezione di destinazioni a forte valenza ambientale ed all'aria aperta caratterizzate da un minor rischio di affollamento, soprattutto nel periodo estivo;
- dai dati sulle immatricolazioni e patenti nautiche del Ministero delle Infrastrutture, si rileva un progressivo cambiamento nella domanda con una tendenza a sostituire il possesso della barca con il noleggio o la locazione;
- in Sardegna, il comparto dei charter è molto sviluppato e rappresenta una quota di mercato strategica per il turismo nautico regionale;
- lo sviluppo della portualità turistica può generare un valore aggiunto nella filiera con particolare riferimento al settore manifatturiero (cantieristica e manutenzione/riparazione imbarcazioni);
- il porto rappresenta il luogo di accesso e diffusione dei flussi turistici: le potenzialità di sviluppo che arrivano dal mare possono essere estese verso l'entroterra sviluppando un'offerta turistica più ampia;
- la Sardegna è la prima regione italiana che ha approvato una legge sull'albergo nautico diffuso (Legge regionale 21 giugno 2021, n. 13), definito come struttura ricettiva composta da un'unità produttiva ubicata nel territorio regionale che offre servizi comuni e unità da diporto attrezzate per la sistemazione ed il pernottamento a bordo a servizio dell'unità produttiva. In questo modo si ha la possibilità di generare nuovi flussi turistici con aumento di posti letto senza ulteriore pressione antropica sulle coste e opportunità di aumentare il grado di occupazione dei posti barca durante tutto l'anno.

4 Obiettivi

La proposta di Piano si prefigge di perseguire i seguenti **obiettivi generali**:

- legittimare il turismo nautico e la portualità turistica come fattore fondamentale e strategico dell'industria turistica e per lo sviluppo economico dell'intera regione;
- confermare che il turismo nautico e la portualità turistica assumono dignità e attenzione strategica pari agli altri comparti turistici ed alle altre infrastrutture prioritarie;

- disporre di un documento strategico di pianificazione e programmazione per promuovere e sviluppare un sistema del turismo nautico, di infrastrutturazione fisica e funzionale della portualità turistica con tutte le sue componenti associate ed una governance capace di dare attuazione agli interventi di Piano.

Gli obiettivi generali rappresentano la cornice all'interno della quale il Piano individua una serie di **obiettivi specifici** che il Piano medesimo deve raggiungere, e che di seguito si possono definire:

1. **promuovere e favorire lo sviluppo del turismo nautico e della navigazione turistica da diporto** offrendo la possibilità di completare un circuito di navigazione turistica nautica o crocieristica lungo l'intero arco costiero regionale in piena sicurezza (presenza diffusa di ripari ed ormeggi ed acque protette) e con alti livelli di confort;
2. **caratterizzare la Sardegna come meta privilegiata e sempre più attrattiva e fruibile della navigazione per diletto e sport del Mediterraneo**, in gran parte dei periodi dell'anno (destagionalizzazione dei flussi turistici) per intercettare il più alto numero e la più ampia e diversificata tipologia di visitatori; in particolare ci si riferisce agli appassionati sardi, italiani e europei ed extraeuropei della nautica da diporto per turismo, svago e sport (legati alla natura, all'ambiente, al trascorrere gran parte della vacanza all'aria aperta, alla storia, alla cultura e al benessere fisico, mentale e morale) che hanno il piacere di vivere in un modo diverso la Sardegna;
3. **valorizzare e capitalizzare a livello internazionale e nazionale la condizione di insularità**, il grande sviluppo lineare costiero, il pregevole e diversificato contesto naturalistico ambientale e paesistico del territorio marino e costiero, la limpidezza e il colore delle acque della Sardegna (internazionalizzazione del prodotto turistico nautico da diporto); il sistema costiero per un'isola costituisce un ambito di grande valenza strategica nello sviluppo territoriale ed economico perché rappresenta il primo e più importante luogo di accesso e di scambio delle relazioni e dei flussi economici e sociali;
4. **ampliare ed incrementare l'attrattività e la competitività dell'utilizzo temporale delle strutture e dei servizi portuali** esistenti da parte dei mezzi nautici da diporto (destagionalizzazione della domanda di posti barca e acquisizione di unità nautiche stanziali);
5. **favorire lo sviluppo delle attività economiche legate alla nautica da diporto** (cantieristica, assistenza tecnica, rimessaggio e manutenzione, servizi charter e noleggio, ristoro e ospitalità, accompagnamento, produzione di materiali, etc.);
6. **sviluppare l'integrazione fisica** (tra versante costiero ed entroterra) **e funzionale** (tra settori e servizi del turismo) **del turismo nautico nel più ampio contesto dell'offerta turistica della Sardegna**;

7. **sviluppare maggiori e comuni convenienze economiche tra porto ed entro terra insediato** per valorizzare il rapporto di complementarità e interdipendenza tra ambiti territoriali contigui; i porti turistici possono rappresentare luoghi di attestazione, diffusione e scambio dei flussi turistici tra costa ed entroterra e gli elementi di congiunzione ed integrazione delle potenziali relazioni tra domanda turistica balneare costiera e dell'entroterra (porto fattore di valorizzazione del territorio naturale, storico, culturale e insediativo dell'ambito di gravitazione). Il turismo nautico è infatti favorito dalla prossimità e dalla possibilità di fruizione di un territorio insediato, di attrattori turistici e paesaggistici di rilievo, di pregevoli contesti naturalistici, ambientali, storico-archeologici.

5 La configurazione degli scenari di Piano

In riferimento all'orizzonte temporale di realizzazione degli interventi, sono stati individuati tre scenari di Piano, non necessariamente alternativi, perché l'ultimo scenario, in una prospettiva di medio lungo periodo, contiene tutti gli interventi previsti negli scenari precedenti.

Quindi se l'orizzonte temporale di realizzazione dello scenario della proposta di Piano, ovvero il periodo in cui si prevede che si realizzeranno tutti gli interventi individuati, è quello del 2050 (2023/50), lo scenario di Piano assume i connotati di scenario "obiettivo".

Gli scenari individuati sono:

1. **Scenario conservativo** (di non intervento);
2. **Scenario di messa in sicurezza della configurazione spaziale della rete e di efficientamento tecnico e accrescimento strutturale e funzionale;**
3. **Scenario di sviluppo e crescita:** dell'offerta e della dotazione di strutture portuali e di completamento nella costruzione del sistema.

L'ultimo scenario assume i connotati di scenario "OBIETTIVO".

5.1 Scenario 1 – Conservativo

Il primo scenario **consolida l'esistente mantenendo il livello di funzionalità attualmente erogato** con interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria che non modificano la consistenza quantitativa delle strutture e dei posti barca. Si realizza senza nuovi interventi di Piano rispetto a quelli già in fase di attuazione o previsti (finanziati) ed in generale **prevede interventi di manutenzione ordinaria/straordinaria necessari alla funzionalità operativa del sistema attuale**. Questo scenario si può trattare come scenario di non intervento in quanto il Piano non prevede alcun intervento rispetto a quelli in realizzazione e programmati, fatta eccezione per gli interventi di **manutenzione ordinaria/straordinaria che non modificano la consistenza dei posti barca**.

Rispetto alla situazione attuale in questo scenario la configurazione della rete prevede **l'inserimento degli interventi già programmati e in fase di realizzazione:**

- inserimento del **Porto di San Teodoro**, in sostituzione dell'approdo esistente (in costruzione), in cui sono previsti 500 posti barca
- inserimento del **Porto di Tertenia** (in località Foxi Manna) attualmente sotto procedura di VIA presso MiTE, in cui sono previsti 373 posti barca
- **realizzazione e completamento di interventi già programmati dalla RAS di manutenzione ordinaria e straordinaria** necessaria al mantenimento della funzionalità operativa del sistema e per i quali esiste una copertura finanziaria

Con la realizzazione dello scenario conservativo si incrementa di poco la dotazione di posti barca rispetto alla situazione attuale. **I nuovi posti barca realizzabili sarebbero pari a 873** (di cui 500 nel porto di San Teodoro e 373 nel porto di Tertenia), **passando da una dotazione complessiva attuale di 17.469 posti barca a 18.342**, che incrementerebbero di poco il numero di posti barca per km di costa (da 9,4 a 9,9).

5.2 Scenario 2: Ampliamento della configurazione spaziale della rete e efficientamento tecnico e accrescimento strutturale e funzionale delle strutture portuali esistenti

Il secondo scenario dovrebbe realizzarsi dopo 10 anni dalla realizzazione dello scenario precedente e intende perseguire i seguenti **obiettivi:**

1. **mettere in sicurezza** e rendere più confortevole la navigazione diportistica lungo l'intero arco costiero regionale della Sardegna. Circumnavigazione dell'isola (presenza diffusa di ripari, ormeggi ed acque protette ogni 15/20 miglia);
2. **incrementare** il numero di strutture portuali per il diporto nautico nei tratti costieri **sprovvisi di porti sicuri** per più di 20 miglia ed esposti alle condizioni meteo marine più avverse;
3. **rendere più efficienti** e riorganizzare strutturalmente e funzionalmente le infrastrutture portuali **esistenti**;
4. **incrementare i servizi** al diportista e al mezzo nautico (specie quelli legati alla salvaguardia ambientale);
5. **aumentare il grado di connessione** tra la struttura portuale e l'entroterra circostante.

Per la sua realizzazione sono previsti una serie di interventi sia lato mare sia lato terra

In aggiunta alle misure, azioni ed interventi dello scenario precedente, questo scenario prevede **interventi lato mare** di superamento delle criticità funzionali, strutturali ed ambientali attuali, con la pianificazione di una contenuta variazione della configurazione spaziale della rete portuale esistente,

finalizzata alla **realizzazione di un circuito nautico regionale sicuro** (intorno all'isola) **che renda possibile circumnavigare in sicurezza l'intero arco costiero isolano garantendo l'approdo sicuro ogni 15/20 miglia**. Lo scenario pertanto prevede:

- a) l'incremento del numero di porti lungo gli archi costieri "critici" (distanza tra strutture portuali ed approdi sicuri esistenti superiori ai 15/20 miglia);
- b) l'incremento dei servizi alla nautica e dei posti barca offerti per effetto di una nuova riorganizzazione degli specchi acquei disponibili e di localizzazione di strutture stagionali amovibili (punti di ormeggio);
- c) l'ampliamento di strutture portuali esistenti la cui domanda locale risulta in crescita; lato terra, di potenziamento dell'integrazione e connessione trasportistica e territoriale (fisica e funzionale) con il versante terrestre e il resto del territorio regionale (progetto di territorio).

Per quel che riguarda l'individuazione di strutture portuali lungo gli archi costieri "critici", l'analisi finora effettuata, che tiene conto dei vincoli ambientali, delle condizioni tecniche e meteomarine presenti, e delle opportunità di crescita economica e sociale, ha portato alla **ipotesi di inserimento di 6 nuove strutture portuali, supportate da una iniziativa pubblica, nei seguenti archi costieri critici:**

1. Porto di Isola Rossa - Porto di Santa Teresa di Gallura (22 miglia di distanza marina) - (ipotesi fascia costiera Comune di Aglientu);
2. Porto di Siniscola - Porto di Cala Gonone (25,6 miglia) - (ipotesi fascia costiera Comune di Orosei);
3. Porto Corallo - Porto di Villasimius (26,9 miglia) - (ipotesi fascia costiera Comuni di Muravera/Castiadas);
4. Porto di Buggerru - Porto di Oristano Torregrande (31 miglia) - (ipotesi fascia costiera Comune di Arbus);
5. Porto di Oristano Torregrande - Porto di Bosa (31,5 miglia) - (ipotesi fascia costiera Comune di San Vero Milis - Putzu Idu);
6. Porto di Alghero - Porto di Stintino (31,5 miglia, 52,5 miglia transitando intorno all'isola dell'Asinara) - (ipotesi fascia costiera Comune di Sassari).

Lo scenario 2 prevede **interventi di efficientamento tecnico e di accrescimento quantitativo e funzionale delle strutture portuali esistenti** ed in particolare:

- ampliamento di strutture portuali esistenti la cui domanda locale risulta in crescita;
- riorganizzazione degli specchi acquei disponibili con incremento dei posti barca offerti e il potenziamento dei servizi alla nautica;

- potenziamento dell'integrazione e della connessione trasportistica e territoriale (fisica e funzionale) con il versante terrestre di prima gravitazione e con il resto del territorio regionale.

Con riferimento agli interventi 1 e 2 dello scenario, nelle due tabelle che seguono vengono rappresentate le localizzazioni e le strutture portuali **su cui si potrebbe intervenire**, in cui sono state riportate le richieste pervenute nella prima fase di confronto.

Tab.1 Ampliamento di strutture portuali esistenti con opere strutturali che incrementano lo spazio acqueo

DENOMINAZIONE STRUTTURA PORTUALE	NUOVI POSTI BARCA IN prevedibili da confermare dopo valutazione specifica
LA MADDALENA CALA MANGIAVOLPE	151
PORTO DI PALAU	90
CANNIGIONE – MARINA DI ARZACHENA	341
GOLFO ARANCI	120
PORTO SAN PAOLO	50
CALA GONONE (DORGALI)	240
PORTO CORALLO (VILLAPUTZU)	120
MARINA DI VILLASIMIUS	160
MARINA DEL SOLE (CAGLIARI) ASPS	180
MARINA DI BONARIA – SU SICCU (CAGLIARI) ASPS	98
MARINA DI PERD'E' SALI*	144
CALA VERDE – SANTA MARGHERITA DI PULA*	134
MARINA DI TEULADA – SU PORTO NOU	135
PORTO BOTTE (GIBA)	25
MARINA DI TORREGRANDE (ORISTANO) *	200

(* proposta da gestori/Amministrazioni comunali)

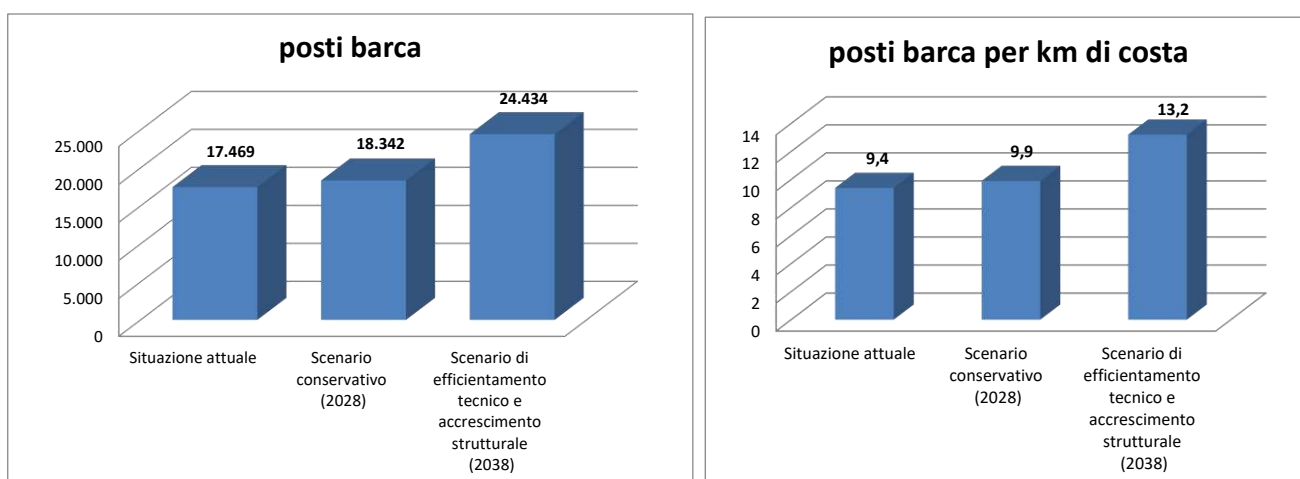
Tab.2 Riorganizzazione degli specchi acquei esistenti con incremento dei posti barca offerti e il potenziamento dei servizi alla nautica (senza modifica delle strutture di difesa)

DENOMINAZIONE STRUTTURA PORTUALE	NUOVI POSTI BARCA IN PREVISIONE
PORTO DI SINISCOLA - LA CALETTA	50
MARINA DI SANTA MARIA NAVARRESE*	10
ARBATAX	200
SANT'ANTIOCO – PORTO PONTE ROMANO	792
MARINA DI CALASETTA	153
CARLOFORTE	560
BUGGERRU	107
ALGHERO	702
MARINA DI STINTINO	30

Con la realizzazione dello scenario 2, e con riferimento sempre ai soli dati ufficiali **dalla situazione dello scenario conservativo di 18.342 posti barca**, si ha un incremento di **6.092 posti barca** per effetto della realizzazione di 6 nuovi porti turistici (**1.300 posti barca**), a cui si aggiungono i **4.792 posti barca** potenzialmente individuabili attraverso interventi di ampliamento o riorganizzazione funzionale degli specchi acquei delle strutture esistenti (2.188 i primi + 2.604 i secondi).

La dotazione finale di posti barca dello scenario 2 si attesterebbe a **24.434 posti barca su tutto il territorio regionale**. Con questo incremento **il numero di posti barca per km di costa cresce da 9,9 a 13,2, avvicinandosi sensibilmente al valore medio nazionale, che rimane però ancora lontano (20 p.b./km)**.

Nelle figure sottostanti si rappresenta la situazione riferita alla realizzazione degli scenari 1 e 2 rispettivamente al 2028 e al 2038, con riferimento all'incremento dei numeri dei posti barca, in valore assoluto e rispetto ai km di costa.



Lo scenario prevede inoltre **interventi lato terra** di potenziamento dell'integrazione e connessione trasportistica e territoriale (fisica e funzionale) con il versante terrestre e il resto del territorio regionale (progetto di territorio).

Il completamento degli interventi previsti in questo scenario consentirebbe di raggiungere uno degli obiettivi strategici del Piano, ovvero quello di realizzare un circuito di navigazione sicuro della Sardegna con una distanza di massimo 20 miglia marine tra un porto e l'altro.

Uno degli impatti principali sarebbe, inoltre, quello di riuscire a intercettare, e soddisfare, una domanda potenziale di turismo nautico itinerante lungo tutto l'arco costiero regionale, grazie alla presenza di nuovi porti e nuovi posti barca nelle strutture esistenti.

5.3 Scenario 3: Sviluppo e crescita

Scenario obiettivo da realizzarsi entro il 2050: prevede un incremento dell'offerta e della dotazione di strutture portuali per la costruzione di un sistema regionale del turismo nautico caratterizzato da un numero di **posti barca offerti per km di costa in linea con il valore medio nazionale**.

Il presente scenario ricomprende tutti gli interventi previsti negli scenari precedenti e per questo motivo si configura come **scenario obiettivo** attraverso il quale viene proposta la configurazione spaziale della rete mediante la quale tentare di raggiungere con maggiore efficacia tutti gli obiettivi del piano.

Lo scenario, in estrema sintesi, ripropone i punti di forza su cui in parte si è basata l'esperienza di sviluppo del turismo nautico registrata negli anni passati nel nord-est della Sardegna, rappresentata dalla presenza di un rilevante numero di posti barca e di una configurazione spaziale densificata e diffusa di strutture portuali e punti di ormeggio (pubbliche e private), e dalla realizzazione del polo cantieristico di Olbia

Obiettivi:

- perseguire una politica dell'offerta che mira ad incrementare il numero, il livello e le prestazioni del servizio offerto per intercettare quote sempre più elevate di domanda;
- densificare l'offerta di strutture portuali e di posti barca lungo archi costieri a forte attrazione turistico balneare e che presentino rilevanti emergenze paesaggistiche e culturali nell'entroterra, suscettibili di intercettare la domanda potenziale di turismo nautico ed attivo attualmente inespressa e non soddisfatta;
- ridurre ulteriormente (non oltre 10 miglia) la distanza nautica tra approdi sicuri con la realizzazione di nuove strutture portuali che contribuiscano a offrire pacchetti turistici costituiti da brevi circuiti turistico nautici d'ambito e/o mini croceristici a misura di offerta charter (breve e medio periodo di noleggio 3/5 giorni).

Di seguito si indicano gli archi costieri in cui lo scenario prevede l'inserimento di nuove strutture portuali in aggiunta a quelle previste negli scenari precedenti:

Arco costiero dal porto di La Caletta di Siniscola a Cala Gonone (25,6 miglia marine)

Si prevede di localizzare un altro approdo lungo la stessa fascia costiera (in aggiunta a quello proposto nello scenario precedente) in modo da realizzare una sequenza di approdi ogni 8/9 miglia. In questo modo, ipotizzando di individuare come porto di armamento quello della Caletta di Siniscola, si potrebbe offrire un tour nautico di 3/5 giorni sino a Cala Gonone con la possibilità di ormeggio nei due approdi che distano mediamente 8/9 miglia.

Arco costiero dal porto da S. Maria Navarrese/Arbatax a Porto Corallo (34/31 miglia marine)

Lungo questa fascia costiera lo scenario ipotizza di poter inserire due nuovi approdi, uno tra Arbatax e quello previsto di Tertenia (16 miglia la distanza tra i due approdi) e l'altro tra Tertenia e Porto Corallo (circa 15 miglia la distanza tra i due porti) in località Porto Santoru nel Comune di Lanusei, in modo da poter disporre di un approdo ogni 7/8 miglia.

Il primo arco costiero tra Arbatax e Tertenia è a forte attrazione turistica balneare con località marino balneari particolarmente rinomate (Porto Frailis, Lido di Orrì, Spiaggia di Cea, Torre di Bari, Spiaggia di Planargia, Marina di Cardedu, Marina di Gairo per citare le più importanti) e coinvolge, oltre a quella di Tortolì, le fasce costiere dei Comuni di Bari Sardo, Cardedu, Gairo, Lanusei e Lotzorai, territori in cui oltre che nella fascia costiera anche nell'entroterra sono presenti rilevanti emergenze paesistico ambientali e culturali di forte attrazione turistica, che la realizzazione di un porto potrebbe ulteriormente sviluppare.

Nel secondo tratto costiero, che si sviluppa dal programmato porto di Tertenia a porto Corallo, la nuova struttura portuale potrebbe trovare localizzazione a circa 6/7 miglia dal primo e 9/8 miglia dal secondo in località porto Santoru, situata nell'unità amministrativa di Lanusei nella zona di Quirra (a sud di Barisoni e a nord della Caletta Pagliuzze Dorate).

Il sito è quello dove sono ancora presenti le rovine del vecchio porto per il carico del materiale minerario (miniera di Santoru per la ricerca di piombo, zinco e ferro), costruito nei primi anni del novecento e utilizzato fino agli anni '60.

Si tratta di un tratto di costa bellissimo, incontaminato e poco frequentato, che con le contigue spiagge condivide una particolare bellezza naturalistica, data dal colore cristallino del mare e dalla selvaggia configurazione rocciosa, e di un entroterra montuoso incontaminato (monte Santu) che, con la riqualificazione della struttura esistente e delle Case "Santoru" (costruzioni ubicate nell'entroterra che appartengono al passato minerario e agricolo della zona e oggi purtroppo in stato di semi abbandono) può avere un'occasione importante per essere valorizzata.

Arco costiero dal porto da Porto Corallo a Villasimius (26,9 miglia marine)

Lo scenario prevede la possibilità di proporre la realizzazione di un'altra struttura di approdo in aggiunta a quella prevista nello scenario precedente, che consenta di poter disporre di un approdo lungo l'arco costiero, mediamente, ogni 8/9 miglia. Nella fattispecie una più densa concentrazione di approdi è giustificata sia dalla totale assenza di offerta nautica da diporto turistico, anche più elementare e per piccole imbarcazioni, oggi quasi totalmente assente, che dalla presenza lungo tutto l'arco costiero, specie quello di Muravera e Castiadas, **di rinomati insediamenti residenziali e ricettivi turistici**, sorti per soddisfare la crescente domanda turistico balneare richiamata dalla bellezza delle spiagge, del mare e della costa, oltre che dalla emergenze paesaggistico culturali e

storiche del territorio (Parco dei Sette Fratelli) e dalla vicinanza della città capoluogo di regione, (poco più di un'ora di auto da Cagliari), del porto commerciale e dell'aeroporto.

Arco costiero dal porto da Cagliari al Porto di Teulada (31,7 miglia marine)

Lo scenario prevede la realizzazione di due porti turistici/punti di approdi attrezzati:

- uno nel tratto tra il porto di Cagliari e quello di Perd'e Sali, che distano circa 11,4 miglia;
- uno nel tratto tra il porto di Perd'e Sali e di Cala Verde, che distano circa 8 miglia.

In base ai criteri di individuazione dei nuovi porti potrebbe esserci la possibilità di realizzare un nuovo porto nel tratto successivo, tra Cala Verde e il porto di Teulada, che supera la distanza di 10 miglia.

Comunque la localizzazione e il dimensionamento corretto delle nuove strutture portuali lungo l'arco costiero potrà definirsi nel dettaglio nell'ambito delle analisi proprie oggetto del progetto di fattibilità tecnica ed economica esteso all'intero arco costiero, attraverso cui potrà essere data attuazione agli interventi di piano.

Arco costiero dal Porto di Teulada a Porto Pino (12,5 miglia marine), Porto di Sant'Antioco (porto commerciale 9,7 miglia), Porto di Calasetta (20,5 miglia da Porto Pino e dal Porto commerciale di Sant'Antioco) Porto Calasetta, di Carloforte e di Portoscuso

In questo arco costiero si deve tenere conto del fatto che il Porto di Sant'Antioco non risulta un porto di transito sulla rotta per Calasetta/Carloforte/Portoscuso perché, sia il canale lungo l'istmo, sia il canale che costeggia il versante orientale dell'isola di Sant'Antioco, lungo la laguna, non risultano agibili per raggiungere il Porto di Calasetta, sia con una rotta inferiore alle 20 che alle 10 miglia, a causa della presenza del ponte stradale e dei bassi fondali lungo il canale soggetti a insabbiamento continuo.

In questa situazione i natanti sono costretti a fare rotta lungo il versante occidentale dell'isola di Sant'Antioco, il più esposto ai forti venti di maestrale e di libeccio.

Occorre inoltre sottolineare che il porto di Porto Pino si sviluppa prevalentemente lungo il canale della peschiera, che non risulta adeguato ad accogliere natanti da diporto di lunghezza superiore ai 7/8 metri e pescaggio superiore ai 2 metri.

Lo scenario quindi prevede la realizzazione di un porto turistico/punto di approdo attrezzato sul versante sud occidentale dell'isola di Sant'Antioco, per abbattere la distanza che attualmente occorre navigare per raggiungere i porti di Calasetta, Carloforte e Portoscuso da Teulada (poco meno 30 miglia circa).

Arco costiero dal porto di Calasetta/Carloforte/Portoscuso al porto di Buggerru (12/13 miglia)

In questo arco costiero la distanza tra porti sicuri è di poco superiore alle 10 miglia, per cui **potrebbe esserci l'interesse e la potenzialità per proporre la localizzazione di un nuovo approdo in posizione mediana** ovvero lungo i litorali dei Comuni di Gonnese o di Iglesias, per esempio in quest'ultimo caso in prossimità degli insediamenti di Nebida e Masua.

Il ruolo di un nuovo porto avrebbe l'obiettivo di incrementare in modo sostanziale il livello e le prestazioni del servizio offerto **lungo un arco costiero che presenta sia determinanti di forte attrazione turistica balneare**, che rilevanti emergenze paesaggistiche e culturali nell'entroterra, suscettibili di intercettare una domanda potenziale di turismo nautico ed attivo, attualmente non soddisfabile e quindi inespressa.

Il porto in questo caso potrebbe caratterizzarsi **come una vera e propria meta turistica e luogo di vita e di piacere** dove essere intrattenuti anche per altre attività turistiche (marine) ed essere origine di interessanti escursione nell'entroterra (beni di archeologia industriale di grande rilievo).

Arco costiero dal porto di Buggerru al porto di Oristano Torregrande (31 miglia)

Questo arco costiero è tra i più critici e inadeguati per il turismo nautico di tutta la Sardegna, in riferimento sia all'assenza di approdi sicuri da raggiungere in condizioni meteomarine avverse (qui piuttosto frequenti), sia di mancato soddisfacimento della domanda di turismo nautico, che un territorio con questa fascia costiera, ricca di bellezze naturali e paesaggistiche, dovrebbe avere.

Lo scenario prevede la realizzazione di un porto turistico/punto di approdo attrezzato da localizzarsi, anche attraverso iniziativa privata, nel tratto tra Buggerru e il nuovo porto di Porto Palma o in altro luogo dell'arco costiero.

L'incremento dei porti su questo tratto di costa, che rappresenta il fronte mare dell'intero Medio Campidano (Guspini, Villacidro, San Gavino, Sardara con le sue terme, Sanluri, per citare i principali centri insediativi) darebbe un contributo significativo alla valorizzazione delle risorse paesaggistiche e culturali di tutto il territorio attraverso l'integrazione con una serie di percorsi naturalistici (Monte Linas e le Giare), percorsi di archeologia nuragica e megalitica (Barumini, Sardara) percorsi di archeologia industriale in cui sono localizzate tra le più importanti emergenze di archeologia mineraria della Sardegna (Ingurtosu, Naracauli, Montevecchio e Perd'e e Pibera) e percorsi di architettura e di arte pittorica (case a corte, architettura religiosa).

A queste si aggiungono i paesaggi della costa, le spiagge di particolare bellezza di Scivu, Piscinas con le sue dune di sabbia, Portu Maga, Marina di Gutturu Flumini, Funtanazza, Torre dei Corsari, Pistis, in cui si alternano coste rocciose e calette.

Arco costiero dal porto dal porto di Oristano Torregrande al porto di Bosa (31,5 miglia)

Lo scenario prevede la realizzazione di un porto turistico in località Santa Caterina di Pittinurri (su proposta del Comune di Cuglieri) a circa 7 miglia da quello proposto di Putzu Idu e a circa 8,5 miglia da quello di Bosa.

Tale proposta possiede i requisiti per essere inserita in questo scenario, contribuendo a raggiungere l'obiettivo di prevedere la presenza di più approdi in un arco costiero particolarmente critico e diminuire la distanza marittima con Bosa, oltre che dotare di un porto un territorio che, pur avendo diversi chilometri di costa e spiagge di notevole bellezza (Rocca Tunda, Is Benas, Is Arenas con annessa pineta retrostante, S'Archittu), non possiede accesso attrezzato diretto al mare. Oltre alla struttura proposta in località Putzu Idu, già indicata nello scenario precedente, l'ulteriore nuovo approdo proposto in questo scenario contribuirebbe, mediante una valorizzazione adeguata e l'interconnessione con l'entroterra, di costruire una nuova e concreta occasione **per aprire un'importante vetrina sul mare delle zone interne di maggior pregio**, capace di coniugare le potenzialità ambientali, culturali, paesaggistiche di questi luoghi con le esigenze di sviluppo turistico delle zone costiere.

Arco costiero dal porto di Bosa ad Alghero (19,2 miglia)

Lo scenario prevede la realizzazione di un porto turistico/punto di ormeggio attrezzato lungo il litorale di Villanova Monteleone che, pur nella sua lunga estensione, è sprovvisto di un approdo nautico e di insediamenti sulla costa.

Il porto lungo questo arco costiero si caratterizzerebbe **come una vera e propria meta turistica e porta del territorio** ovvero come luogo di partenza di escursioni tematiche (naturalistiche, storico-culturali, artigianali, gastronomiche etc) verso l'entroterra, con una efficace interconnessione con l'insediamento di Villanova Monteleone, Villanova Roccadoria, il Lago del Temo, intercettando sia i flussi di turismo nautico che quelli che si muovono lungo il collegamento tra Bosa e Alghero.

Il porto, in questa prospettiva, rappresenterebbe il nodo principale di un sistema di percorsi a rete, attraverso il quale promuovere forme di attraversamento del territorio che ne incoraggino la conoscenza e la valorizzazione.

Arco costiero dal porto dal porto dal porto di Alghero a Stintino (31,5/52,5 miglia di distanza marina).

Questo tratto di costa, per raggiungere livelli accettabili di sicurezza e per garantire una navigazione tranquilla prima di aggirare l'Asinara, necessiterebbe di almeno una ulteriore struttura portuale rispetto a quella già proposta nello scenario precedente, in modo tale da offrire la possibilità di disporre di un porto sicuro, specie per quei diportisti che provengono da Sud e devono fare rotta verso il versante orientale della Sardegna.

Questo tratto di costa è uno snodo importante per il raggiungimento dell'obiettivo di realizzare e promuovere un circuito nautico regionale sicuro (intorno all'isola) che renda possibile circumnavigare l'intero arco costiero isolano e fare della Sardegna una delle mete principali e più visitate per i diportisti nel mediterraneo e concorrere ad elevare il turismo nautico a fattore strategico di crescita economica e sviluppo economico sostenibile.

A questo proposito si può proporre di individuare una nuova struttura a nord della precedente dopo Capo Mannu, a circa 13/15 miglia da Alghero e 18/16 miglia da Stintino passando per il passo dei Fornelli, molti di più aggirando l'isola dell'Asinara (circa 35 miglia).

Arco costiero Stintino- Isola Rossa, tratto dal porto di Porto Torres al porto di Castelsardo (14,5 miglia di distanza marina).

Lungo questo tratto, per soddisfare l'obiettivo dello scenario di disporre di un porto/punto di approdo almeno ogni 10 miglia, ci si riferisce solo al tratto tra il **porto di Porto Torres e il porto di Castelsardo** che distano 14,5 miglia marine, **mentre gli altri tratti Stintino - Porto Torres e Porto Torres - Isola rossa** sono di poco inferiori alle 10 miglia.

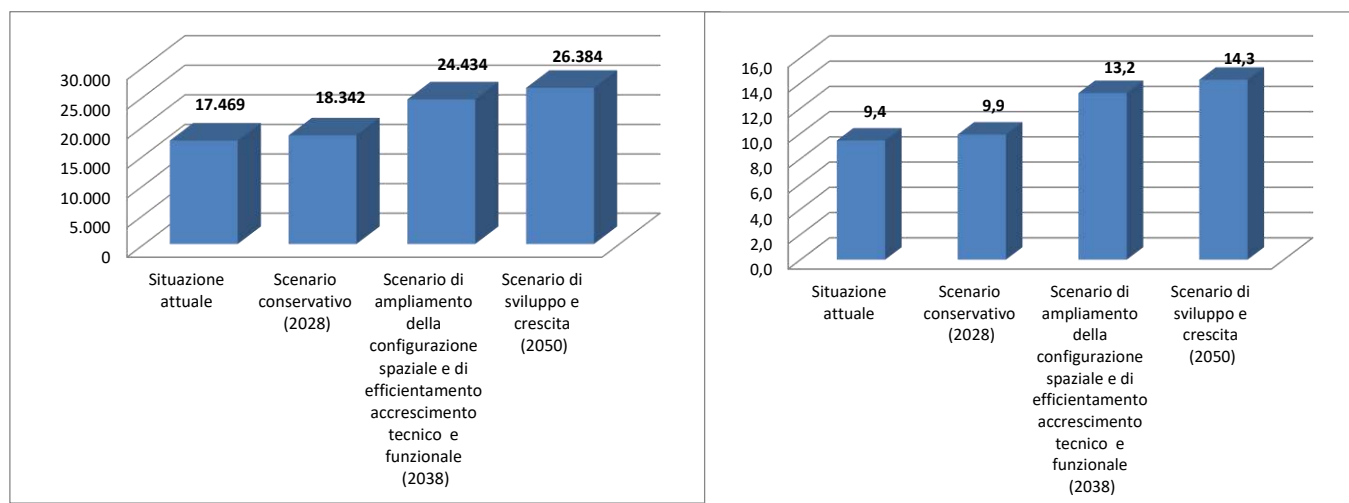
Su questo tratto costiero potrebbe proporsi, anche attraverso iniziative private, la **realizzazione di un porto in posizione mediana**, a circa 7/7,5 miglia dai due porti (per esempio Marina di Sorso/Baja Cuggioni/Punta Tramontana). Si tratta di un litorale antropizzato dove sono presenti insediamenti turistico residenziali e ricettivi nei confronti dei quali non esiste attualmente alcuna offerta turistico nautica.

La struttura potrebbe quindi non solo risultare utile per rendere ancora più confortevole e sicura la navigazione lungo la costa nord occidentale ma anche per soddisfare la domanda di diporto nautico oggi inespressa e insoddisfatta non solo dei turisti che frequentano il litorale ma anche dei residenti dei comuni di Sorso e Sennori, ed anche di Sassari, che distano solo pochi chilometri da questo litorale.

Per valutare l'impatto complessivo che lo scenario genera in termini di posti barca si è ipotizzato un valore parametrico di dotazione minima di posti barca per ciascuna delle 13 strutture portuali pari a 150, fermo restando che il dimensionamento corretto scaturirà del PFTE dell'arco costiero interessato. Pertanto, con la realizzazione dello scenario di sviluppo e crescita (obiettivo), facendo riferimento ai dati ufficiali di dotazione infrastrutturale pubblicati dal MIT e relativi all'anno 2021, **si passerebbe da una situazione dello scenario di ampliamento della configurazione spaziale ed efficientamento e accrescimento tecnico funzionale di 24.434 posti barca** ad un incremento di almeno altri **1.950 posti barca** per effetto della realizzazione di 13 nuove strutture portuali con almeno 150 posti ciascun, o da localizzarsi negli archi costieri precedentemente descritti.

La dotazione finale di posti barca, alla realizzazione del terzo scenario, si attesterebbe così a **26.384 posti barca su tutto il territorio regionale**. Con questo incremento **il numero di posti barca per km di costa** si incrementerebbe **da 13,2 a 14,3**. **Si tratta di un piccolo aumento in termini di ricettività per il diportista, ma gli interventi proposti in questo scenario rafforzerebbero sensibilmente la visione del piano quale progetto di territorio.**

Nelle figure sotto si rappresenta la situazione riferita alla realizzazione di tutti gli scenari del piano, compreso lo scenario obiettivo entro il 2050, con riferimento all'incremento dei numeri dei posti barca, in valore assoluto e rispetto ai km di costa.



6 Il questionario

Il processo di pianificazione della Rete della Portualità Turistica della Sardegna si propone di costruire proposte che si basano **su un concreto interesse collettivo e di comunità** attivando importanti risorse per tutto il sistema regionale e promuovendo effetti e ricadute positive multidimensionali e diffusi sull'intero sistema economico produttivo regionale, rafforzando relazioni con altri ambiti produttivi collegati. L'integrazione sia fisica che funzionale della struttura economica della rete portuale turistica con il proprio entroterra diventa un fattore strategico nel processo di pianificazione.

Al fine di conoscere la vostra opinione circa gli elementi caratterizzanti la proposta di piano si chiede di compilare un breve questionario durante e dopo la discussione che si svolgerà nel workshop.

1. Informazioni di contatto

Nome e Cognome _____

Ente di appartenenza _____

Ruolo ricoperto _____

Sede _____

Indirizzo di posta elettronica _____

2. Valutazione del contesto attuale

Quanto siete d'accordo con le seguenti affermazioni?

	Per niente d'accordo	Poco d'accordo	Mediamente d'accordo	Molto d'accordo	Non so
L'attuale configurazione spaziale dei porti della Sardegna ha limitato lo sviluppo diffuso del turismo nautico a livello regionale					
La connessione tra le strutture portuali presenti e l'entroterra circostante è adeguato per la valorizzazione integrata del territorio					
L'assenza di un sistema turistico nautico ha avuto un impatto negativo sullo sviluppo della nautica in Sardegna					
Le strutture portuali turistiche esistenti hanno generato degli impatti negativi sul contesto paesistico ambientale					
Esiste una forte correlazione tra strutture ricettive, presenze turistiche e turismo nautico					

3. Valutazione degli impatti/effetti a seguito dell'attuazione di un piano della Rete Regionale della Portualità Turistica

Indicare il grado di importanza che attribuite a ciascuno dei possibili effetti che il Piano Regionale della Rete della Portualità turistica può generare

	Per niente importante	Poco importante	Mediamente importante	Molto importante	Non so
Le coste e il mare della Sardegna diventano meta privilegiata e sempre più attrattiva e fruibile della navigazione per diletto e sport nel Mediterraneo a livello nazionale e internazionale					
Fare assumere ai porti turistici un ruolo strategico di porta d'accesso nei confronti					

dei territori dell'entroterra di cui rappresentano il fronte mare					
Assicurare un circuito di navigazione sicuro e confortevole al diportista lungo l'intero arco costiero regionale					
Incrementare la presenza diffusa di strutture portuali lungo gli archi costieri con forti presenze turistiche per favorire l'aumento di domanda di turismo nautico					
Sviluppare e rafforzare i collegamenti fisici e funzionali tra il porto e i luoghi a forte valenza paesaggistica, storica e culturale dell'entroterra per estendere il raggio di azione dei benefici del turismo nautico					
Istituire una struttura di governance di livello regionale che favorisca il coordinamento e la cooperazione degli operatori, degli stakeholder e delle iniziative di sviluppo e promozione del turismo nautico come prodotto unitario e riconoscibile					
Realizzare una integrazione fisica (tra versante costiero ed entroterra) e funzionale (tra settori e servizi del turismo nautico) nel più ampio contesto dell'offerta turistica della Sardegna					
Aumentare le relazioni tra strutture portuali per offrire "pacchetti" di servizi da rendere disponibili in più strutture portuali (per es. "un club nautico" multi-supporto e multi-porto, per promuovere crociere interportuali con un'offerta di prezzi incentivanti e di servizi strutturata e omogenea nei nostri porti).					
Sviluppare azioni per trasformare i porti in veri e propri luoghi di vita, attirando diportisti,					

escursionisti, turisti attraverso una più forte integrazione con il territorio					
--	--	--	--	--	--

4. L'interazione del diportismo nautico con gli altri comparti economici

Indicare l'importanza di sviluppare rapporti di collaborazione tra la struttura portuale e gli operatori dei seguenti settori/comparti economici, finalizzati alla promozione e allo sviluppo del turismo nautico in un'ottica di offerta integrata

	Per niente importante	Poco importante	Mediamente importante	Molto importante	Non so
Pesca					
Cantieristica					
Manutenzioni/riparazioni					
Ristoranti, bar e altri servizi commerciali					
Attività ricettive (alberghi, campeggi, agriturismi, b&b, ecc)					
Servizi per la promozione e fruizione delle risorse culturali e ambientali del territorio					
Attività per lo sport e il tempo libero					
Società di charter					
Agenzie di viaggio e tour operator					
Noleggio auto, moto, biciclette					
Servizi di trasporto (bus e navette)					

5. Lo scenario di ampliamento della configurazione spaziale della rete e di efficientamento tecnico e accrescimento funzionale

Indicare il grado di importanza dei seguenti obiettivi che lo scenario di efficientamento tecnico e di accrescimento funzionale si prefigge di raggiungere:

	Per niente importante	Poco importante	Mediamente importante	Molto importante	Non so
Incrementare il numero di strutture portuali per il diporto nautico nei tratti costieri sprovvisti di porti sicuri per più di 20 miglia ed esposti alle condizioni meteo marine più avverse					

Incrementare il numero di posti barca attraverso l'ampliamento delle strutture portuali esistenti con opere strutturali					
Rendere più efficienti e riorganizzare strutturalmente e funzionalmente le infrastrutture portuali esistenti attraverso la riorganizzazione degli specchi acquei disponibili					
Incrementare i servizi al diportista e al mezzo nautico					
Aumentare il grado di connessione tra la struttura portuale e l'entroterra circostante					

6. Lo scenario di sviluppo e crescita

Indicare il grado di importanza dei seguenti obiettivi che lo scenario di sviluppo e crescita si prefigge di raggiungere:

	Per niente importante	Poco importante	Mediamente importante	Molto importante	Non so
Perseguire una politica dell'offerta che mira ad incrementare il numero, il livello e le prestazioni del servizio offerto per intercettare quote sempre più elevate di domanda					
Densificare l'offerta di strutture portuali e di posti barca lungo archi costieri a forte attrazione turistico balneare e che presentino					

rilevanti emergenze paesaggistiche e culturali nell'entroterra					
Ridurre a massimo 10 miglia la distanza nautica minima tra approdi sicuri con la realizzazione di nuove strutture portuali che contribuiscano a offrire pacchetti turistici costituiti da brevi circuiti turistico nautici d'ambito e/o mini crocieristici a misura di offerta charter					