

FABRIZIO BARTALETTI

PORTI E APPRODI TURISTICI NEL QUADRO DELLA NAUTICA
E DEL TURISMO BALNEARE IN TOSCANA *

1. - **Considerazioni preliminari.**

Una nuova ricerca sul turismo nautico, dopo la grande fioritura di studi degli ultimi anni¹, potrebbe anche essere giudicata inopportuna o celebrativa. Inopportuna, non tanto perché si trat-

* Ricerca svolta con fondi del Ministero P. I. e stampata con un contributo del CNR.

¹ Tra i lavori più importanti su tale argomento, si intende qui ricordare: E. BELARDINELLI - A. TABERINI, *Nautica da diporto e approdi turistici nel Mezzogiorno e nelle isole*, « Boll. Ing. Maritt. », 1971; F. CASTALDI, *I sistemi dei porti turistici italiani*, « Atti Conv. Naz. Porti Tur. ». Napoli, 3-5 ott. 1968, Tomo I, pp. 132-138; N. CASTIELLO, *I porti turistici della Campania meridionale*, « Studi e Ric. di Geogr. », (1983), pp. 166-209; E. CORSI, *Porti turistici: anno zero*, « La Riv. del porto di Napoli », Napoli, sett.-ott. 1968, pp. 21-28; F. COSCIA, *Il problema dei porticcioli nel quadro della politica di sviluppo del Mezzogiorno d'Italia*, « Atti Conv. Naz. Porti Tur. », cit., pp. 393-404; G. CUNDARI, *I porti turistici della Campania settentrionale*, « Studi e Ric. di Geogr. », V, (1982), pp. 111-184; T. D'APONTE, *Il diporto nautico nella circolazione turistica*, « Atti Conv. Naz. Porti Tur. », cit., pp. 207-274; T. D'APONTE, *Fasce costiere e porti turistici*, « Loggia dei Mercanti », II, (1973), pp. 58-63; T. D'APONTE, *I porti turistici*, « Nord e Sud », XIX, (1975), pp. 71-79; T. D'APONTE, *Considerazioni sul turismo nautico con particolare riferimento all'area napoletana*, sintesi della relazione elaborata per la Commissione Porti Turistici dell'Az. Aut. Sogg. Cura e Tur. di Napoli; A. DONATO, *Il problema degli approdi turistici in Italia*, « Riv. Maritt. », 1973, pp. 87-98; M. C. GIULIANI BALESTRINO, *Portoverde di Misano Adriatico*, « Studi e Ric. di Geografia », V, (1982), pp. 95-110; E. LEARDI, *Momenti geografici della navigazione da diporto: i porticcioli turistici della Liguria*, « Pubbl. Ist. Geogr. Fac. Magistero », Genova, XXIII, (1973); E. MANZI, *Aspetti geografici dell'industria italiana della nautica da diporto*, « Boll. Soc. Geogr. Ital. », serie IX, vol. XI, (1970), pp. 535-566; F. MARTINELLI, *Punta Ala, Roccamare e Riva del*

ta di un settore di indagine cui spesso si è attinto in questi ultimi tempi, quanto perché, in un periodo di crisi economica del nostro paese, può sembrare di cattivo gusto tornare su di un argomento che inevitabilmente si associa ai bisogni creati dal consumismo e all'imperativo di possedere un simbolo tangibile della propria posizione sociale. Celebrativa, perché dopo le recenti, ottime prestazioni dell'imbarcazione *Azzurra* e del suo equipaggio alle regate di Newport, negli Stati Uniti, si è assistito a una vera e propria esplosione di interesse per la nautica, confermato dagli ampi servizi ad essa dedicati dalla stampa e dalla televisione e — in occasione del salone nautico di Genova del 1983 — da quella sorta di

Sole, tre nuovi insediamenti turistici sul litorale maremmano, «L'Universo», 1970, pp. 721-720; F. MEGNA, *Un nuovo porto turistico nell'Argentario: Cala Galera*, «Boll. Soc. Geogr. Ital.», ser. X, vol. V, (1976), pp. 225-228; A. MIGLIARDI, *I porti turistici italiani*, «La Marina Mercantile», 1963, pp. 214-223; F. PITIGLIANI, *Premesse e proposte per una politica degli approdi turistici marittimi in Italia*, «Porti, Mare e Territorio», Roma, 1979, pp. 17-27; REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Conferenza regionale sui porti della Toscana*, Atti del Convegno (Livorno, 19-21 gennaio 1978), Firenze, 1978; REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Nautica da diporto - La proposta toscana*, Atti del Convegno (Viareggio, 28-30 maggio 1981), Firenze, 1982; REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana*, (2 fascicoli), Firenze, luglio 1984; M. SORICILLO, *Turismo e diporto nautico nel Mezzogiorno. Una ipotesi di sviluppo*, «Quad. Ist. Ec. Trasp.», Napoli, 1979; U. TORTOLANI, *Il porto turistico di Salerno*, «Atti Conv. Naz. Porti Tur.», cit., pp. 439-451; G. VALUSSI, *I porti turistici nella realtà economica del litorale del Friuli Venezia Giulia*, «Atti Conv. di studio per un sistema di porti e approdi turistici nella Regione Friuli Venezia Giulia», 1969; Cfr. anche L. MORI - L. CUNIGLIO, *Settore della nautica da diporto in Toscana - indagine conoscitiva*, «Lucca Bollettino Economico», 2, 1983, pp. 4-8; E. PARDI, *La cantieristica viareggina conferma il suo primato a livello europeo*, «Lucca Bollettino Economico», 6, 1978, pp. 13-15.

Interessanti dati sulla nautica in Italia sono forniti da pubblicazioni annuali a cura del Ministero della Marina Mercantile (Ufficio Studi Economici) e dall'Unione Cantieri e Industrie Navali e Affini (UCINA). A questo proposito, cfr. MINISTERO MARINA MERCANTILE, *Il diporto nautico in Italia. Anno 1981*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1982; UCINA, *La nautica italiana. Situazione, problemi, cifre*, n. 11, 1982. Per utili notizie su porti e approdi turistici e sui servizi da essi offerti, cfr. S. MARCHETTI, *Happy days - Il portolano fotografico. Guida al turismo costiero: Toscana*, Pisa, Il Delfino, 1981; *156 porti turistici italiani*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1982; B. ZIRAVELLO, *Porticcioli d'Italia - Guida degli Yachtsmen*, Genova, Yacht. Ital. Altomare, IX Ediz.

estatico pellegrinaggio compiuto da diverse migliaia di visitatori — molti dei quali completamente inesperti di barche e di regate — per rendere allo scafo di *Azzurra* almeno un silenzioso omaggio.

Se invece poniamo mente al fatto che la nautica da diporto, assieme a numerose attività da essa indotte, svolge un ruolo non trascurabile nell'economia del paese; che al continuo aumento del parco imbarcazioni in Italia non fa riscontro un adeguato incremento dei punti di ormeggio, e che non esiste uno studio sistematico e globale sui porti turistici in Italia, apparirà opportuno proseguire, con una ricerca a carattere regionale, nell'analisi dei porti e degli approdi, da altri già iniziata con lo studio del fenomeno in Friuli, Liguria, Campania e nel Mezzogiorno in generale. In realtà, una ricerca approfondita sulla situazione della nautica da diporto presenta non poche difficoltà, ed è forse per questo che non è mai stato possibile valutarne le effettive dimensioni, le prospettive e le tendenze di sviluppo. Non molti, in primo luogo, sono i dati reperibili, e quelli esistenti sono o incompleti o poco attendibili². Il Ministero della Marina Mercantile, ad esempio, pubblica ogni anno interessanti dati sulla produzione di imbarcazioni e sul loro valore³, ma non sul fatturato e sulla produzione almeno dei principali cantieri, e ci consente di ricavare solo la consistenza del naviglio da diporto immatricolato in acque marittime⁴; e se da un lato ci informa sul numero dei natanti turistici presenti alla fine di ogni mese in 126 porti italiani, sia

² Tali difficoltà di approccio lamentava già il Leardi (*Momenti geografici della navigazione da diporto: i porticcioli turistici della Liguria, cit.*, pp. 22-23 e scgg.).

³ MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, *Il diporto nautico in Italia, cit.*

⁴ Com'è noto, la legge prevede che siano esonerate dall'obbligo dell'immatricolazione le unità da diporto lunghe fino a 6 m. o di stazza inferiore a 3 t., e con motore di potenza inferiore a 20 cavalli, le quali costituiscono la grande maggioranza del parco nautico del nostro paese; le unità soggette ad immatricolazione, oltretutto, possono essere registrate presso le Capitanerie di Porto o gli Ispettorati della Motorizzazione Civile, il che complica notevolmente la rilevazione statistica. Stando ai dati del Ministero della Marina Mercantile, comunque, i natanti immatricolati sono passati dai 56.000 del 1980 ai 64.000 del 1981, cui devono aggiungersi, rispettivamente per il 1980 e il 1981, 25.000 e 26.000 motori fuori bordo.

Ma sull'attendibilità dei dati pesano in qualche modo la sopra accennata, duplice possibilità di immatricolazione e l'esistenza di bandiere-om-

commerciali (Savona, Genova, Livorno...) che turistici (Bocca di Magra, Porto Ercole, Porto Cervo...), dall'altro trascura il fatto che anche all'interno di alcuni porti commerciali sono talora presenti approdi adatti a imbarcazioni turistiche di varie dimensioni, dotati di buone attrezzature e capaci di ospitare centinaia di natanti⁵.

Sarebbe poi di grande utilità e interesse conoscere con esattezza l'attrezzatura di ogni porticciolo e valutare, sulla base dei natanti ormeggiati ogni sera in porto, il numero delle presenze annue di imbarcazioni; ma per dati di questo genere bisogna rivolgersi direttamente alle singole Direzioni, e queste sono di norma assai riluttanti a fornire qualsiasi informazione: nella migliore delle ipotesi, infatti, comunicano cortesemente notizie vaghe e mal verificabili o poco attendibili, nella peggiore fanno capire che la presenza di intrusi non è gradita. È parimenti difficile, infine, valutare l'influenza esercitata da un determinato porto turistico su attività industriali o commerciali sorte nelle vicinanze più o meno immediate (cantieristica, produzione di motori, vele e timoni, abbigliamento, ecc.), poiché le aziende possono indirizzare i loro prodotti a mercati più lontani e la loro ubicazione può essere dovuta a fattori non direttamente legati alla presenza del porto turistico⁶. Direi piuttosto che è lo sviluppo globale della nautica ad aver determinato in Toscana un'eccezionale fioritura

bra. Di maggiore interesse appaiono le cifre fornite annualmente dall'UCINA-CONSORNAUTICA a partire dal 1980 e riguardanti la produzione — col relativo fatturato — di imbarcazioni da diporto e di apparecchiature e attrezzature subacquee, l'entità del commercio con l'estero e la consistenza del parco nautico italiano. Quest'ultima nel 1981 era valutata pari a 502.500 unità, comprese le imbarcazioni non immatricolate, i gommoni (103.000) e le tavole a vela (33.000).

⁵ In questo modo, si giunge all'assurdo di registrare, ad esempio, solo i 56 natanti ormeggiati nei mesi di punta nelle acque del porto di Livorno, quando, come vedremo, nel complesso dei bacini del Porto Mediceo sostano in estate almeno 80 *yachts* e 250 natanti di dimensioni minori, senza contare le 2.500 imbarcazioni stipate nei vari porticcioli e approdi della città.

⁶ Diverse sono invece le valutazioni sui posti di lavoro « creati » dai porti turistici (compreso l'indotto). In un'intervista rilasciata alla rivista « Tuttoturismo » (n. 10, 1984), Aldo Ceccarelli, presidente dell'UCINA-CONSORNAUTICA, afferma che ogni 100 posti-barca c'è lavoro in media per 36 persone. Altre stime, probabilmente un po' « gonfiate », parlano addirittura di 50 e di 100 occupati ogni 100 posti-barca (cfr. REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Nautica da diporto - La proposta toscana*, cit., pp. 48 e 244).

di cantieri, in primo luogo a Viareggio e a Pisa, ma anche a Livorno e provincia e in comuni interni, tra i quali spicca Limite sull'Arno, presso Empoli, dove quest'attività vanta antiche tradizioni, per non parlare dei negozi di forniture nautiche, sorti un po' ovunque anche lontano dalla costa.

Esiste pure un problema minore, di carattere puramente nominalistico, nel senso che non sempre si trova un accordo nel definire gli scali destinati a imbarcazioni turistiche: la terminologia, infatti, varia da *porto*, a *porticciolo*, ad *approdo* turistico⁷, mentre più di recente è entrato in uso il sostantivo *marina* col quale ci si riferisce in genere a un grande complesso destinato all'ormeggio fisso di molte centinaia di natanti anche di grosse dimensioni, corredato da ogni genere di servizi (compreso il centro commerciale) e spesso in grado di offrire agli acquirenti dei posti-barca un immobile residenziale nell'area retrostante al porto⁸.

Non voglio infine dilungarmi ad esporre dati sulla produzione italiana di natanti, sulle esportazioni e sui relativi fatturati, poiché il problema è stato già trattato in modo sufficientemente

⁷ La questione è stata opportunamente posta dal Leardi (*op. cit.*, pp. 15-17).

⁸ Il termine *porticciolo*, fino a pochi anni fa assai comune, sta cadendo in disuso. A questo proposito, ritengo opportuno segnalare che la Regione Toscana, nella Legge Regionale n. 36 del 9-8-1979 (« Ordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana »), all'art. 3 opera la seguente distinzione: « sono da classificare come *porti turistici* ai fini della presente legge, quelli dotati di attrezzature e di impianti destinati in via permanente alla manutenzione, alaggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto, nonché delle infrastrutture necessarie e complementari al soddisfacimento delle esigenze degli utenti. Sono da classificare come *approdi turistici* quelli costituiti da opere ed impianti idonei alla ricettività dei natanti da diporto e sprovvisti parzialmente o totalmente delle infrastrutture di cui al comma precedente. Tali criteri di classificazione si applicheranno anche alle sezioni di porti commerciali marittimi, specializzati per il turismo ». Per la definizione di *approdo per il diporto nautico*, cfr. anche la circ. n. 154, in data 24-5-1975, del Ministero della Marina Mercantile. La Regione Toscana, nel *Piano di coordinamento* elaborato nel 1984 (*op. cit.*), introduce anche la categoria dei *punti di ormeggio*, per la cui definizione ci rifacciamo alla circ. n. 174, in data 11-11-1978, del Ministero della Marina Mercantile: in base ad essa, i punti di ormeggio sono « dotati di strutture fisse o mobili per permettere l'attracco di natanti da diporto, con offerta di servizi di prima necessità, che possono essere pontili anche mobili, gru e carri ponte per sollevare i natanti, rimesse, siloscafi, magazzini e capannoni per

esauriente dalla Cundari⁹. Mi preme solo aggiungere che, nell'autunno del 1984, la consistenza del parco nautico italiano (comprese le tavole a vela, o *wind surf*) doveva aggirarsi attorno alle 550.000 unità, vale a dire una ogni 100 persone, mentre nel 1960 ve ne era una ogni 5.000. I cantieri nautici dovrebbero occupare circa 23.000 addetti, ed il loro fatturato è passato dai 49 miliardi di lire del 1972 ai 240 del 1981, dei quali i 2/3 sono dovuti al mercato interno¹⁰, mentre per quanto riguarda le apparecchiature e attrezzature subacquee il fatturato, sempre nel 1981, è stato di 34,5 miliardi di lire, dei quali circa i 3/5 spettano al mercato interno¹¹. Purtroppo, si deve rilevare che nel 1981 le esportazioni erano dirette nella misura del 15,6% e per un fatturato di oltre 12 miliardi di lire a Panama, nota bandiera-ombra, cui facevan seguito il Regno Unito, la Germania Federale, la Francia e la Svizzera, mentre al 9° posto si collocava un'altra bandiera-ombra, la Liberia. Tra i primi venti paesi importatori di nostri prodotti si inserivano anche due Stati petroliferi (Kuwait ed Emirati Arabi Uniti), uno del Terzo Mondo (India) e uno dell'Europa socialista (Jugoslavia).

2. - Caratteristiche delle coste toscane e relativo movimento turistico.

Prima di passare all'analisi dei porti turistici, riteniamo opportuno fornire un quadro delle presenze alberghiere ed

il ricovero delle imbarcazioni, scali d'alaggio, assistenza tecnica (officine e cantieri navali), prese d'acqua, impianti di rifornimento e ristorazione». Di tutte queste attrezzature, è sufficiente che ne esista «una sola, atta a facilitare l'accosto ed il riparo dei natanti da diporto». Nella stessa circolare, si legge più avanti che «il punto di ormeggio potrebbe limitare la sua attività alla stagione estiva e consistere in attrezzature del tutto precarie ed asportabili al termine della stagione». In base al piano di coordinamento elaborato dalla Regione, i porti turistici avranno una dotazione completa dei servizi sopra citati.

⁹ G. CUNDARI, *I porti turistici della Campania settentrionale*, cit., pp. 115-120.

¹⁰ L'Italia, peraltro, ha importato unità di provenienza estera per un totale di 50 miliardi di lire, per cui la sua capacità di assorbimento nel 1981 è stata di 207 miliardi (cfr. UCINA, *La nautica italiana. Situazione, problemi, cifre*, cit.).

¹¹ I dati sono ancora diell'UCINA (*op. cit.*).

extra-alberghiere delle principali stazioni balneari della regione, al fine di evidenziare la « pressione turistica » cui sono sottoposte le zone più battute dalla nautica da diporto.

La Toscana ha uno sviluppo costiero di 578 km, dei quali 249 spettano alle isole. Il 70% dei posti-letto nella regione — che in complesso sono 440.000 (1981) — è sulla costa, che registra oltre il 40% delle presenze annue¹².

La costa presenta la morfologia tipica del litorale tirrenico, con lunghi tratti rettilinei e sabbiosi interrotti da promontori e brevi tratti rocciosi, come tra Livorno e Castiglioncello, tra Baratti e Piombino e in corrispondenza di Punta Ala, Talamone, Monte Argentario e Ansedonia. La costa settentrionale della Toscana, interamente sabbiosa, è comunemente denominata *Riviera Apuana* nel tratto compreso fra i torrenti Parmignola — al confine con la Liguria — e Cinquale, *Versilia* dal Cinquale al Lago di Massaciuccoli e *Litorale Pisano* dalla foce del Serchio a quella del canale scolmatore dell'Arno, ormai alle porte di Livorno. La Riviera Apuana si avvale delle stazioni balneari di Marina di Carrara (300.000 presenze nell'81) e dell'ancor più nota e frequentata Marina di Massa (oltre 1,5 milioni), nelle quali in complesso i 3/4 delle presenze si concentrano negli esercizi extra-alberghieri. La Versilia ha in Viareggio (oltre 1,1 milioni di presenze nell'82) il centro di maggiore tradizione, in grado di offrire servizi urbani di un certo livello e di attrarre anche nella stagione invernale (durante il periodo del Carnevale e in ogni fine settimana, grazie ai caffè e alle vetrine disseminate nella lunga passeggiata in stile « Liberty »), e in Forte dei Marmi (oltre 700.000 presenze) la stazione più elegante; ma anche località come Marina di Pietrasanta e Lido di Carnaiore (600.000 presenze ciascuna) hanno rinomanza almeno a livello nazionale. Lungo il litorale fra la foce dell'Arno e Livorno, spicca il centro balneare di Tirrenia, città-giardino di recente fondazione, il cui numero di presenze (intorno alle 200.000) non rispecchia il suo proverbiale affollamento, dovuto agli spostamenti giornalieri di turisti « pendolari » provenienti dalle vicine città di Pisa e di Livorno. Tirrenia si continua verso

¹² Alla capacità ricettiva della costa non corrisponde un'uguale incidenza delle presenze per il carattere marcatamente stagionale del turismo balneare, a differenza di quello artistico-culturale, che in Toscana assume notevole importanza.

sud in direzione della località di Calambrone, con scarse attrezzature (a parte i modesti stabilimenti balneari), caratterizzata dalla squallida presenza di edifici — le ex colonie marine — in stato di totale abbandono, e verso nord fin quasi a fondersi con Marina di Pisa, le cui spiagge sono più strette e meno sviluppate.

Subito a sud di Livorno, le propaggini occidentali delle colline livornesi precipitano in mare, dando luogo a una costa rocciosa di notevole bellezza, specie in corrispondenza degli scogli di Calafuria, dove l'erosione marina ha creato sull'arenaria fantastiche incisioni (Sassoscritto), del promontorio del Romito, delle numerose piccole cale tra Quercianella e Castiglioncello. Quest'ultima è la stazione balneare più antica e di maggior prestigio del litorale labronico, ma conta attualmente (1982) su non più di 280.000 presenze annue, in lieve ma progressiva diminuzione (il « boom » risale agli anni '60). A Castiglioncello inizia la cosiddetta *Riviera degli Etruschi*, falcatura sabbiosa estesa fino a Baratti, dov'è interrotta dal promontorio di Piombino. In questo tratto non sono rari i *tomboli*, dune sabbiose alte fino a 20 m. San Vincenzo è forse la stazione balneare di maggior richiamo, in forte sviluppo edilizio anche a monte della ferrovia Pisa - Roma, con una lunga, magnifica spiaggia addossata a una folta pineta e alla macchia mediterranea (540.000 presenze); ma uno sviluppo ancora maggiore ha interessato stazioni più popolari come Marina di Cecina, Donoratico e Marina di Bibbona, con numerosi posti-letto in « seconde case » e in *campings*, che nel complesso registrano circa 2.000.000 di presenze.

Dopo il porto di Piombino, si apre l'ampio golfo di Follonica, formato dai depositi alluvionali del torrente Cornia ed esteso poco meno di una quarantina di km, ormai nella Maremma grossetana. Follonica è una nota e popolare stazione balneare, assai frequentata da Grossetani, Senesi ed anche Romani, dotata di 4.200 posti-letto — per quasi i 4/5 in esercizi extra-alberghieri — che conta circa 450.000 presenze all'anno e si avvale, come Tirrenia, di un forte afflusso di turisti « giornalieri »; il totale delle presenze, anzi, raggiunge in pratica le 600.000 unità, poiché al movimento turistico di Follonica va aggiunto quello della contigua Prato Ranieri, inclusa nello stesso comune.

In corrispondenza della foce del fosso Puntone di Scarlino, la costa si fa alta, ma ricca di cale, per tornare bassa e sabbiosa dalla foce del torrente Alma a Punta Ala, fronteggiata da scogli

e da un isolotto, ed occupata dal noto, omonimo centro turistico, che conta poco meno di 75.000 presenze negli esercizi alberghieri, senza considerare le numerose ville e appartamenti privati; da qui a Cala Galera¹³ e alle Rocchette la costa scende a picco sul mare, per poi lasciare il posto al lungo arenile di Castiglione della Pescaia, Marina di Grosseto e Principina a Mare. In questo tratto di costa, caratterizzato dalla presenza di una splendida, fitta pineta, si registra il maggior numero di presenze della provincia di Grosseto ed una delle punte più alte dell'intera Toscana (oltre 1,1 milioni a Castiglione, poco meno di 800.000 a Marina di Grosseto - Principina a Mare).

Ad Alberese inizia il Parco Naturale della Maremma, costituito in gran parte da una catena montuosa (Monti dell'Uccellina) che per una quindicina di km precipita a picco sul mare, e dalla palude della Trappola, presso la foce dell'Ombrone. A sud di Talamone, dalla foce del torrente Osa al Tombolo della Giannella, si ha un nuovo tratto di costa bassa e sabbiosa; a Santa Liberata inizia la costa rocciosa dell'Argentario (lo sviluppo è di 39 km), che dopo Porto Santo Stefano diventa ancor meno accessibile, tranne che in corrispondenza di rare ma comode insenature (Cala Grande, Cala Piccola); nei pressi di Porto Ercole, l'Argentario è collegato alla costa toscana dalla lingua sabbiosa del Tombolo della Feniglia, a sud del quale si staglia il piccolo, pittoresco promontorio roccioso di Cosa-Ansedonia, dopo di che, oltrepassato il torrente Chiarone, si entra nel Lazio. L'Argentario costituisce una delle mete turistiche più note della Toscana, la cui importanza non è ben espressa dal numero di presenze, che sono meno di 100.000, a causa della modesta capacità ricettiva (1.200 posti-letto). Una migliore valutazione del reale movimento turistico, comunque, si ottiene considerando anche le 450.000 presenze registrate dai campeggi del Tombolo della Giannella, situati nel comune di Orbetello, ma turisticamente legati all'Argentario¹⁴

L'Isola d'Elba è lunga 27 km e larga al massimo 18, con uno sviluppo costiero di 147 km. Le coste sono per lo più alte e rocciose, ma non mancano ampie e celebrate spiagge, come quelle di

¹³ Da non confondersi con l'omonimo porto turistico, situato nell'Argentario presso Porto Ercole.

¹⁴ L'Azienda Autonoma di Soggiorno «Costa d'Argento» comprende infatti, oltre al Comune di Monte Argentario, quelli di Orbetello, Capalbio e Isola del Giglio. Nel 1982 essa ha registrato nel complesso 780 200 presenze.

Marina di Campo (lunga 2 km) e di Lacona lungo la costa meridionale, di Procchio e della Biòdola in quella settentrionale, ed altre minori. L'incremento delle presenze nell'isola è pressoché costante e nel 1982 esse hanno superato i 2.350.000, favorite da una notevole attrezzatura ricettiva (10.900 posti-letto in esercizi alberghieri e 20.800 negli extra-alberghieri): Capoliveri (740.000 presenze), Portoferraio (500.000) e Campo nell'Elba (400.000) sono i comuni che registrano il maggior afflusso di turisti.

L'Isola di Capraia, selvaggia e interamente montuosa, ha uno sviluppo costiero di circa 30 km e conta al suo interno l'unico lago naturale dell'Arcipelago Toscano (lo Stagnone). La capacità ricettiva è ancora modesta e le presenze non sono più di 20.000. L'Isola del Giglio, infine, seconda per estensione alla sola Elba, ha pure coste alte e rocciose in grande prevalenza, ma conta anche una spiaggia relativamente estesa (Campese). Il turismo vi è assai più sviluppato che alla Capraia e nel 1982 si sono registrate circa 80.000 presenze.

Questa descrizione delle coste toscane, necessariamente sommaria, non esprime a sufficienza le loro attrattive e la loro varietà, accentuata dallo scenario naturale, storico ed artistico nel quale sono inserite: dalle severe Apuane, che incombono sull'omonima « Riviera » e sulla Versilia, alla necropoli etrusca di Populonia — arcigna custode del golfo di Baratti — alla villa romana di Giannutri, al paesaggio di tipo sub-tropicale di alcune plaghe delle isole. Il mare presenta problemi di inquinamento in corrispondenza dei maggiori porti (Livorno, Piombino) e delle foci dell'Arno, del Serchio e — in parte — del Cecina, ma assume una straordinaria limpidezza in corrispondenza delle isole e della Maremma grossetana e livornese; ed è soprattutto alla vitalità turistica delle sue coste che la Toscana deve il considerevole incremento registrato dalle presenze complessive, che dai 21,3 milioni del 1970 sono passate a 24,7 e a 28,5 milioni rispettivamente nel 1975 e 1981, tanto che la regione si colloca al 4° posto in Italia — dopo Veneto, Emilia-Romagna e Trentino-Alto Adige — per entità del movimento turistico.

Sulla costa, dunque, si concentra più del 40% del totale delle presenze, vale a dire all'incirca 12.000.000. Si tratta di una cifra in sé rilevante, anche se pari più o meno alla metà delle presenze registrate lungo la costa ligure (esclusa Genova e i comuni interni). Ma mentre in Liguria esse si distribuiscono con intensità

relativamente uniforme per quasi tutto l'arco costiero, in Toscana le presenze si concentrano soprattutto in cinque zone (la Versilia da Viareggio a Forte dei Marmi, con l'appendice di Marina di Massa; il tratto compreso fra Marina di Cecina e S. Vincenzo; Follonica; Castiglione della Pescaia; l'Isola d'Elba), nelle quali — ad eccezione di Castiglione della Pescaia — è particolarmente sentita la carenza di infrastrutture per la nautica.

3. - La consistenza della nautica in Toscana.

Dopo questo breve *excursus* sulle caratteristiche delle coste toscane e del loro movimento turistico, possiamo fare il punto sulla consistenza numerica dei natanti da diporto nella regione. Stando ai dati forniti dal Ministero della Marina Mercantile, le unità *immatricolate* in Toscana nel 1981 erano circa 8.400, cioè il 13% del parco nazionale; ma, considerando anche i motori fuori bordo iscritti presso i registri marittimi, si raggiungevano le 12.600 unità, sufficienti a collocare la regione al secondo posto in Italia dopo la Liguria, al pari della Campania e davanti al Lazio. Ora, accettando la valutazione — su cui molti concordano — secondo la quale i natanti immatricolati costituiscono appena un quinto dell'intero parco nautico italiano¹⁵, e ipotizzando che tale rapporto sia valido anche per la Toscana, si arriva alla conclusione che nei porti ed approdi toscani dovrebbero trovare una sistemazione almeno 40.000 imbarcazioni, quasi il triplo cioè di quante ne possono ospitare i porticcioli tuttora esistenti; ed anche nel caso che la stima sopravvaluti il fenomeno, poiché tra le imbarcazioni « da sistemare » sono incluse alcune migliaia di tavole a vela che necessitano di un semplice rimessaggio, non si può negare la sua efficacia nell'evidenziare la carenza di attrezzature portuali.

È doveroso osservare, a questo proposito, che la Regione Toscana negli ultimi anni ha rivolto una particolare attenzione ai problemi della nautica. Nel 1978, infatti, ha promosso a Livorno una Conferenza regionale sui porti della Toscana (compresi quelli

¹⁵ Che questa ipotesi non sia troppo lontana dal vero, lo dimostra il fatto che nel 1981, ad esempio, le unità immatricolate e i motori fuori bordo iscritti nei registri marittimi erano circa 90.500, pari cioè al 18% del parco nautico complessivo, valutato dall'UCINA pari a 502.500 unità.

turistici); nel 1979 ha elaborato la Legge Regionale 36, nella quale tra l'altro si invitano enti locali e forze sociali a proporre indirizzi di intervento sul territorio; nel 1981 ha promosso a Viareggio un Convegno sulla nautica da diporto, in occasione del quale sono state avanzate ed approvate numerose proposte per aumentare e razionalizzare la ricettività dei porti turistici; nel luglio dell'84, infine, ha elaborato quel *Piano regionale di coordinamento* che era stato previsto dalla L. R. 36, e che è scaturito da numerose consultazioni con gli enti locali. La Regione, dunque, si è impegnata ad assumere un ruolo di guida e di programmazione, tanto più significativo se si considera che mancano ancora leggi miranti a regolare tale settore su scala nazionale; ed è forse stata indotta ad assumersi questo impegno dalla mutata tipologia degli utenti della nautica, che non sono più esclusiva espressione di ceti danarosi, ma tendono a provenire da una sempre più ampia fascia sociale. Questa considerazione ci porta tuttavia a fare una doverosa precisazione: da un lato, abbiamo una nautica praticata a livello di *hobby* nei ritagli di tempo libero ed una per così dire « balneare », con funzione cioè di mero supporto alla balneazione, che si avvalgono per lo più di imbarcazioni non immatricolate e quindi non soggette a dichiarazione nella denuncia dei redditi, conducibili senza patente e spesso rimorchiabili o trasportabili sul tetto dell'autovettura; dall'altro, una nautica da diporto vera e propria (in inglese, *yachting*), caratterizzata da veri e propri viaggi turistici in mare, che si avvale di imbarcazioni di dimensioni medie o grandi, dotate di notevole autonomia, che richiedono a terra una più completa gamma di attrezzature. Ora, siccome la nautica del primo tipo, definita dai più come « popolare »¹⁶, interessa, come si è visto, la grande maggioranza delle imbarcazioni, ogni intervento mirante a creare nuovi posti-barca dovrà tener conto *in primis* di questo genere di domanda e creare strutture ad essa adeguate per capacità e funzionalità, pur senza trascurare i problemi e le necessità di motoscafi e *yachts* di

¹⁶ Il termine « popolare » è qui da usarsi in senso assai relativo, e può riferirsi semmai ai gommoni più economici e a tavole a vela, barche a remi, canoe o simili, poiché il prezzo di un natante non immatricolato varia dai 7-8 milioni di lire (piccole barche in plastica con motore) ai 20-23 per piccoli cabinati, senza contare le spese per manutenzione, ormeggio o rimesaggio, ecc., per cui generalmente non è alla portata di un comune lavoratore dipendente.

maggiori dimensioni. È da tener presente, ad ogni modo, che in Toscana esistono attualmente solo 24 posti-barca per km di costa, vale a dire circa il 60% di quelli esistenti in Liguria, già piuttosto affollati.

4. - I porti e gli approdi turistici della Toscana: distribuzione, caratteri e prospettive.

Nell'analisi dei vari scali turistici, prenderemo in esame in primo luogo i porticcioli tuttora esistenti e le relative attrezzature, quindi cercheremo di chiarificare le eventuali proposte per il loro ampliamento o per la creazione di nuove strutture, e concluderemo con un accenno alle direttive generali impartite dalla Regione nel più volte citato *Piano regionale di coordinamento dei porti e degli approdi turistici della Toscana*. Esso, che ha una validità di 5 anni ed è la logica risultante delle indicazioni programmatiche formulate in occasione del Convegno di Viareggio del 1981, delinea quello che — a parte qualche eventuale e parziale modifica — sarà il futuro assetto dei porti turistici in Toscana, la cui capacità complessiva (esclusi i *punti di ormeggio*¹⁷) sarà di circa 22.000 posti-barca. Il piano contiene inoltre precise norme sui servizi di cui ogni porto o approdo dovrà essere dotato, sui loro collegamenti col sistema viario principale e sulle aree di parcheggio¹⁸.

Per comodità di esposizione, si è pensato di distinguere i porticcioli del litorale *settentrionale* (dalla foce del t. Parmignola, al confine con la Liguria, fino a Livorno), caratterizzato da una costa bassa e sabbiosa; *centrale* (da Livorno al promontorio di Piombino), con tratti di costa alta ai due estremi; *meridionale* (da Piombino alla foce del t. Chiarone, al confine col Lazio) e *delle isole* dell'Arcipelago Toscano, che presentano una notevole varietà morfologica.

¹⁷ Essi, come vedremo, sono in tutto 8, con una capacità di 1.070 posti barca, ed uniti a porti ed approdi turistici portano la ricettività a circa 23.000 posti-barca.

¹⁸ Il piano prevede un posto-macchina per ogni posto-barca per i porti e approdi esistenti e 1,25 posti-macchina per quelli da realizzare, ciascuno con dimensioni pari a m. 2,5 x 5.

a) *Il litorale settentrionale.* - Lo scalo turistico più a nord della regione è situato all'interno del porto commerciale di *Marina di Carrara* (II categoria, 2^a classe), il terzo della Toscana per movimento di merci (1,7 milioni di t, delle quali quasi il 60% è costituito da materiali lapidei), circa 6 km a sud del porto turistico di Bocca di Magra, in Liguria. Ai natanti da diporto sono riservate due zone, rispettivamente a ovest e ad est del bacino di carenaggio: la prima, situata presso la radice del Molo di Ponente, appartiene alla società Montes, la seconda, costituita da una serie di pontiletti di legno, è di proprietà del circolo nautico¹⁹, e in complesso possono ospitare circa 350 barche. Il porticciolo è dotato di due scali di alaggio (con gru fino a 40 t di portata per la società Montes e fino a 2 t per il circolo nautico), di attrezzature per la riparazione di scafi e motori marini, di prese di corrente elettrica, ed offre la possibilità di rifornirsi di acqua e carburante. Per questo approdo turistico la Regione Toscana non solo non prevede nessun intervento, ma ne auspica il progressivo smantellamento, considerata la particolare ubicazione all'interno di un porto commerciale, la cui espansione fa prevedere una crescente domanda di spazi. Il Comune di Carrara, a questo proposito, ha presentato la proposta di realizzare un porto turistico capace di 1.000 imbarcazioni nella zona della foce del torrente Lavello, al confine col Comune di Massa e quindi all'esterno del porto di Marina di Carrara; ciò al fine di far fronte in modo adeguato alla domanda di posti-barca lungo il tratto di costa compreso fra Viareggio e Bocca di Magra, dove molti natanti trovano attualmente una sistemazione precaria. Tale proposta è stata accolta dalla Regione (per una ricettività massima di 900 posti-barca), a patto che si risolva il problema dell'esatta scelta del sito e della compatibilità con l'uso balneare della spiaggia, mentre tutto lo specchio d'acqua all'interno del porto di Marina di Carrara dovrà essere destinato ad usi commerciali.

Tra Carrara e Viareggio alla destra del *Cinquale* (Comune di Montignoso, prov. di Massa), a una cinquantina di metri dalla foce, si apre una piccola darsena di proprietà dello Sporting

¹⁹ Il circolo nautico di Marina di Carrara conta un migliaio di associati, dei quali il 50% non residenti, che vi ormeggiano circa 270 natanti. Nell'ambito del circolo nautico lavorano una quarantina di addetti fra ormeggiatori, carpentieri, motoristi, elettricisti, ecc.



Fig. 1 - Marina di Carrara - Il settore del porto commerciale riservato al circolo nautico.

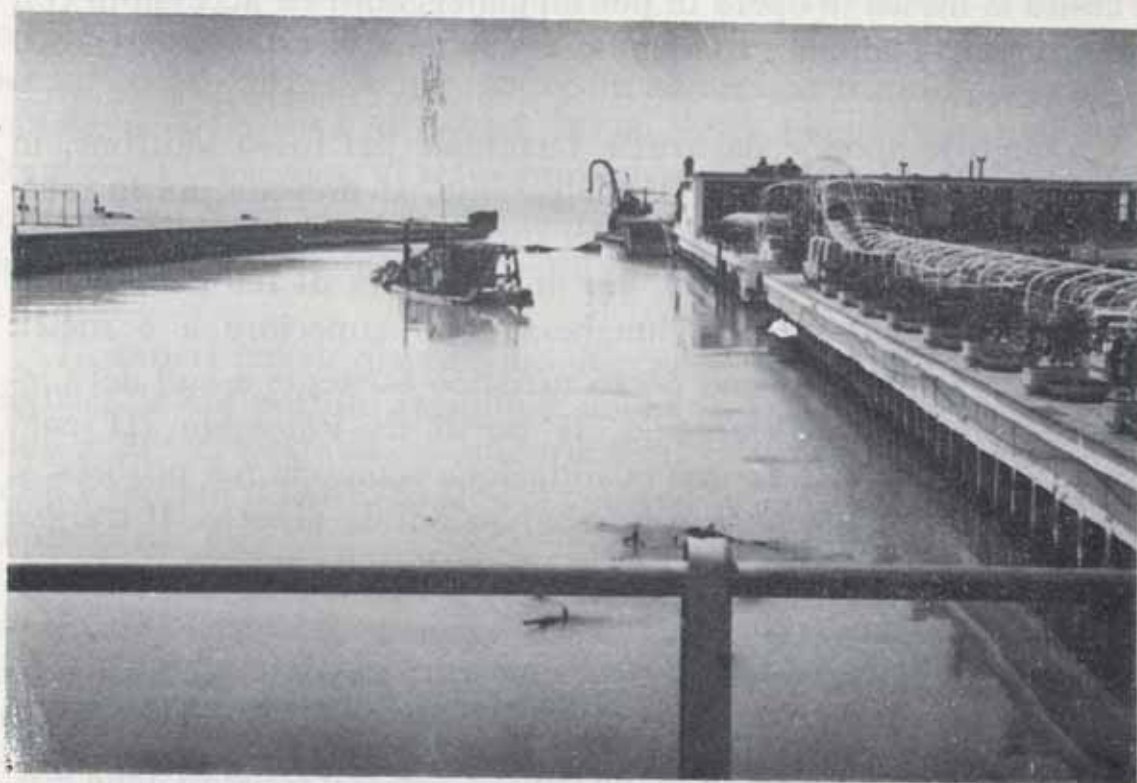


Fig. 2 - Una benna in azione alla foce del Cinquale

Club e realizzata dalla Lusben Craft, capace di ospitare circa 120 imbarcazioni. Nel primo tratto del porto-canale trovano rifugio altre 50 imbarcazioni (*Yacht Club*) e, a monte del ponte della litoranea della Versilia, altre 4-500, disseminate per oltre un km. lungo le sponde del fiume, banchinate con piccoli pontili in legno gestiti e sorvegliati da privati. Si tratta di un canale soggetto ad interrimento, soprattutto in corrispondenza dell'imboccatura, cosicché, per mantenere una profondità di almeno 1,80 m, è necessario il lavoro di escavazione di una benna. Esistono distributori di carburante, prese d'acqua e di elettricità, gru ed autogru per l'alaggio, ed è possibile eseguire piccole riparazioni a scafi e a motori.

Il Comune di Montignoso, in considerazione della difficile accessibilità del Cinquale e della precaria sistemazione di molte imbarcazioni lungo il suo corso, ha presentato un progetto per la realizzazione di un porto turistico lungo il fiume, mediante il suo banchinamento a valle dell'autostrada. Per permettere a natanti di maggiori dimensioni di risalire comodamente il Cinquale, si è proposto pure il rialzo del ponte della strada litoranea (fino a un'altezza di 3 m sul pelo dell'acqua), ma questa ipotesi è stata decisamente scartata dalla Regione²⁰. Gli ormeggi, realizzati tramite la messa in opera di pontili galleggianti ed accessibili con collegamenti pedonali, fisseranno la capacità ricettiva a circa 600 posti-barca.

Lungo le sponde del tratto terminale del fosso Motrone, in località *Focette* di Marina di Pietrasanta, si prevede poi la creazione di un punto di ormeggio costituito da due darsene dotate di scivolo e scalo di alaggio, per una capacità di 100 posti-barca, ma solo per natanti con lunghezza non superiore a 6 metri.

Attualmente, il primo porto turistico esistente a sud del Cinquale è quello di Viareggio. Il porto di *Viareggio* (II cat., 2^a cl.) ospita, infatti, in una coabitazione scomoda ma pittoresca, navi mercantili, pescherecci e imbarcazioni da diporto. Il traffico

²⁰ Infatti, i lavori per la sopraelevazione del ponte creerebbero non pochi disagi alla circolazione, generalmente intensa, e richiederebbero l'apertura di grandi svincoli che mal si inserirebbero nel paesaggio; inoltre, gli alti costi richiesti per l'attuazione del progetto iniziale che prevedeva pure la realizzazione di un bacino per regolare il corso del Cinquale, 200 m a monte del ponte dell'autostrada, potrebbero celare il tentativo di un massiccio intervento edilizio.

commerciale è vitalizzato dalla cospicua affluenza di navi di piccolo tonnellaggio, che movimentano in un anno circa 150.000 t di merci, costituite soprattutto da materiali da costruzione esportati in Corsica, Libia e Regno Unito. L'attività peschereccia — cui si dedicano circa 700 addetti — ha oggi assunto un'importanza tale che il mercato ittico locale, cui affluiscono 6.000 t di pesce all'anno, si colloca tra i primi in Italia. Il porto di Viareggio si caratterizza essenzialmente per la sua funzione turistica, legata alla nautica da diporto ed in questo settore può essere considerato uno dei primi d'Italia per le perfette condizioni di ormeggio, la felice posizione geografica — essendo un comodo scalo per tutte le rotte e al centro di un comprensorio di grande interesse turistico come la Versilia — e le possibilità di ricovero invernale delle imbarcazioni. A ciò si aggiunga la presenza di cantieri navali che da alcuni anni hanno conquistato una posizione di particolare prestigio a livello mondiale, fiancheggiati da tutta una serie di officine attrezzate per ogni tipo di riparazione, sia dal lato meccanico che da quello elettronico, per non parlare dei numerosi negozi specializzati in attrezzature navali, velerie, accessori, ecc., sorti in prossimità del porto stesso. Il porto di Viareggio ha una ricettività di 470 barche, ripartite fra la Darsena Europa (380 m di banchina — esclusa la banchina sud — con un bacino di 26.000 m²), la Darsena Italia (100 m di banchina — solo quella nord — per un bacino di 15.000 m²), collegata alla prima tramite un breve canale, e la Darsena Motoscafi (9.600 m² di bacino), gestita dal Comune di Viareggio. Vi sono ampie possibilità per il rifornimento di acqua, benzina, gasolio, lubrificanti, energia elettrica, ed è pure possibile, su richiesta, effettuare l'allacciamento del telefono a bordo.

I cantieri navali dispongono di scali di alaggio con verricelli elettrici, la cui portata raggiunge anche le 1.000 t, gru elettriche (fino a 20 t di portata) ed autogru (fino a 60 t). Ai pescherecci è stato riservato il tratto finale del canale Burlamacca, oltrepassato da un ponte girevole.

La crescente domanda di spazi e la necessità di una netta separazione fra porto commerciale e porto turistico hanno portato alla realizzazione nel 1973 della nuova diga foranea (lunga circa un km), necessaria per l'escavazione della Nuova Darsena la cui superficie (70.000 m²) è superiore a quella complessiva delle darsene preesistenti. Essa dovrà ospitare i pescherecci e le navi

mercantili che tuttora trovano posto nelle darsene interne, le quali, una volta ristrutturare secondo un piano già approvato dal Comune, saranno dedicate alla sola nautica da diporto, sicché la capacità ricettiva salirà a ben 2.200 posti-barca.

L'ultimo approdo turistico del litorale settentrionale è costituito dalla *Foce dell'Arno* (o Bocca d'Arno). Sulla riva sinistra del fiume, lungo un tratto di circa 5 km dalla foce verso l'interno, si trova tutta una serie di piccoli approdi capaci di accogliere un numero di natanti difficilmente valutabile, ma certo superiore alle 1.000 unità stimate in un primo tempo dalla Regione, e che molto più probabilmente si avvicina a 2.000 imbarcazioni. In effetti, l'entrata nel porto-canale è resa difficoltosa dalla frequente presenza di banchi di sabbia, oltretutto soggetti a spostamenti in seguito a mareggiate; risalendo l'Arno, poi, si deve prestare attenzione alle grosse reti che dalla riva sinistra del fiume si protendono per una ventina di metri verso il centro, senza essere ben segnalate. Le darsene e i pontili di approdo (in tutto 5) sono situati lungo la stessa riva sinistra, poiché la sponda opposta appartiene alla tenuta presidenziale (e parco naturale) di San Rossore. La principale si trova a circa 800 m dalla foce ed è costituita dalla base nautica dei Cantieri del Serchio, in pratica un porticciolo turistico con fondali di circa 2 m, capace di dare ormeggio a più di 1.000 natanti²¹.

Sono stati avanzati vari progetti per la costituzione di un vero e proprio porto turistico, ma il dibattito si è protratto per anni, data la difficoltà di trovare un accordo sulla soluzione da prescegliere. Il Comune di Pisa ha a suo tempo proposto la sua realizzazione in un'area di oltre 100 ettari in prossimità dello sbocco in Arno del canale Lamone, sulla sinistra idrografica a circa un km dalla foce del fiume; ma per raggiungerlo si dovrebbe comunque risalire l'Arno e gli oppositori al progetto hanno obiettato che la foce è impraticabile quando il mare è mosso. C'è anche da temere un ulteriore inquinamento del fiume — peraltro ormai rovinato dagli scarichi delle numerose concerie situate fra Pontedera ed Empoli — e un disarmonico sviluppo edilizio, dettato da possibili speculazioni.

²¹ La darsena è fornita di gru (da 15 t), officine meccaniche, capannoni per il rimessaggio, prese d'acqua dolce e di corrente elettrica, nonché di servizi igienici.



Fig. 3 - Cinquale. La darsena dello *Yacht Club*

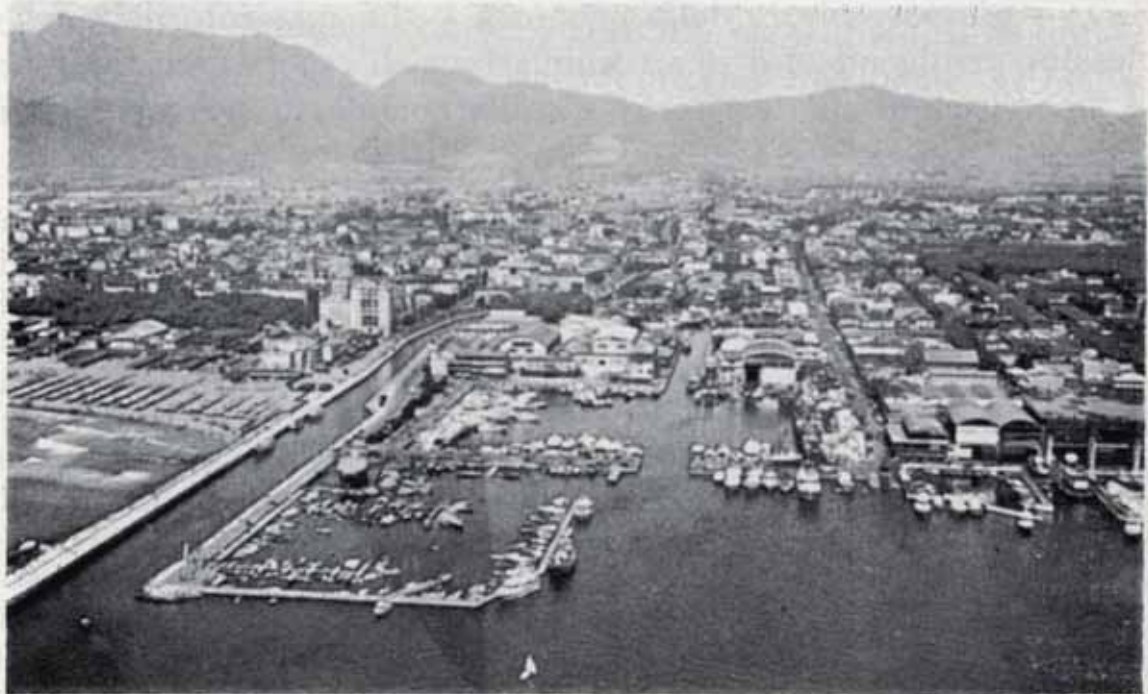


Fig. 4 - Viareggio - Veduta del porto turistico, tra i cantieri nautici e la foce del Canale della Burlamacca

Altri hanno proposto di realizzare il porto sul mare di fronte al centro di Marina di Pisa, previa costruzione di una grossa diga in grado di permettere l'ingresso con qualunque tempo; ma dato che i fondali sono inferiori a 17 m fino a tre miglia della costa, c'è il timore che il mare, durante le burrasche, « rompa » e assuma una forza tale da mettere comunque in pericolo gli ormeggi. C'è infine chi ha suggerito di potenziare e razionalizzare gli approdi esistenti lungo il fiume, ferma restando la necessità di rendere meglio navigabile la foce con opportuni dragaggi; ciò in considerazione del fatto che l'eventuale porto sul Lamone potrebbe accogliere meno di un terzo dei natanti attualmente ormeggiati in Arno e richiederebbe alti costi di gestione per l'indispensabile depurazione delle acque.

Tra le molte proposte avanzate per la realizzazione di un porto turistico a Marina di Pisa²², spesso sostenute in un clima di viva polemica, la Regione ha accolto in un primo tempo il progetto del Lamone, pur subordinandolo ad alcune condizioni (dragaggio della foce dell'Arno, soluzione del problema dell'attraversamento dell'ex tranvia e del viale D'Annunzio, garanzie per lo smaltimento di rifiuti ed acque inquinanti); successivamente, invece, ha deciso di escluderla, dato che lo stesso Comune di Pisa — già sostenitore della proposta — ha mostrato delle perplessità, rivolgendosi a una commissione di esperti per valutare le ripercussioni sul territorio e sull'ambiente di tale opera. Si

²² Riteniamo di un certo interesse riportare qui la proposta presentata da Piero Pierotti — docente di storia dell'urbanistica presso l'Istituto di Storia dell'Arte dell'Università di Pisa — e apparsa su « Il Tirreno » di Livorno del 2-2-1982. Pierotti, dunque, si schiera decisamente a favore del progetto del Lamone, che a suo giudizio dovrebbe costituire un punto di riferimento anche per tutte le imbarcazioni piccole e medie (circa 2.000) che già stazionano lungo l'Arno, e che potrebbero addirittura aumentare se si costruisse a pettine una serie di punti di attracco e di corrispettivi accessi alla riva sinistra del fiume; un porto a mare, invece, è da lui ritenuto improponibile, poiché sarebbe continuamente soggetto al rischio di insabbiamento e ai danni dei marosi, particolarmente violenti a Marina di Pisa con vento di libeccio. Pierotti avanza poi l'originale proposta della realizzazione di una « foce bis » dell'Arno, consistente nell'apertura di un breve canale che, in diagonale, dalla riva destra del fiume condurrebbe a nord della foce, evitando l'ostacolo da essa costituito. Egli auspica pure la riattivazione di un collegamento tra il canale dei Navicelli e l'Arno tramite un nuovo incile da costruirsi circa un km a valle di quello mediceo.

dovrà quindi procedere a una ristrutturazione e razionalizzazione delle opere esistenti lungo il tratto terminale della riva sinistra dell'Arno fino ad assicurare una capacità di 2.500 posti-barca in quello che verrà ad essere il maggior porto turistico fluviale d'Italia.

b) *Il litorale centrale.* - A una dozzina di km. a sud della foce dell'Arno sorge il vasto complesso del porto industriale di Livorno e del cosiddetto « porto nuovo », collegati al canale dei Navicelli²³ tramite lo scolmatore dell'Arno; più a sud è situato il « porto vecchio », che comprende il Porto Mediceo. Il porto di Livorno (II cat., 1^a cl.), com'è noto, è il più importante d'Italia — e del Mediterraneo — per il traffico dei *containers* (454.000 nell'84, con un incremento del 360% rispetto al 1975), è uno dei principali del paese per il movimento delle merci (13,3 milioni di t nell'84, 27% in più rispetto al 1975) ed è attivo anche in quello dei passeggeri (oltre 600.000, 110% in più rispetto al 1975).

Al suo interno (Darsena Nuova, Darsena Vecchia e Porto Mediceo) esistono 330 posti-barca²⁴, 250 dei quali situati nelle darsene e il resto (per lo più *yachts*) nel Porto Mediceo. L'accesso alle autovetture è consentito, ma soggetto ad eventuali controlli doganali e comunque scomodo, dato il gran traffico di persone e di veicoli di ogni genere sia all'interno che nelle vicinanze del porto.

Le imbarcazioni da diporto non dispongono di alcun servizio nelle immediate vicinanze del punto di ormeggio, ma ovviamente è possibile trovare nell'area portuale acqua potabile e carburante, si possono effettuare riparazioni e reperire nei dintorni pezzi di ricambio ed accessori per la nautica di qualsiasi genere.

Ma il vero porticciolo turistico per una miriade di barche di piccole e medie dimensioni (e prive di alberatura) è costituito dai

²³ Lungo il Canale dei Navicelli sono sorti cantieri navali da diporto in corrispondenza del *terminal* di Pisa e in località Tombolo, nonché lungo il canale scolmatore dell'Arno, (nel quale confluisce quello dei Navicelli), nel tratto compreso tra il ponte della ferrovia Pisa - Roma e il ponte della statale Pisa - Tirrenia - Livorno.

²⁴ Essi sono stati classificati approdi turistici, col carattere di sezioni specializzate di un porto di II categoria, 1^a classe. (Cfr. REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Piano regionale di coordinamento dei porti e approdi turistici della Toscana. cit.*, voce n. 5: Livorno).

canali medicei che si sviluppano per qualche chilometro all'interno della città (i *Fossi*), proverbialmente maleodoranti, con centinaia, forse migliaia di posti-barca non sorvegliati e privi di servizi, talora -- come all'Andana delle Ancore — neppure adatti all'ormeggio a causa di grosse catene e corpi morti giacenti sul fondo melmoso. Essi offrono tuttavia, nel tratto da piazza della Repubblica a piazza Cavour e allo sbocco nel porto, qualche possibilità di riparazione per imbarcazioni di dimensioni medio-piccole.

È difficile stabilire quante barche siano ormeggiate in un approdo così anomalo e singolare. Secondo un censimento effettuato dal Comune di Livorno, si tratterebbe di 1.130 unità, di cui 1.035 ormeggiate lungo i *Fossi* e 95 allocate sui piazzali e sulle banchine adiacenti; ma si tratta certo di una valutazione approssimata per difetto, poiché alcune centinaia di imbarcazioni che hanno la loro base sui *Fossi* non sono facilmente rilevabili, in quanto situate all'interno di cantine, in rimessaggi provvisori, o decentrate in rami secondari o addirittura ormeggiate su corpo morto al centro di specchi d'acqua più ampi, come ad es. quello della Fortezza Nuova. Perciò, se probabilmente è eccessivo il dato di quasi 3.000 imbarcazioni ormeggiate nei *Fossi*, sostenuto dai più accesi fautori della realizzazione di un grande porto turistico a Livorno, non sembra azzardato parlare di 1.500-2.000 unità.

Non va poi dimenticata la ricettività offerta da quattro stabilimenti balneari (uno dei quali — «*Fiume*» — è capace di ospitare anche natanti di medie dimensioni) per un totale di 365 posti-barca; ma si tratta di una sistemazione tutt'altro che ottimale, per i pericoli recati alla balneazione ed i problemi di ulteriore inquinamento di acque ben di rado cristalline.

Nel territorio del Comune di Livorno, infine, esistono altri quattro porticcioli, tre dei quali situati nel centro urbano ed uno nella frazione di Quercianella, capaci di accogliere complessivamente 660 imbarcazioni. A sud del Cantiere Navale Orlando, tra i «*Bagni Trotta*» e lo «*Scoglio della Regina*», troviamo il Nazario Sauro, sede del circolo nautico, accessibile da una stretta imboccatura ed esposto a venti di ponente e di libeccio. I posti-barca sono 230 (più una sessantina di barche tenute in secco e messe in acqua tramite uno scivolo), tutti occupati da privati fissi, da pescatori sportivi e dalla concessione al circolo nautico, dotato di una presa d'acqua dolce e di servizi igienici. Il portic-



Fig. 5 - Livorno - Imbarcazioni stipate all'interno di uno stabilimento balneare



Fig. 6 - Il porticciolo di Ardenza

ciolo sarà ampliato in direzione nord, fino a raggiungere una capacità di 1.000 posti-barca; esso verrà così ad essere il maggior porto turistico livornese, principale anello di una catena di porticcioli (Ardenza, Antignano, Quercianella), che, ristrutturati, dovrebbero soddisfare quella domanda di posti-barca e di servizi alla quale secondo gli auspici di alcuni gruppi economici ed utenti livornesi avrebbe dovuto rispondere un grande porto turistico da situare presso la Terrazza Mascagni. In effetti, più che un ampliamento, si tratta di realizzare accanto al Nazario Sauro un nuovo porto turistico, che sorgerà tra lo « Scoglio della Regina » e lo scalo Morosini del Cantiere, inglobando la spiaggia — ridotta a un deposito di rifiuti — della Bellana. Così, dopo le accese polemiche sull'inopportunità di creare un grande porto turistico (« marina ») a Livorno e dopo un primo assenso della Regione a un progetto di semplice ampliamento del Nazario Sauro, che non avrebbe dovuto ospitare più di 650 barche, l'approvazione di un emendamento democristiano per un intervento di maggiori proporzioni ha portato ad una inattesa inversione di tendenza. È certo che prima di provvedere a ristrutturare ed ampliare il Nazario Sauro si dovrà risolvere il problema dei parcheggi, peraltro di non lieve entità, vista la posizione su un tratto del lungomare (viale Italia) tra i più congestionati, per la vicinanza al centro commerciale cittadino.

Il porticciolo di *Ardenza* è situato nei quartieri centro-meridionali della città, 2-3 km a sud del Nazario Sauro, tra i « Bagni Pejani » a sud e i « Bagni Fiume » a nord. Ha una capacità di 180 posti-barca ed è costituito da un bacino con 10 pontiletti di legno, limitato da due moli banchinati (lo sviluppo complessivo delle banchine è di circa 200 m), in prossimità dei quali si hanno fondali da un metro e mezzo. Con vento di libeccio, tuttavia, il molo esposto a sud-ovest può essere scavalcato dai marosi e non consente di entrare. Le attrezzature consistono in una presa d'acqua dolce e una di corrente, e in uno scivolo con verricello elettrico. È prevista la trasformazione in approdo turistico, tramite ampliamento in direzione dei « Bagni Fiume » (lo specchio d'acqua dovrebbe quasi triplicarsi), con una capacità di 395 posti-barca, mentre il problema dei parcheggi dovrebbe essere risolto con la realizzazione di un apposito piazzale nell'immediato entroterra della « Rotonda » di Ardenza, qualche centinaio di metri più a sud, previsto dal piano regolatore generale. Ad *Antt-*

gnano, circa 2 km a sud di Ardenza, trovano ricovero nel porticciolo — chiuso da due moli banchinati, con uno sviluppo complessivo di 180 m — fino a 170 imbarcazioni, ma i fondali sono modesti (non più di un metro e mezzo) e l'imboccatura è stretta ed esposta ai venti occidentali, tanto che con mare grosso anch'essa non permette l'entrata. Nel porticciolo esiste una piccola area di parcheggio per auto e carrelli, è possibile il rimessaggio e si praticano riparazioni di modesta entità; vi sono pure gru mobili la cui portata massima è di 50 t. La ristrutturazione e l'ampliamento verso sud del porticciolo, che sarà classificato come approdo (il progetto di un porto, così come ad Ardenza, è ben presto rientrato) faranno salire la sua capacità a 290 posti-barca, mentre lo specchio d'acqua dovrebbe all'incirca raddoppiare.

Oltre il modesto rifugio di Castel Sonnino, buon ridosso privato protetto da un moletto curvilineo, pericoloso per secche e scogli affioranti, troviamo infine il porticciolo di *Quercianella*, piccola località balneare a frequentazione prevalentemente familiare, immersa nei pini, situata 6-7 km a sud di Antignano. L'approdo, situato tra la foce del t. Rògiolo a nord e i « Bagni Paolieri » a sud, è limitato da un molo a gomito orientato in direzione sud e sud-est, con un centinaio di metri di banchina nel complesso: esso dà ridosso all'imboccatura di una piccola darsena di forma *grosso modo* rettangolare, con fondali inferiori al metro, in grado di ospitare circa 90 natanti, alcuni dei quali dispongono di un posto riservato in quanto affiliati al locale circolo nautico. In attesa della sua trasformazione in approdo turistico con una capacità di 180 posti-barca, tramite ampliamento in direzione sud, in modo da raddoppiare lo specchio d'acqua interno, il porticciolo non offre attualmente alcun servizio, a parte la raccolta dei rifiuti e un piccolo scivolo; anzi, il molo offre scarsa protezione dai venti occidentali e meridionali ed è spesso superato dai marosi in caso di burrasca, mentre le possibilità di trovare parcheggio sono minime.

In conclusione, nel territorio del Comune di Livorno vi è attualmente possibilità di ormeggio, secondo le valutazioni di minima, per almeno 2.500 imbarcazioni, che salgono ad oltre 3.000 se si dà credito a una maggiore — ancorché precaria — ricettività dei *Fossi*²⁵.

²⁵ Lo stesso Sindaco di Livorno, in occasione dell'ultimo Convegno di

Il Comune di Livorno, a questo proposito, ha avanzato la proposta — accolta dalla Regione — di liberare i *Fossi* dalle barche a motore e dai motoscafi di maggiori dimensioni per migliorare le condizioni igieniche dei canali, tanto che nelle loro acque, una volta qualificate come approdo turistico, non potranno essere ormeggiate più di 950 imbarcazioni; in compenso, ha a suo tempo suggerito di aumentare l'utilizzazione degli stabilimenti balneari — fino a 420 barche di capacità complessiva — e dei vari porticcioli, dal Nazario Sauro a Quercianella. Ma se quest'ultima proposta ha trovato attuazione nel piano regionale, che prevede l'elevazione di tali porticcioli al rango di approdi turistici, lo sfruttamento degli stabilimenti balneari pone problemi di incompatibilità fra la pratica della balneazione e il diporto nautico e dovrà quindi essere progressivamente abbandonata. Fermo restando il già accennato parere negativo espresso circa la realizzazione di un nuovo porto turistico da 1.000 posti-barca tra Ardenza e il Cantiere Orlando, la ricettività degli scali turistici situati nel comune di Livorno passerà, dopo le ristrutturazioni, a 3.000 posti-barca.

Immediatamente a sud di Quercianella, nel Comune di Rosignano Marittimo, sorge il piccolo porto-canale di *Chioma*, in corrispondenza della foce — protetta da una scogliera — dell'omonimo torrentello che segna il confine col Comune di Livorno. Agibile per imbarcazioni con pescaggio inferiore a 1,3 m, la riva sinistra (privata, e banchinata per circa 150 m) è dotata di ogni servizio ad eccezione dell'allacciamento telefonico; alle sue spalle, è situato un *residence* i cui appartamenti sono di proprietà dei possessori dei posti-barca, dotato di piscina e di *mini-market*. Il porticciolo può accogliere un'altra quindicina di imbarcazioni lungo la riva destra del torrente, di proprietà demaniale e non banchinata (esiste solo un modesto scivolo). Con mare grosso, è assai problematica l'entrata e l'uscita dal porto, classificato dalla Regione come *punto di ormeggio*, per il quale non è previsto alcun intervento.

Tra Quercianella e Castiglioncello merita appena un cenno il rifugio di Rossana, privato, modesto ridosso allo scirocco e al libeccio, dotato di un molo a scogliera frangiflutti facilmente

Viareggio, ha parlato di una presenza di 3.235 barche. (Cfr. REGIONE TOSCANA · GIUNTA REGIONALE, *Nautica da diporto - La proposta toscana, cit.*, p. 231).



Fig. 7 - Le modeste attrezzature del porticciolo di Quercianella



Fig. 8 - Foce del Cecina - Notare la darsena e le imbarcazioni ormeggiate lungo la riva destra del fiume

superato dai marosi in caso di forti venti dai quadranti occidentali. *Castiglioncello*, la più nota stazione turistica del litorale labronico, non è purtroppo dotata di strutture adeguate per la nautica da diporto: esistono solo due piccoli porticcioli a gestione privata, ricavati in insenature naturali aperte nel lato sud-orientale del piccolo promontorio sul quale si distende il paese e capaci di ospitare 110-120 imbarcazioni, che nei mesi estivi possono salire a 400-450. I natanti sono ormeggiati a corpi morti e a gavitelli situati alcune decine di metri dalla costa, ma devono sistemarsi anche a 200 metri se il loro pescaggio supera il metro e mezzo. Dato il grande affollamento, la pericolosità della sosta in rada con venti del III quadrante e l'incompatibilità tra la nautica da diporto e la balneazione (il porticciolo più meridionale si incunea infatti fra due stabilimenti balneari) sono state avanzate proposte per la realizzazione di un porto turistico nel tratto di costa compreso tra Vada e Castiglioncello. La Regione ha poi prescelto il sito per la sua localizzazione in corrispondenza della Baia di Crepatura, in località Caletta tra Castiglioncello e Rosignano Solvay, per una capienza di 650 posti-barca. Esso dovrebbe servire a decongestionare gli specchi d'acqua prospicienti gli stabilimenti balneari, aumentando la capacità ricettiva del tratto di costa tra Livorno e Cecina. A questo scopo, sarà integrato dalla creazione di un punto di ormeggio per 200 posti-barca (per natanti lunghi meno di 6 metri) a Punta Lillatro, tra Rosignano Solvay e la foce del fiume Fine.

Un modesto porticciolo turistico per 100-120 posti-barca, di proprietà del circolo canottieri della società Solvay, è attualmente in attività a *Rosignano Solvay*: esso, interamente banchinato e dotato di tre pontiletti, è protetto verso ovest da due scogliere frangiflutti disposte ad arco, che in caso di burrasca offrono tuttavia uno scarso riparo. I servizi consistono in un'area di parcheggio per auto e carrelli e in uno scivolo a mano. Assai modesto è il rifugio di *Vada*, situato poco più a sud del pontile Vittorio Veneto, di proprietà della Società Solvay. Esso è costituito da due brevi scogliere parallele alla spiaggia, che offrono un ridosso precario a barche di scarso pescaggio (un'ottantina in tutto), ormeggiabili ad appositi gavitelli, ma con la prevista realizzazione del punto di ormeggio da 220 posti-barca questa condizione di precarietà sarà eliminata.

Nel Comune di *Cecina*, in località *Marina* — una quindicina di km. a sud di Castiglioncello — esiste un porticciolo turistico costituito da una darsena *grosso modo* rettangolare, sita sulla riva destra del fiume Cecina, a un paio di centinaia di metri dalla foce, con una capacità fino a 580 posti-barca. Il porticciolo, gestito dal circolo nautico, offre possibilità di rimessaggio, alaggio e riparazioni di non grande entità, ed è dotato di prese d'acqua dolce e di corrente elettrica, ma la sua imboccatura è ostruita da una barra sabbiosa, per cui solo con l'attività di una benna si riescono a garantire fondali di almeno un metro, e con mare mosso è impossibile entrare o uscire dal porticciolo. A valle e a monte della darsena, la riva destra del fiume è per un breve tratto dotata di banchine, rispettivamente in cemento e in legno, che permettono l'ormeggio di punta su gavitelli. Il piano regionale prevede la trasformazione della darsena in porto turistico, con una capacità di 650 posti-barca, ricavabili dall'ampliamento e dalla razionalizzazione della darsena, nel cui specchio d'acqua di circa 9.000 m² i natanti sono attualmente ormeggiati in seconda e terza fila. Ciò permetterà di eliminare gli ormeggi lungo il fiume, ma la sua foce ben difficilmente potrà essere protetta da scogliere frangiflutti, in quanto potrebbero accentuare il processo di erosione della costa.

Circa 25 km a sud di Marina di Cecina troviamo *San Vincenzo*, una delle stazioni balneari di maggior richiamo della « Riviera degli Etruschi », che negli ultimi anni è stata protagonista di un notevole sviluppo edilizio. La cittadina si avvale di una bella pineta costiera che si sviluppa a sud del centro per una decina di km. lungo la provinciale « della Principessa », e di un mare sensibilmente pulito, per la relativa distanza dai centri industriali di Rosignano Solvay e di Piombino. San Vincenzo dispone di un porticciolo turistico costituito da una darsena rettangolare (lo specchio d'acqua racchiuso è di circa 12.000 m²), protetta da una diga frangiflutti lunga circa 200 m che si sviluppa una cinquantina di metri al largo della banchina ovest. Il porto, realizzato e gestito dal Comune, è capace di circa 320 posti-barca ed è dotato dei servizi essenziali (acqua, elettricità, una gru fissa da 4 t e una mobile da 20 t per l'alaggio e il varo) e di un'area di parcheggio non custodita per auto e carrelli. I fondali sono modesti (m 1,5) e spesso coperti da un massiccio strato di alghe, che possono anche intasare i filtri di aspirazione dei motori delle bar-

che, bloccandone il funzionamento. Il Comune ha presentato un progetto di ampliamento che è apparso subito di dimensioni eccessive rispetto alle effettive capacità di assorbimento del tessuto urbano retrostante, soprattutto per quanto concerne il necessario corredo di attrezzature a terra, il cui problema non è stato ancora affrontato: la nuova darsena, infatti, dovrebbe raggiungere una superficie di ben 75.000 m² inglobando quella esistente, per una capacità di 670 posti-barca, ai quali sarebbe offerto ogni genere di servizi, comprese le prestazioni di un cantiere di riparazione. Lo sviluppo di San Vincenzo, nelle intenzioni del Comune, dovrebbe basarsi più sull'incremento della ricettività alberghiera — si parla di altri 700-800 posti-letto — che non sul dilagare delle residenze secondarie, in quanto sono stati stralciati dal vecchio piano regolatore ben un milione di m³ di nuove abitazioni. Ma proprio per la difficoltà di ricavare adeguate aree di parcheggio e di realizzare un'altrettanto adeguata viabilità di accesso, anche per non sovraccaricare San Vincenzo — che conta non più di 7.500 abitanti — con strutture sproporzionate alle sue effettive dimensioni, l'ampliamento della darsena sarà alquanto inferiore a quello previsto dal progetto iniziale, e il nuovo porto turistico avrà una capacità di 520 posti-barca.

Sul lato settentrionale del promontorio di Piombino troviamo la bella insenatura del golfo di *Baratti*, cui fanno da inquietanti sentinelle le retrostanti tombe etrusche di Populonia. Vi sono sistemate, in modo precario, una sessantina di barche, che nei mesi estivi salgono a 300, ormeggiate a gavitelli e corpi morti. Il Comune di Piombino ha presentato un progetto di sistemazione del golfo con una diga foranea, due scivoli e alcuni pontili galleggianti, in modo da fornire comodo ormeggio a 150 imbarcazioni; tuttavia, dato il vincolo ambientale cui è soggetta tutta la zona, è stato escluso ogni intervento che miri a modificare l'assetto presente, ed è anzi probabile che siano smantellate anche le strutture esistenti.

Il Porto Vecchio di Piombino può accogliere una trentina di imbarcazioni alla Darsena Lanini e al molo foraneo; ma, date le notevoli difficoltà di manovra per i numerosi divieti e precedenza da dare alle navi mercantili e di linea — il porto registra un traffico di oltre 6 milioni di t — per non parlare dei rumori e dell'inquinamento dello specchio d'acqua, esso costituisce per il diporto nautico solo uno scalo di fortuna. Perciò è stato previsto lo

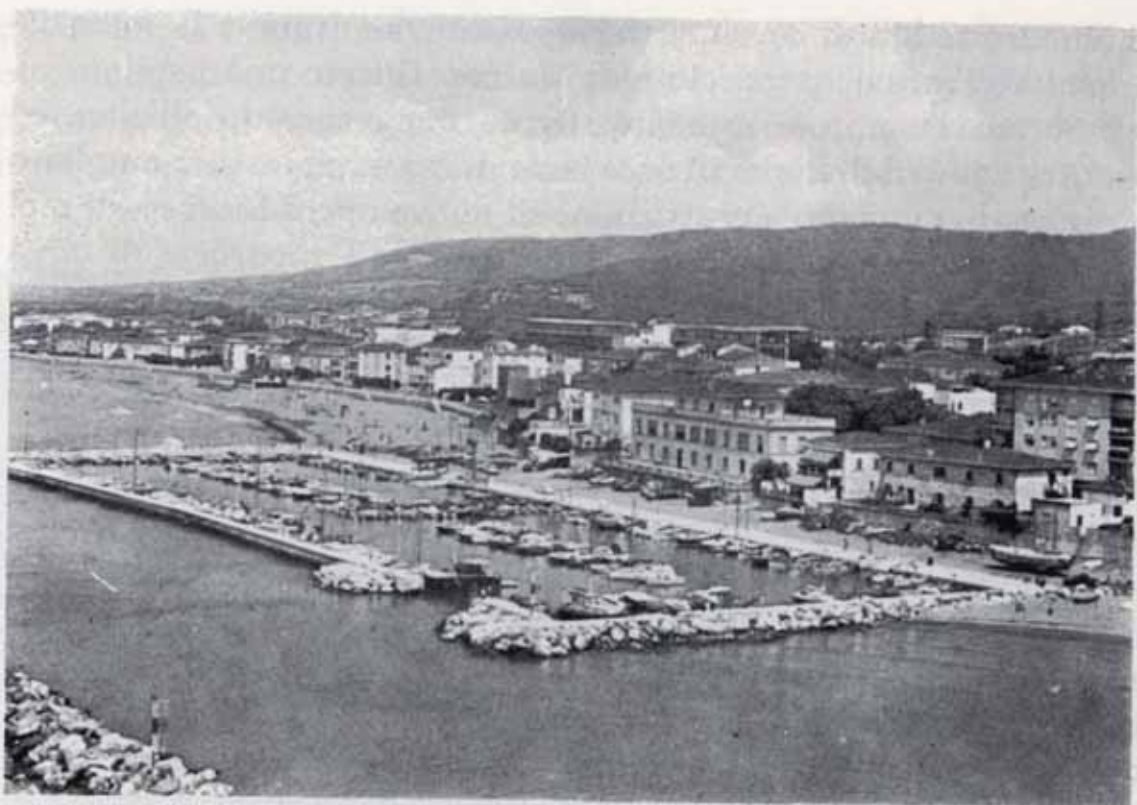


Fig. 9 - Il porticciolo di San Vincenzo



Fig. 10 - Piombino - Veduta aerea del porticciolo di Marina

sgombero totale di barche e *yachts* dalle sue acque e il potenziamento dell'attuale porticciolo di *Marina*. Questo può ospitare oltre 50 barche pittorescamente stipate l'una accanto all'altra ed esposte a possibili danni in occasione di mareggiate, sarà ampliato e razionalizzato con la costruzione di nuove opere foranee, di modo che lo specchio d'acqua interno avrà una superficie di circa 32.000 m² e il nuovo porto turistico potrà ospitare 300 imbarcazioni. Ma il problema della viabilità di accesso e dei parcheggi non è stato ancora del tutto risolto ed è reso più spinoso dall'ubicazione del porticciolo nel centro storico di Piombino, caratterizzato da vie strette e tortuose. Sempre nel territorio comunale piombinese è prevista la realizzazione di due punti di ormeggio in corrispondenza della foce dei fossi *Acquaviva*, presso Torre del Sale (località *Perelli*) e *Carbonifera*, presso Torre Mozza, lungo il piatto litorale ad est della città, che avranno una capacità ricettiva rispettivamente di 140 e 120 posti-barca. I bassi fondali, tuttavia, dovrebbero consentire l'accesso solo a natanti con modesto pescaggio e la viabilità, specialmente per il primo scalo, è ancora in corso di sistemazione ²⁶.

c) *Il litorale meridionale*. - La parte meridionale della costa toscana è caratterizzata dall'assenza di grossi centri, da un paesaggio spesso selvaggio e incontaminato e, dal punto di vista della nautica, dalla presenza di 4 grandi porticcioli (Punta Ala, Castiglione della Pescaia, Marina di Grosseto e Cala Galera) che sono in grado di accogliere più di 3.200 imbarcazioni, oltre alle 1.200 ormeggiabili negli scali minori.

Partendo da nord, il primo approdo è quello situato in corrispondenza dello sbocco del *Fosso del Puntone*, nel Comune di Scarlino, al limite meridionale della spiaggia di Follonica: già nel V sec. a. C., i Romani vi costruirono il porto di Scabris, per l'attracco delle navi cariche di ferro provenienti dall'Elba. Si tratta di un approdo naturale, utilizzato in modo spontaneo, dove attualmente trovano rifugio fino a 250 imbarcazioni nel periodo invernale. Vi è prevista la realizzazione di un porto turistico, mediante un'opportuna sistemazione della foce, il potenziamento

²⁶ Si tratta infatti di un'area solcata da un dedalo di strade strette e di difficile individuazione, per la mancanza di una chiara segnaletica; le loro condizioni sono in alcuni tratti precarie, perché tutta la bassa pianura del torrente Còrnica è interessata da infiltrazioni d'acqua.

delle opere di protezione a mare, l'allargamento dell'ultimo tratto del canale, all'interno del quale i natanti saranno ormeggiati ad appositi pontili galleggianti, mentre i servizi comprenderanno anche un cantiere per le riparazioni. La ricettività dovrebbe salire

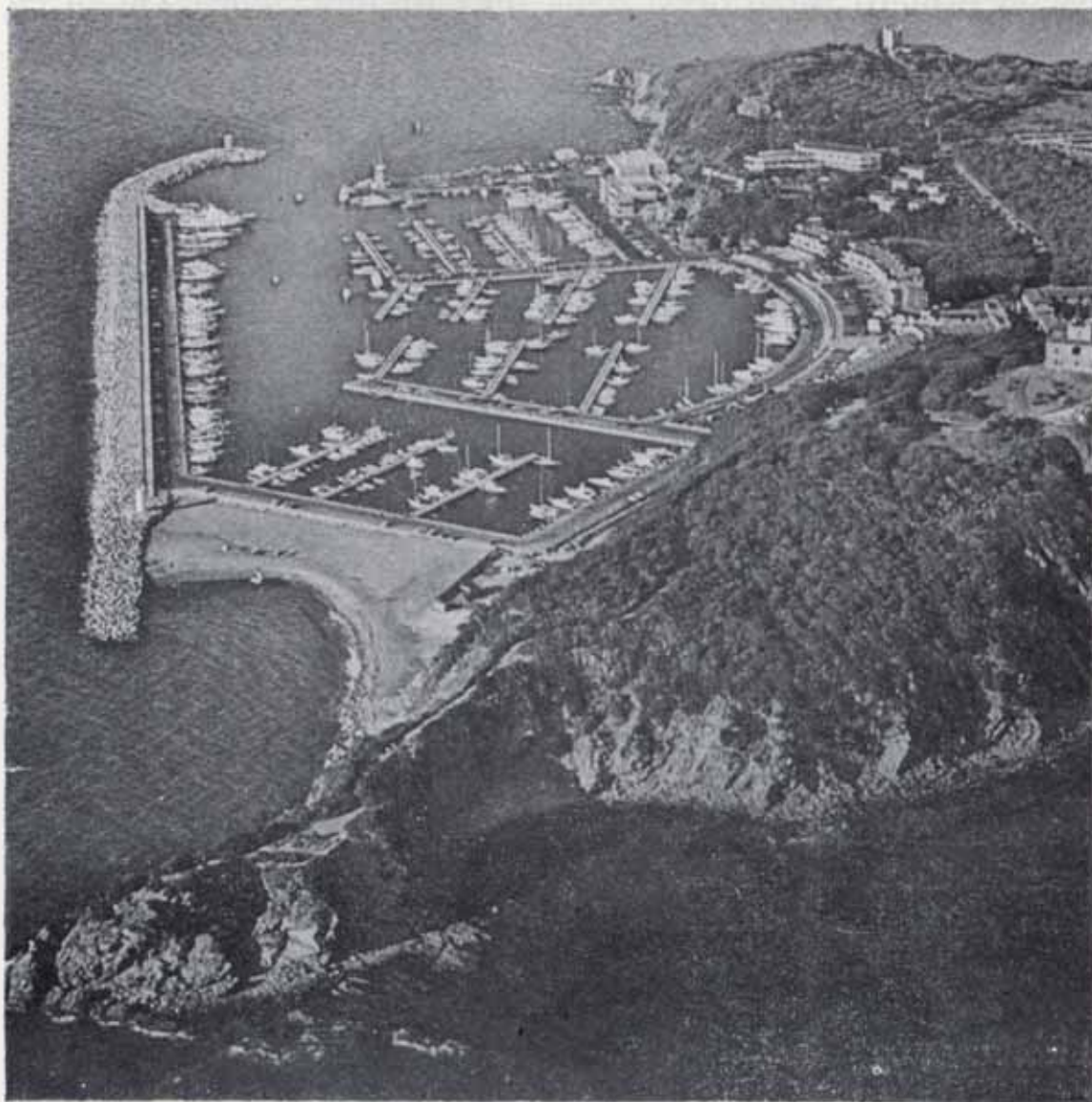


Fig. 11 - Veduta aerea del porto turistico di Punta Ala

a ben 1.000 posti-barca, raggiungendo una delle punte più alte dell'intera regione.

Tra Follonica e Castiglione della Pescaia è situato il grande porto turistico di *Punta Ala*, ubicato tra la punta omonima e Punta Hidalgo, estreme propaggini nord-occidentali di Poggio Peroni (m. 349), e fronteggiato da scogli anche di notevoli dimensioni.

Il porto, entrato in funzione nel 1976, è dotato di 895 posti-barca (o 903, secondo i dati della Regione), 90 dei quali sono riservati a natanti di passaggio, che possono sostare a pagamento per un massimo di 48 ore, fino a una lunghezza massima di 40 metri e su fondali che raggiungono i 5,5 m. Il porto è suddiviso in tre bacini protetti verso ovest dalla diga foranea, lunga 750 m ed orientata in direzione sud-sud-ovest/nord-nord-est: l'imboccatura si apre a nord-est ed è larga circa 70 metri, mentre una torre di controllo provvede a guidare i natanti in entrata. I tre bacini — fronteggiati da una serie di condomini a due piani, disposti ad arco — dispongono di 13 pontili sistemati a pettine, che portano lo sviluppo complessivo delle banchine a circa 4.500 metri, mentre lo specchio d'acqua interno è di oltre 100.000 m². Marina di Punta Ala è dotata di un cantiere per le riparazioni, che provvede anche alle operazioni di alaggio e rimessaggio e alla manutenzione dei natanti: a questo scopo vi sono uno scalo di alaggio, una vasca per il sollevamento di natanti (fino a 50 t) e un capannone. Il porto turistico offre poi una nutrita gamma di servizi di tipo commerciale (banca, cambio valute, ufficio postale, *supermarket*, ristoranti, *boutiques*), oltre a quelli più specificamente connessi con la nautica, che comprendono la vendita del ghiaccio, le informazioni meteorologiche e la possibilità di allacciamento telefonico e televisivo a bordo. Un paio di km ad est del porto è situato il centro turistico di Punta Ala, con 4 esercizi alberghieri (700 posti-letto), un campo da golf a 18 buche, un campo da polo, centro di equitazione, palazzo dei congressi, campi da tennis e stabilimenti balneari. La parte residenziale è costituita da numerose villette e appartamenti in pietra viva e stile « neo-mediterraneo », architettonicamente ben inseriti nel verde di Poggio Le Mandrie, e dai due lunghi e bassi condomini di colore giallastro, assai meno felici, situati nella piana del Gualdo. Nel « comprensorio » di Punta Ala²⁷, infine, è stato realizzato un capillare reticolo di strade che

²⁷ Il « comprensorio » di Punta Ala interessa il settore settentrionale del Comune di Castiglione della Pescaia: i suoi limiti orientali toccano Poggio Peroni (m 350), Poggio Le Bozze (m 293) e Poggio Scoglietto (m 136), mentre restano esclusi il padule del Gualdo e la Punta Hidalgo. L'area, che ha una superficie complessiva di 918 ha, fu venduta nel 1949 dagli eredi del gerarca fascista Italo Balbo alla Società Punta Ala - oggi « Marina di Punta Ala » S.p.A. - che ha ottenuto la concessione demaniale dell'approdo per la durata di 50 anni.

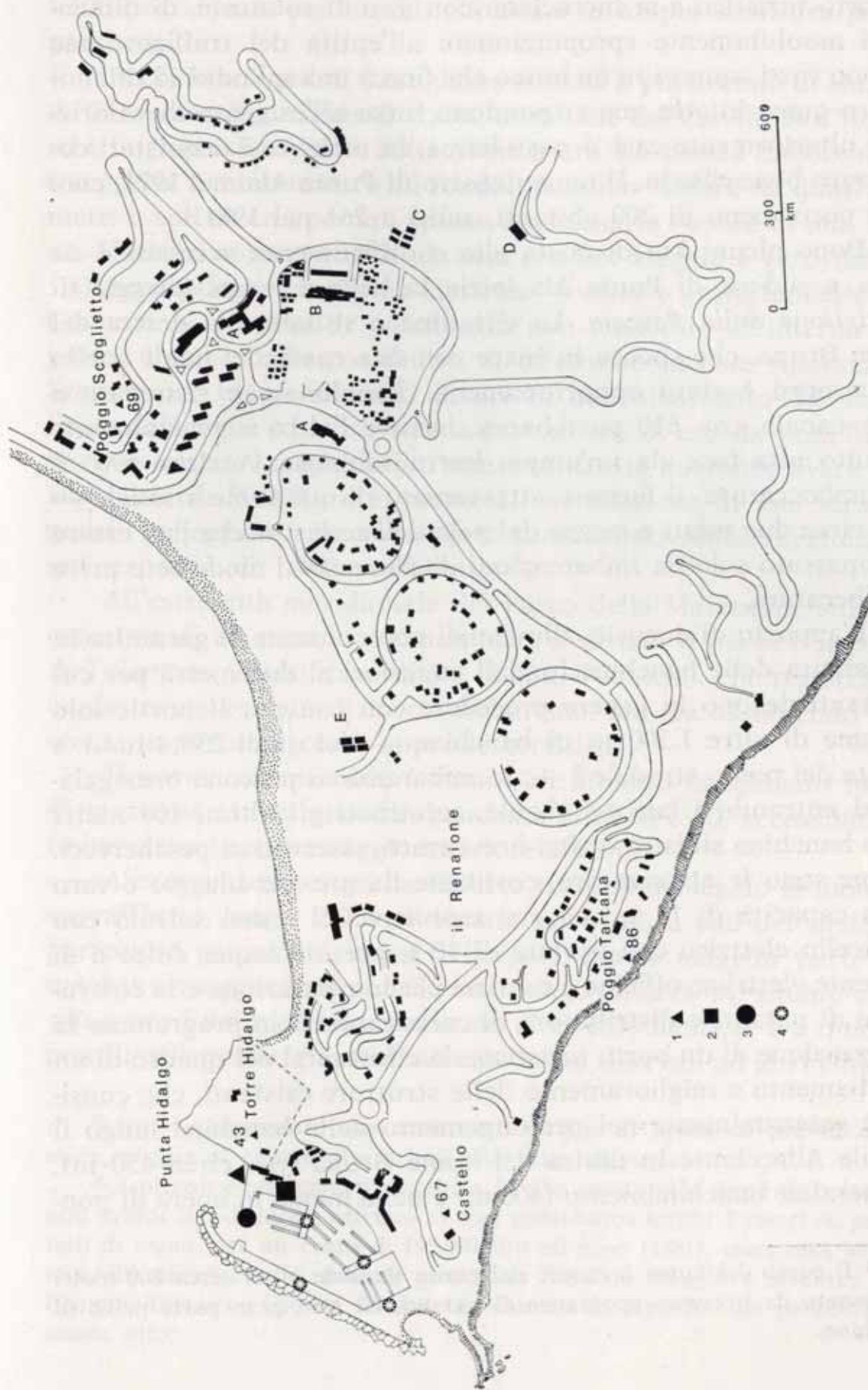


Fig. 12 - Insediamenti e infrastrutture turistiche a Punta Ala. - Servizi e impianti sportivi del centro di Punta Ala: A) alberghi; B) banca; C) centro ippico; D) campo di tennis; E) campi di golf; Attrezzatura del porto turistico; 1. scalo di alaggio; 2. officina riparazioni; 3. rifornimento di carburante; 4. prese di acqua dolce (principali).

collegano le varie zone residenziali col centro di Punta Ala e con il porto turistico e si incrociano con grandi rotatorie, di dimensioni assolutamente sproporzionate all'entità del traffico: esse aprono vasti squarci in un bosco che fino a una quindicina di anni fa era quasi intatto, ma rispondono forse all'esigenza di valorizzare ulteriormente case e posti-barca, in molti casi acquistati come puro bene-rifugio. Il nuovo centro di Punta Ala, nel 1971, contava poco meno di 200 abitanti, saliti a 261 nel 1981.

Dopo alcuni km di costa alta e difficilmente accessibile da terra, a sud-est di Punta Ala inizia la bella e lunga spiaggia di *Castiglione della Pescaia*. La cittadina è situata alla destra del fiume Bruna, che sbocca in mare con due rami, dei quali quello più a nord è stato opportunamente banchinato e sistemato a porto-canale, con 610 posti-barca, mentre l'altro è generalmente ostruito alla foce da un'ampia barra sabbiosa. A circa 600 m dall'imboccatura, il fiume è attraversato da un ponte stradale — alto circa due metri e mezzo dal pelo dell'acqua — che può essere sottopassato solo da imbarcazioni di dimensioni modeste e prive di alberatura.

L'apporto di depositi alluvionali non consente di garantire in prossimità delle banchine fondali superiori ai due metri, per cui i natanti devono in genere procedere con cautela. Il porticciolo dispone di oltre 1.300 m di banchine — dei quali 250 situati a monte del ponte stradale²⁸ —; le imbarcazioni possono ormeggiare ad entrambi i lati del canale, eccettuati gli ultimi 100 metri della banchina sinistra e altri brevi tratti, riservati ai pescherecci. Buone sono le attrezzature, costituite da gru per alaggio e varo della capacità di 11 t, una gru mobile da 5 t, uno scivolo con verricello elettrico con portata di 40 t, prese d'acqua dolce e di corrente elettrica, officine e cantieri per la riparazione e la costruzione di natanti e distributore di carburanti. È in programma la realizzazione di un porto turistico, da effettuarsi nel quadro di un ampliamento e miglioramento delle strutture esistenti, che consisterà essenzialmente nel prolungamento delle banchine lungo il Canale Allacciante in destra del fiume Bruna (per circa 450 m), nel parziale banchinamento (400 m) e nella messa in opera di pon-

²⁸ Il corso del fiume a monte del ponte stradale è per circa 800 metri interessato da presenze spontanee di natanti, ed è in gran parte privo di banchine.

tilette lungo il corso del fiume. Il porto avrà una capacità di ben 1.100 posti-barca, per i quali già esiste un'ampia struttura per il parcheggio.

Pochi km. a sud di Castiglione si situa il porticciolo di *Marina di Grosseto*, che utilizza il tratto terminale del Canale San Rocco ed è in grado di ospitare 850 imbarcazioni. La stretta imboccatura è soggetta a interrimento e i fondali possono variare da quasi due metri a soli 60 cm, per cui spesso è necessaria l'opera di una benna. I servizi sono costituiti da una gru per alaggio e varo (fino a 5 t), acqua dolce e corrente elettrica — offerte gratuitamente dal Comune — ed aree di parcheggio non custodite all'interno del porto, nonché dalla possibilità di effettuare piccole riparazioni. Stanno per essere ultimati lavori di banchinamento del tratto finale del canale ed è prevista la costruzione di una darsena lungo la riva sinistra. Lo specchio d'acqua utilizzato dovrebbe avere una superficie di 50.000 m² e, grazie all'installazione di una serie di pontili galleggianti, il nuovo porto turistico dovrebbe raggiungere una capacità di 1.400 posti-barca²⁹.

All'estremità meridionale del Parco della Maremma, sul lato orientale di un piccolo promontorio, è situato il paese e il porto di *Talamone* (classificato di I e II cat., 4^a classe), che registra un modesto movimento di merci imbarcate, ma sta assumendo crescente importanza come approdo turistico.

Il porto commerciale è dotato di moletto banchinato lungo 45 m, cui si connettono due banchine di m 60 e 50, accessibili ad imbarcazioni con pescaggio inferiore a 3,8 m.

Alcune imbarcazioni da diporto trovano ormeggio al molo di soprafflutto, lungo 150 m e situato poco più a sud del moletto, pericoloso per alcuni massi affioranti; ma la maggior parte dei natanti ormeggia a un pontile fisso lungo circa 60 m, situato poco più a nord del moletto e riservato al circolo nautico, e a quattro pontili galleggianti paralleli ad esso, pure riservati ad altri *clubs*³⁰.

²⁹ Quasi certamente esso non sarà dotato di opere di protezione a mare, al fine di evitare alterazioni alla linea di costa.

³⁰ I piccoli *clubs* privati, gestiti a livello amatoriale come associazioni non aventi fini di lucro, offrono ai soci posti-barca larghi 3 metri su pontiletti di legno, per un costo di 195.000 lire all'anno (1981), compresa acqua, luce, illuminazione dei pontili, guardiano fisso da maggio a ottobre, (cfr. REGIONE TOSCANA - GIUNTA REGIONALE, *Nautica da diporto - La proposta toscana, cit.*).

La capacità è attualmente di 285 imbarcazioni, ma ad esse devono aggiungersi alcune decine di piccoli natanti ormeggiati lungo il tratto terminale del canale di bonifica che sbocca a nord della banchina adibita al traffico commerciale, e dal cui argine sinistro si dipartono il pontile fisso e quelli galleggianti, per cui la capacità complessiva non dovrebbe essere lontana dalle 400 unità. Il Comune di Orbetello ha presentato un progetto di ristrutturazione del porticciolo accolto dalla Regione, che prevede la sua elevazione al rango di porto turistico per 600 posti-barca, ricavati tramite la messa in opera di pontili galleggianti nello specchio d'acqua esterno al porto.

Fra Talamone e l'Argentario la costa è priva di approdi, e la proposta avanzata dal Comune di Orbetello per la costruzione di una darsena alla foce del fiume Albegna (200 posti-barca) è stata respinta in sede di dibattito regionale per non intaccare l'integrità ambientale della zona. Quanto all'*Idroscalo di Orbetello*, situato nella Laguna di Levante e sede di un importante centro velico per *wind-surf* del CONI, sarà attrezzato in modo da accogliere 140 derive a vela, e qualificato come punto di ormeggio.

Lungo il canale di *Santa Liberata*, all'estremità sud-occidentale del Tombolo della Giannella, ormai nei pressi dell'Argentario, si sono negli ultimi anni sviluppate per iniziativa privata strutture precarie in grado di accogliere circa 250 natanti. Il potenziamento dello scalo, per il quale sono state avanzate proposte miranti a realizzare una ricettività di 1.000-1.300 imbarcazioni piccole e medie, è stato giudicato incompatibile con la necessità di salvaguardare la laguna dall'inquinamento arrecato dai motori dei natanti, ed è anzi previsto lo smantellamento delle strutture esistenti. La stessa sorte dovrebbe toccare alla Cala del Pozzarello, tra Santa Liberata e Porto Santo Stefano, dove in estate sono ormeggiate su gavitelli dalle 100 alle 200 imbarcazioni, né verrà consentita la realizzazione di un nuovo porto turistico in località Punta Nera, situata poco più a ovest: la riconosciuta necessità di 750 nuovi posti-barca, infatti, dovrà essere soddisfatta operando all'interno delle strutture esistenti nel porto di S. Stefano.

Porto Santo Stefano, cui sopra si è accennato, è il capoluogo del Comune di Monte Argentario ed il suo porto — classificato di I e II categoria, 3^a classe — registra attività commerciali non trascurabili, con circa 100.000 t di merci sbarcate e imbarcate nel 1980, e svolge un ruolo rilevante a livello regionale per quanto

riguarda la pesca. Tuttavia, data la forte affluenza di turisti nell'Argentario e la mancanza di spiagge e cale raggiungibili da terra³¹, la nautica da diporto vi ha registrato un forte sviluppo, ma trova spazi solo all'interno delle strutture portuali della cittadina: nel Porto Vecchio, lungo la banchina Pilarella, che si sviluppa per circa 150 metri, trovano rifugio 75 imbarcazioni, ma l'ormeggio è pericolosamente esposto ai venti del I quadrante; nel più recente

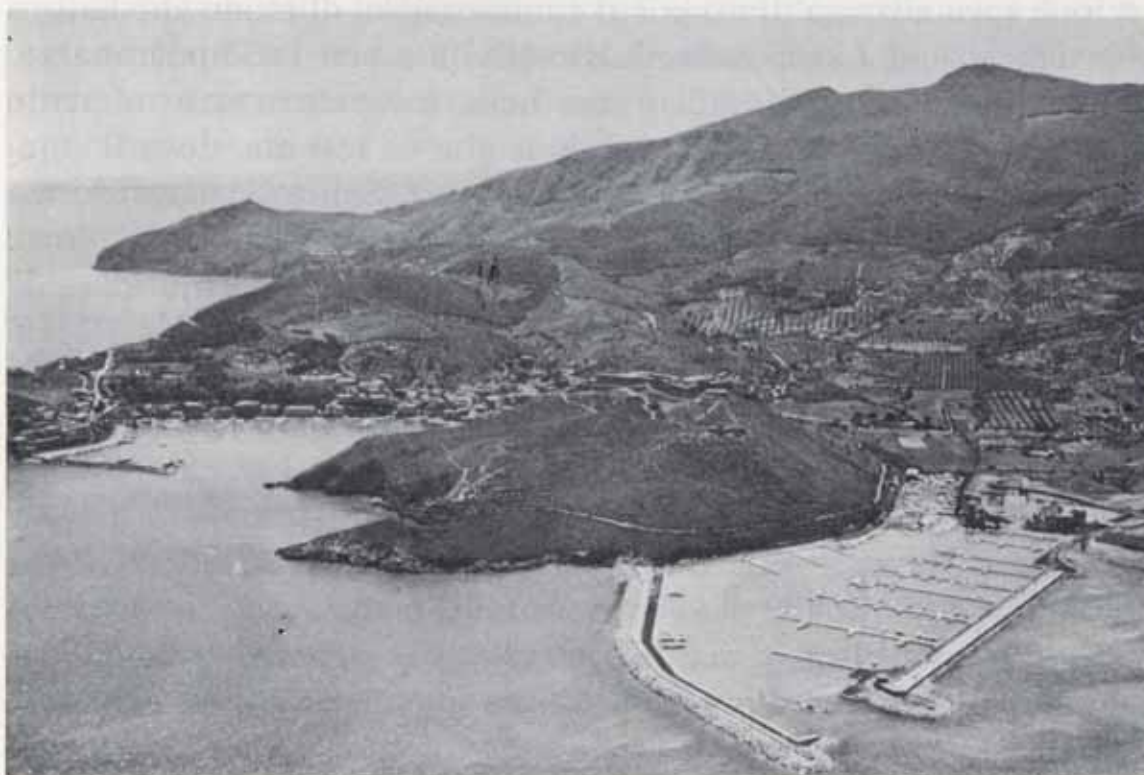


Fig. 13 - Veduta aerea del porto turistico di Cala Galera

Porto del Valle, situato poche centinaia di metri a sud-est del primo, possono trovare ormeggio fino a 230 imbarcazioni, soprattutto all'interno della darsena, sempre affollata. Le banchine si sviluppano per quasi 1.000 metri, ma alcuni tratti sono vietati al diporto (Pontili di Levante, scalo Colombo, banchina a nord-ovest del pontile Valle); lo specchio d'acqua interno ha in complesso una superficie di oltre 100.000 m². Nonostante la presenza di di-

³¹ Ciò è imputabile anche alla privatizzazione quasi totale della fascia costiera, dove una catena quasi ininterrotta di ville si è accaparrata con l'assenso del Comune vasti appezzamenti di terreno, che dalla litoranea « in cornice » Porto S. Stefano - Cala Piccola scendono fino al mare precludendolo alla fruizione pubblica.

creti servizi (acqua, carburante, gru per alaggio e varo con portata fino a 80 t, scivoli con verricelli elettrici, 5 capannoni per il rimessaggio), l'afflusso nelle acque del porto di scarichi urbani inquinanti e la presenza di navi mercantili pongono Porto S. Stefano in condizione di svantaggio rispetto ai vicini approdi di Talamone e Porto Ercole e, ovviamente, al porto turistico di Cala Galea. Per eliminare tali disagi, il piano regionale prevede di trasformare i due scali del Valle e di Pilarella in porto turistico come sezione specializzata di un porto commerciale, di modo che la loro ristrutturazione faccia salire la ricettività a ben 1.050 posti-barca.

Porto Ercole è situato in una bella insenatura naturalmente protetta da tutti i venti, ad eccezione che da levante, dove il compito è peraltro assolto da un molo foraneo (Santa Barbara) lungo circa 240 metri, la cui apice si trova in corrispondenza del Forte San Filippo. Il porto (I cat.) è banchinato nella parte meridionale e sud-occidentale (lungomare Doria) per 600 metri di sviluppo complessivo, mentre altrove dispone di piccoli pontili. Vi trovano ormeggio, in alta stagione, non meno di 430 imbarcazioni di varie dimensioni, sia alle banchine che su corpi morti al centro dello specchio d'acqua — se il loro pescaggio è maggiore —. Il porticciolo offre la possibilità di rifornimento di carburante, d'acqua dolce, una gru mobile da 7 t e uno scalo d'alaggio con portata fino a 300 t, mentre le aree di parcheggio sono modeste. È prevista la realizzazione di un porto turistico potenziando le strutture esistenti con l'installazione di tre nuovi pontili galleggianti e con il necessario adeguamento dei servizi alle esigenze che comporta la nuova qualifica, portando la capacità del porto a 580 imbarcazioni.

Poco più a nord di Porto Ercole si apre l'insenatura di Cala Galera, limitata a sud dal Monte Filippo (m 118) — sovrastato da un forte spagnolo — e a nord dal Poggio Pertuso (m. 104). Essa ospita la *Marina di Cala Galera*, situata nel settore meridionale della cala e limitata a nord dalla foce del Fosso Boccadoro, dalla quale è separata da un molo di sottoflutto lungo circa 500 m; verso sud il porto è protetto da un molo frangiflutti a due gomiti, lungo poco meno del precedente, mentre l'imboccatura è larga 75 metri. I posti-barca sono 650 (750 secondo i dati della Regione), dei quali 556 sono privati e gli altri riservati alle imbarcazioni di passaggio, fino a una lunghezza massima di 50 m. Il porto — ultimato nel 1974 — ha uno specchio d'acqua interno di 110.000 m²

e uno sviluppo complessivo delle banchine di 3.000 m. Ampia è la gamma dei servizi offerti, che consistono in prese d'acqua dolce e di corrente elettrica, rifornimento di carburante, possibilità di allacciamento telefonico e televisivo in banchina per le imbarcazioni maggiori, aree di parcheggio per auto e carrelli adeguati alla capienza del porto, mentre una torre di controllo guida tramite altoparlanti l'ingresso dei natanti nella darsena. Marina di Cala Galera conta ben tre società specializzate in riparazioni, calafataggio e rimessaggio delle imbarcazioni (« Cantiere Nautico » s. r. l., « Artigiana Nautica » s. n. c., « Soc. Boccadoro » s. r. l.), che occupano una superficie complessiva di circa 13.000 m²; esse dispongono di un *travelift* da 40 t, una gru mobile da 25 t, uno scivolo con verricello elettrico da 300 t. Cala Galera è completata da una serie di infrastrutture commerciali di notevoli proporzioni, quali supermercato alimentare, ristorante, bar, negozi, *boutiques*, banca. È stato valutato — i dati sono del 1975 — che Cala Galera, in media, dia lavoro a circa 300 persone al giorno³², con punte massime fino a 500, comprendendo in questi dati sia il personale addetto alla sezione commerciale che quello adibito alla gestione del porto. L'altra faccia della medaglia è costituita dalla valorizzazione dei posti-barca come beni-rifugio e dalla conseguente « ondata di cemento » che ha interessato le aree prospicienti il porto, come ad es. Poggio Pertuso, letteralmente coperto di ville. La proposta di ampliamento del porto turistico verso nord, in modo da interessare l'intera cala, al fine di ricavare altri 400 posti-barca, è stata respinta non solo per arginare il processo di privatizzazione che sta interessando i tratti più belli delle coste del Grossetano, ma anche perché le opere portuali esistenti hanno già alterato l'equilibrio della costa. Infatti, ad un avanzamento della linea di costa per un fronte di circa 300 m immediatamente a nord-est di Poggio Pertuso, si contrappone l'arretramento del successivo tratto di litorale (almeno 1 km) del Tombolo di Feniglia.

d) *Le isole*. - L'Arcipelago Toscano, com'è noto, è costituito da 7 isole³³, da alcuni isolotti e numerosi scogli³⁴. Se Pianosa e la

³² Cfr. F. MEGNA, *Un nuovo porto turistico nell'Argentario: Cala Galera*, cit.

³³ Capraia, Elba, Gorgona, Montecristo e Pianosa in provincia di Livorno; Giannutri e Giglio in provincia di Grosseto. La superficie complessiva è di circa 290 km².

³⁴ Tra i principali ricordiamo l'isola di Palmaiola (altezza massima 84

bellissima Gorgona sono purtroppo interdette al turismo ed alla nautica, perché totalmente occupate da colonie penali, e se l'altrettanto bella Montecristo è praticamente inaccessibile in quanto costituisce un'area di protezione floristico-faunistica, le altre sono frequentate da maggio a settembre da un crescente numero di turisti, attratti da un mare particolarmente pulito e da un clima mitissimo, con temperature mediamente superiori di 1-2 °C rispetto alla prospiciente costa toscana.

Tralasciando dunque la Gorgona, l'isola più settentrionale è quella di Capraia, il cui porto si situa nella parte nord-orientale, limitato a sud-est dalla Punta del Ferraione e a nord-ovest dalla Punta di Porto Vecchio; esso è protetto verso oriente da un molo lungo 140 m, con direzione NNO-SSE, dal quale si diparte un braccio di una trentina di metri. All'interno dello specchio d'acqua, banchinato nella parte settentrionale, trovano ormeggio 85 imbarcazioni, mentre i traghetti di linea fanno scalo a un pontile di attracco esterno al molo foraneo. Lo specchio d'acqua normalmente utilizzato dalle imbarcazioni da diporto è modesto (2.500-3.000 m²), ma si deve aggiungere che nei mesi estivi alcune decine di natanti gettano l'ancora in ordine sparso al largo della banchina. I servizi sono essenziali (acqua, carburante, piccole riparazioni, scalo di alaggio senza verricello elettrico). Il Comune ha avanzato la proposta di realizzare un porto turistico da 220 posti-barca nello specchio d'acqua di fronte alla torre saracena, ad ovest dell'attuale porticciolo, e lungo il torrente Vado del Porto, mediante un'opportuna escavazione del fondo e un banchinamento delle sponde, proposta che è stata accolta a patto che si mantenga nella zona un'area riservata alla balneazione; problemi di parcheggi, poi, non si dovrebbero presentare, in quanto in futuro sarà consentito nell'isola solo lo sbarco di autoveicoli adibiti al rifornimento e all'espletamento di servizi ³⁵.

Nell'Elba, *Portoferraio* ha un porto classificato di I categoria, che registra un cospicuo movimento di passeggeri (oltre 1,6 milioni nel 1980) e di merci (700.000 t) ed attualmente offre pure le mi-

m) e l'isola di Cèrboli (alt. mass. 71 m) nel Canale di Piombino; le isole Gèmini presso Capoliveri, l'isola di Ortano presso Rio Marina e le Formiche di Grosseto, una serie di grossi scogli tra l'Elba e i monti dell'Uccellina.

³⁵ L'unica strada asfaltata è lunga meno di un km e sale dal porto ai 52 metri del centro di Capraia, capoluogo dell'isola; un'altra strada a fondo naturale, molto tortuosa, porta in direzione opposta, alla colonia penale.

glieri attrezzature dell'intero arcipelago per il diporto nautico. Il porto si compone di un avamposto, con una superficie dello specchio d'acqua di 390.000 m², e del Porto Vecchio (o Darsena), dominato dai cinquecenteschi Forti della Stella e del Falcone, con uno specchio d'acqua di 45.000 m², mentre traghetti ed aliscafi attraccano ai tre pontili del porto Nuovo, situato più ad ovest. Barche e panfili sono ormeggiati alla Darsena (Calata Mazzini — lunga 120 m —, Calate Matteotti e Bùccari lunghe in complesso 260 m), la cui imboccatura è limitata dalla Punta del Torrione e dal Molo della Sanità, alla Calata Italia — lunga 300 m, tra la Darsena e i pontili di attracco dei traghetti — e in località San Giovanni, tra la Punta delle Grotte e la foce del Fosso della Madonnina, nel settore meridionale della Rada di Portoferraio; la capacità ricettiva è in complesso di 300 posti-barca e i servizi sono costituiti da acqua dolce, carburante, gru per alaggio e varo (fino a 50 t), scivoli con verricello elettrico ed aree di parcheggio pubbliche, mentre i cantieri navali offrono la possibilità di effettuare riparazioni e capannoni per il rimessaggio (fino a 200 natanti).

Nel quadro di una riqualificazione delle strutture dell'Elba per la nautica da diporto, da alcuni anni si è riconosciuta la necessità di realizzare un porto turistico nella Rada di Portoferraio, ed ultimamente si è assistito ad un acceso dibattito per la scelta del progetto da approvare. La società « Torre del Sale » ha proposto la realizzazione di un grande porto turistico per 620 posti-barca in località Schiopparello, tra Magazzini e Punta delle Grotte, da attuare mediante escavazione di 100.000 m² di terreno; il Comune di Portoferraio le ha invece contrapposto il progetto di un porto turistico da 727 posti in località San Giovanni, in prossimità delle terme e dei cantieri navali. I vantaggi della prima localizzazione consisterebbero nei costi relativamente bassi, nella disponibilità di vaste aree per il parcheggio degli autoveicoli e nella posizione più appartata, gli svantaggi nello sbancamento di 10 ettari di terreno destinato ad usi agricoli e parzialmente già utilizzato in tal senso; la seconda si inserisce in un'area già urbanizzata con strutture edilizie in parte da recuperare, è dotata di acquedotto, fognature, illuminazione ed altre infrastrutture primarie ed è collegata al centro di Portoferraio da una strada provinciale servita da trasporti pubblici urbani; ma, data la sua ubicazione, pone il problema del pericolo di collisione tra le navi di linea e i natanti da diporto e del possibile insabbiamento, né ha molti spazi disponi-

bili per il parcheggio. La Regione Toscana in un primo tempo ha accolto la proposta del Comune, ma successivamente ha suggerito di individuare un'altra localizzazione tra quella proposta e le strutture portuali già esistenti, finché è stato prescelto il sito de Le Grotte.

Il previsto porto turistico, comunque, comprenderà anche una sezione specializzata all'interno del porto commerciale, per una ricettività complessiva di ben 1.050 barche.

Gli altri porticcioli dell'isola, ad eccezione di Marciana Marina, hanno invero una ricettività assai modesta, ma è bene tener presente che nel periodo estivo spesso vi trova rifugio in modo più o meno precario almeno il doppio dei natanti che teoricamente sono in grado di accogliere. Il porticciolo di *Marciana Marina* è situato all'estremità occidentale del centro abitato ed è protetto a nord da un molo lungo 150 m, in buona parte riservato a imbarcazioni commerciali e da pesca, mentre lo sviluppo complessivo delle banchine è di circa 400 m; barche e *yachts* usufruiscono di parte della banchina del molo e delle banchine situate di fronte ad esso, la cui capacità complessiva, compresi gli ormeggi in seconda fila, è di 290 posti-barca. Il porto è dotato di uno scalo di alaggio, di una gru mobile da 3 t e di un distributore di carburante, oltre ad aree di parcheggio pubbliche. La realizzazione dell'approdo turistico, come sezione specializzata del porto, permetterà di perfezionare e completare la gamma dei servizi, mentre la capacità resterà sui 300 posti-barca.

Un porto turistico di notevoli dimensioni (650 posti-barca) dovrà sorgere poi a *Cavo*, forse la località balneare di più antica frequentazione dell'Elba, sulla costa orientale dell'isola di fronte a Piombino, e la sua localizzazione è stata stabilita ad est del centro abitato, lungo il tratto di costa compreso tra Monte Belvedere e Punta delle Paffe. Il porticciolo di Cavo, attualmente, ha uno sviluppo di oltre 150 m di banchine, cui possono ormeggiare di punta alcune decine di barche (altre sostano occasionalmente in ordine sparso nella cala), mentre su un prolungamento del molo di levante attraccano la motonave e l'aliscafo; i servizi consistono solamente in una presa d'acqua e di energia elettrica e nel rifornimento di carburante.

Porto Azzurro è un porto di I categoria (rifugio) situato in un'insenatura che si apre lungo il lato settentrionale del Golfo di Mola — profondo un km e mezzo — sovrastata ad est dal forte

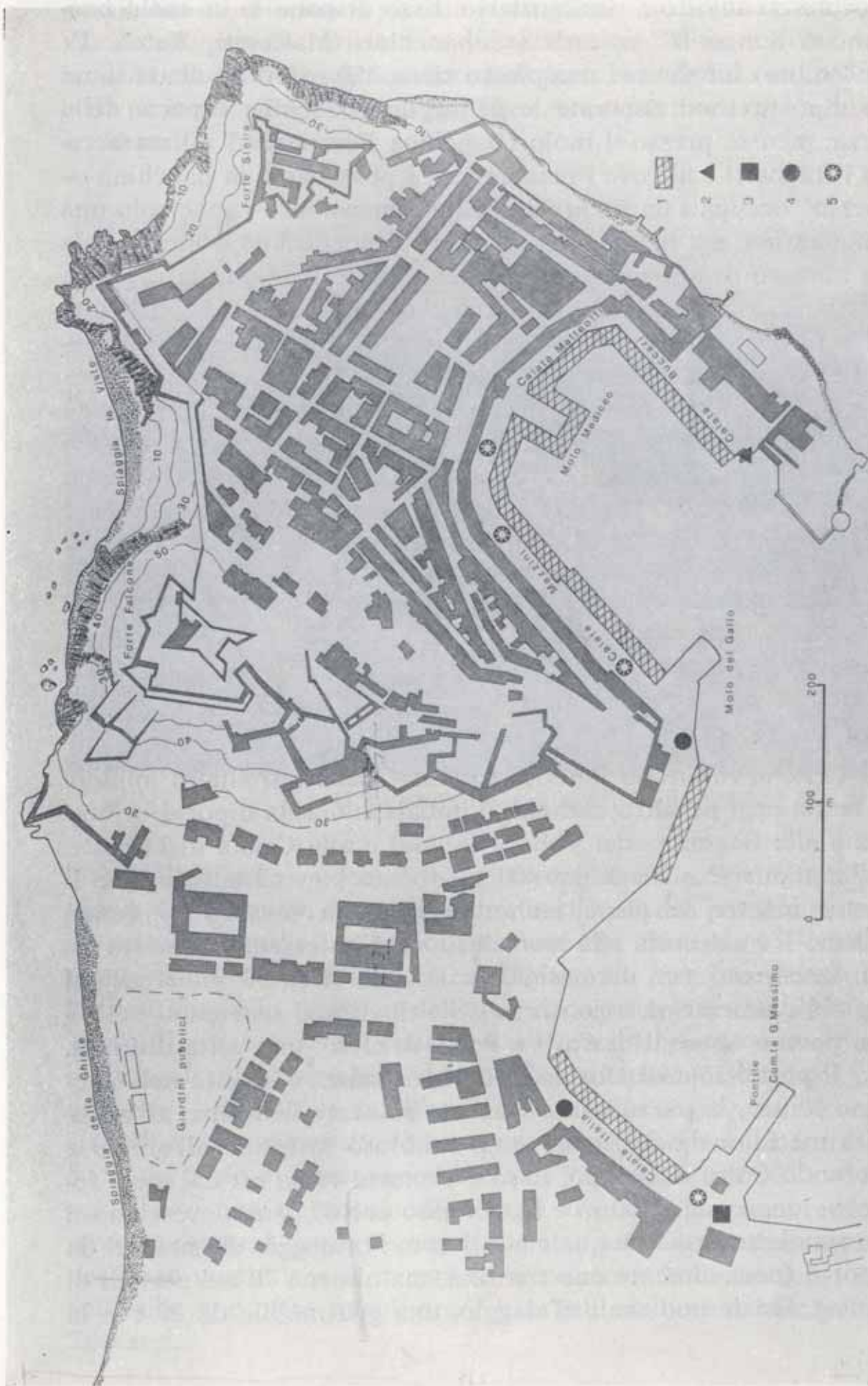


Fig. 14 - Portoferraio - Infrastrutture per la nautica da diporto: 1) spazi riservati alla nautica; 2) scalo di alaggio; 3) officina riparazioni; 4) rifornimenti di carburante; 5) prese di acqua dolce.

secentesco adibito a penitenziario. Esso dispone di un molo banchinato lungo 80 m e di tre banchine (Matteotti, Roma, IV Novembre) lunghe nel complesso circa 250 m. Alle imbarcazioni da diporto sono riservate le prime due banchine e parte della terza, mentre presso il molo (Banchina Foranea, 65 m) attraccano i traghetti e altrove i pescherecci. I posti-barca in banchina — spesso occupati da *yachts* di medie dimensioni — sono solo una cinquantina, ma nei periodi di punta il porticciolo è intasato da un numero di imbarcazioni pari ad almeno tre volte la capacità effettiva, ormeggiate alla meglio in 2^a o 3^a fila. I servizi consistono nella possibilità di piccole riparazioni e di rifornimento di carburante, oltre a un parcheggio custodito. Per ovviare a tali inconvenienti, verrà realizzato all'interno della zona portuale un approdo turistico da 150 posti-barca come sezione specializzata del porto commerciale, operando nell'ambito delle strutture esistenti, e un nuovo porto turistico a *Cala di Mola*, in fondo al golfo omonimo e in Comune di Capoliveri, con una capacità di 500 posti-barca; quest'ultimo, tuttavia, sarà subordinato ad accurati studi al fine di scegliere la migliore localizzazione, dato il considerevole valore ambientale della cala stessa.

Rio Marina possiede un porto commerciale (II cat., 2^a cl.), protetto verso est da un molo foraneo a tre gomiti e a nord da un breve pennello, con uno specchio d'acqua di oltre 30.000 m², sul quale si riflettono le rocce rossastre delle retrostanti miniere di ferro, oggi peraltro chiuse. Le imbarcazioni da diporto ormeggiano alla Banchina dei Voltoni (a sud) e alla Calata di Levante utilizzando circa metà dei 400 m di banchine di cui dispone il porto, mentre la parte restante del molo foraneo — lungo 170 m — è riservata alle navi di linea. Non essendo previsto alcun intervento per il turismo nautico, le circa 30 imbarcazioni che abitualmente vi sono ormeggiate dovranno sistemarsi nei vicini porti e approdi di Cavo e Porto Azzurro, una volta ultimati.

Il porticciolo di *Marina di Campo*, infine, è situato nell'omonimo centro, la più elegante stazione balneare dell'Elba, all'estremità meridionale del lungo arco sabbioso in fondo all'ampio e profondo Golfo di Campo. Esso è protetto verso est dal molo foraneo, lungo quasi 100 m e banchinato per 60, verso ovest da un altro moletto presso il quale è tollerato l'ormeggio dei natanti da diporto (normalmente una trentina, ma almeno 70 nei periodi di punta). Esiste uno scalo d'alaggio, una gru mobile da 20 t e la

possibilità di effettuare piccole riparazioni. La prevista realizzazione dell'approdo turistico, come sezione specializzata di un porto di II cat. e 3^a classe, consentirà di perfezionare i servizi offerti e di razionalizzare gli ormeggi, che comunque non supereranno le 50 unità.

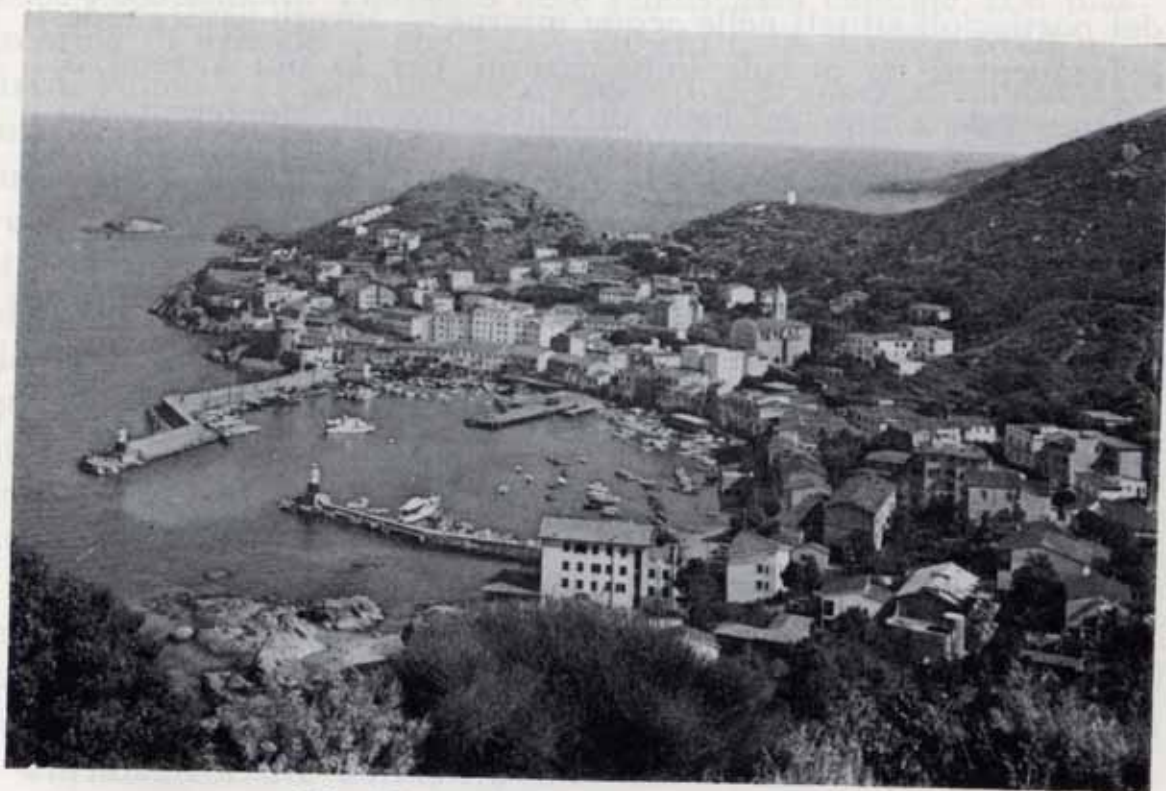


Fig. 15 - Veduta del porto del Giglio

Tralasciando i pochi ormeggi offerti da Cala Spalmatoi, nell'Isola di Giannutri, dove esiste un pontile privato per il diporto e un secondo pontile per le imbarcazioni che effettuano il collegamento con Porto S. Stefano e col Giglio, non resta che esaminare l'ultimo approdo turistico dell'arcipelago, e cioè quello di *Giglio Porto*. Il porto — classificato di I e II cat., 4^a classe — è situato in una piccola insenatura della costa orientale dell'isola e può ospitare — ma forse sarebbe il caso di dire *costipare* — circa 200-220 imbarcazioni da diporto, che ormeggiano in un tratto di 50 m del Molo di Levante e al Molo di Ponente, e in 2^a, 3^a e 4^a fila negli spazi non rigorosamente vietati ai fini delle manovre delle navi traghetto. L'acqua — soprattutto se potabile — scarseggia e del resto costituisce il maggiore inconveniente di un soggiorno sull'isola, che offre angoli tra i più belli dell'intero Arcipelago Toscano.

Gli unici servizi sono costituiti da un verricello mobile da 20 t e da una gru mobile da 4 t per alaggio e varo, ma la situazione dovrebbe alquanto migliorare con la realizzazione di un nuovo porto turistico da 400 posti-barca, all'esterno del porticciolo esistente (il sito preciso non è stato ancora stabilito).

Per completare il panorama regionale, non resta che parlare dei porticcioli situati nelle acque interne — invero assai modesti e frequentati da piccole imbarcazioni, per lo più a remi o a vela — vale a dire dei laghi di Massaciuccoli, Montepulciano e Chiusi, tutti situati in pianure alluvionali. Il primo, che ha una superficie di 6,9 km² e una profondità massima di poco più di 4 metri, ospita in una piccola darsena situata nei pressi della villa Puccini a Torre del Lago poche decine di barche. Il Lago di Montepulciano, che ha una superficie di 1,5 km² e una profondità massima — in inverno — di poco più di 3 metri, ha visto in passato diminuire la sua estensione in seguito a una bonifica per colmata; la proposta avanzata dal Comune di Montepulciano di riportare il lago all'antica estensione e di realizzare pontili ed ormeggi per 165 posti-barca è stata respinta dalla Regione, sia per l'alto costo che per i possibili danni all'ambiente, ed è anzi probabile che le sue acque vengano liberate anche dalle poche decine di natanti che usualmente vi stazionano. Il *Lago di Chiusi*, infine, esteso 7 km² e profondo al massimo meno di 6 metri, vede lentamente diminuire la sua superficie per il materiale alluvionale depositatovi dal torrente Tresa, suo immissario. Vi si pratica la pesca sportiva, alla quale si dedicano almeno una cinquantina di barche a remi o a vela, ormeggiate in un piccolo porticciolo situato lungo la sponda meridionale del lago e munito di due molli. È in progetto la ristrutturazione dei moli e il banchinamento di oltre un centinaio di metri della sponda, in modo da realizzare un punto di ormeggio per 100 posti-barca (solo per barche a remi), al fine di sviluppare la pesca sportiva e il turismo.

5. - Il ruolo dei cantieri nautici in Toscana.

In base ai dati forniti dal presidente dell'UCINA-Consornautica, i cantieri specializzati nella costruzione di imbarcazioni da diporto sarebbero circa 400 e darebbero lavoro a 23.000 dipendenti

diretti³⁶, mentre ben 106.000 persone lavorerebbero nell'indotto. I ricavi netti per vendite di unità da diporto di produzione italiana, sia sul mercato interno che su quello estero, sono stati pari a 240 miliardi di lire nel 1981, contro i 190 miliardi del 1980³⁷. In questo settore, la Toscana occupa una posizione di assoluta preminenza, contando circa un centinaio di cantieri e non meno di 3.500-4.000 addetti. Viareggio ne è l'indiscussa capitale, con una trentina di aziende — che ricaverrebbero dalle vendite 50-60 miliardi l'anno — e un numero di addetti difficilmente valutabile, ma sicuramente superiore al migliaio. Centri cantieristici assai importanti sono pure Pisa e Limite sull'Arno, in provincia di Firenze, che al pari di Viareggio contano imprese in grado di costruire scafi di dimensioni medio-grandi, differenziandosi dagli altri cantieri regionali, per lo più specializzati nella produzione di barche piccole o medio-piccole. I cantieri nautici toscani giungono a coprire ben il 70% della produzione nazionale di imbarcazioni da diporto, dal momento che gran parte dei natanti costruiti in altre regioni montano o assemblano parti di imbarcazioni costruite in Toscana.

Quasi tutte le aziende sono a carattere artigianale e contano in genere meno di 30 dipendenti; più di 100 addetti si hanno nei cantieri «Picchiotti» (140), «Benetti Fratelli» e «Benetti M. & B», tutti di Viareggio.

Viareggio, si è detto, è per la cantieristica da diporto una piccola capitale, che ha già prodotto più di 150 *super-yachts*, tra

³⁶ Nella già citata pubblicazione dell'UCINA (*La nautica italiana. Situazione, problemi, cifre*), si parla però di solo 5.600 addetti «fissi». Se questo dato corrisponde alla realtà, si deve dedurre che oltre 17.000 lavoratori risultano essere stagionali o comunque non «fissi». In un articolo del «Giornale nuovo» (16-7-1983) si legge che — secondo dati del Ministero della Marina Mercantile — i cantieri di produzione di barche da diporto in Italia sarebbero 670, di cui 270 produrrebbero il 70% del fatturato totale.

³⁷ In un comunicato-stampa della 1^a Mostra della Nautica di Viareggio (16-25 aprile 1983), ripreso anche in un articolo de «Il Sole - 24 Ore», si legge che in Italia vi sono 650 cantieri navali specializzati nella costruzione di imbarcazioni da diporto, che gli occupati — compresi quelli dell'indotto — sono circa 100.000 e che il totale delle entrate delle industrie di costruzioni navali (mercantili e da diporto) è di circa 500 miliardi di lire all'anno. Riguardo alle entrate ricavate dalla vendita delle sole imbarcazioni da diporto, la provincia di Lucca occupa il primo posto in Italia (16,5 miliardi nel I semestre del 1982).

i quali il noto panfilo « Nabila », di 2.000 t di stazza e 86 m di lunghezza.

Tra le aziende più importanti, oltre alle tre già citate, ricordiamo i cantieri « Codecasa », « SEC », « San Lorenzo », « Versilcraft », « Tecnomarine » e « C. U. V. », ubicati nel settore meridionale della città, per lo più oltre il Canale della Burlamacca³⁸.

A Marina di Carrara ha sede una delle due strutture pubbliche della regione nel settore cantieristico, e cioè il « Cantiere Apuania », che a differenza del « Luigi Orlando » di Livorno sembra non conoscere crisi, anche se la riservatezza e il mistero che lo avvolgono — peraltro abbastanza diffusi in tutto il settore — non permettono di avere un quadro esatto della situazione; esso comunque costruisce, accanto a navi-cisterna, navi-traghetto e rimorchiatori, anche *yachts* e *super-yachts*, e conta circa 500 addetti. A Pisa, costruzioni prestigiose e di notevoli dimensioni effettua il « Cantiere Navale di Pisa », situato sulla darsena del Canale dei Navicelli, alla periferia sud-occidentale della città; ma grande importanza rivestono pure i cantieri « dei Navicelli » e « Tirrenia », situati presso la base NATO di Tombolo, e i cantieri « Angeloni », vicino a S. Piero a Grado³⁹.

³⁸ Tra il 1979 e il 1983 (compresi), dai cantieri viareggini sono state progettate 29 imbarcazioni da diporto con stazza lorda superiore a 100 t, per complessive 7.000 t di stazza. Non va poi dimenticato che da un paio di anni si tiene a Viareggio nel mese di aprile una Mostra della Nautica « galleggiante » (*Floating Show*), durante la quale le imbarcazioni vengono presentate nella Nuova Darsena, in uno specchio d'acqua di 70.000 m² (80.000 visitatori nel 1983).

³⁹ Purtroppo, la Camera di Commercio di Pisa non ha mai voluto rispondere alle nostre ripetute richieste di informazioni e dati sui cantieri nautici pisani. Una certa collaborazione, invece, hanno offerto in primo luogo la Camera di Commercio di Lucca e quelle di Massa-Carrara e di Livorno, in minor misura la Camera di Commercio di Grosseto. Ostacoli insormontabili (e in fondo inspiegabili) si sono invece incontrati ogni qualvolta si è cercato di reperire notizie precise sull'entità e il valore della produzione dei vari cantieri e sul numero di addetti, o quando si è richiesta la collaborazione di importanti associazioni a carattere locale come l'UDINA (Unione delle Imprese Navali Artigiane) di Viareggio. Operosa ed assidua è stata invece la collaborazione della Regione Toscana, segnatamente nella persona del dott. G. Diaz, che intendiamo qui ringraziare. Un sincero ringraziamento va anche agli Uffici Tecnici dei Comuni di Castiglione della Pescaia, Portoferraio e Marciana Marina.

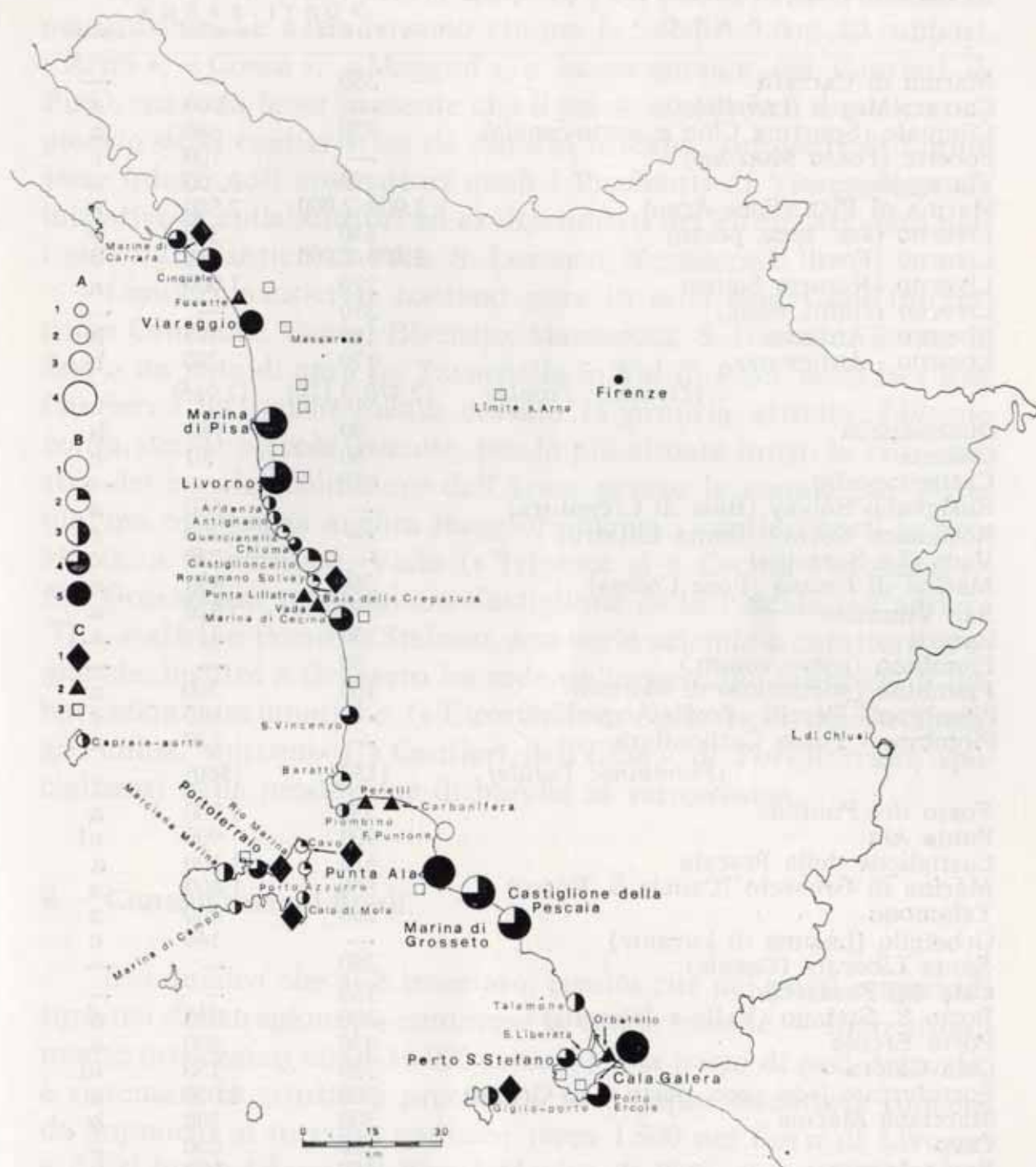


Fig. 16 - Distribuzione dei porti e approdi turistici e dei principali cantieri nautici:

A) *capacità ricettiva attuale*. 1 : meno di 100 posti-barca; 2 : da 100 a 350; 3 : 350-600; 4 : oltre 600. B) *attrezzatura*. Servizi considerati: scalo di alaggio, presa di acqua dolce, rifornimento di carburante, presa elettrica, officina riparazioni, servizio raccolta rifiuti, aree di parcheggio in porto, presa telefonica e/o televisiva. 1: da zero a 1 elemento presente; 2: da 2 a 3; 3: da 4 a 5; 4: da 6 a 7; 5: presenza completa. C₁) *porti turistici in progetto*; C₂) *approdi turistici in progetto*; C₃) *principali cantieri nautici*.

ELENCO DEI PORTI E APPRODI TURISTICI DELLA TOSCANA

P O R T O	P O S T I - B A R C A		c l a s s e
	a t t u a l i	p r e v i s t i	
Marina di Carrara	350	—	—
Carrara-Massa (Lavello)	—	900	a
Cinquale (Sporting Club e porto-canale)	570	600	a
Focette (Fosso Motrone)	—	100	c
Viareggio	470	2.200	a
Marina di Pisa (Foce Arno)	1.000/2.000	2.500	a
Livorno (sez. spec. porto)	330	330	b
Livorno (Fossi)	1.100/1.900	950	b
Livorno (Nazario Sauro)	220	1.000	a
Livorno (stabil. baln.)	370	—	—
Livorno - Ardenza	180	395	b
Livorno - Antignano	170	290	b
(Livorno: Totale)	(2.370/3.170)	(2.965)	
Quercianella	90	180	b
Chioma	50	50	c
Castiglioncello	450	—	—
Rosignano Solvay (Baia di Crepatura)	—	650	a
Rosignano Solvay (Punta Lillatro)	—	200	c
Vada (Le Saracine)	—	220	c
Marina di Cecina (Foce Cecina)	580	650	a
San Vincenzo	320	520	a
Baratti	300	—	—
Piombino (porto comm.)	30	—	—
Piombino (porticciolo di Marina)	100	300	a
Piombino - Perelli (Fosso Acquaviva)	—	140	c
Piombino - Fosso Carbonifera	—	120	c
(Piombino: Totale)	(130)	(560)	
Fosso del Puntone	350	1.000	a
Punta Ala	900	900	a1
Castiglione della Pescaia	610	1.100	a
Marina di Grosseto (Canale S. Rocco)	850	1.400	a
Talamone	280	600	a
Orbetello (Laguna di Levante)	—	140	c
Santa Liberata (Canale)	250	—	—
Cala del Pozzarello	150	—	—
Porto S. Stefano (Valle e Pilarella)	300	1.050	a
Porto Ercole	430	500	a
Cala Galera	750	750	a1
Portoferraio (sez. spec. porto e Le Grotte)	300	1.050	a
Marciana Marina	300	300	b
Cavo	50	650	a
Porto Azzurro	150	150	b
Cala di Mola	—	500	a
Rio Marina	30	—	—
Marina di Campo	50	50	b
Capraia	85	100	b
Giglio Porto	220	400	a
Lago di Chiusi	25	100	c
TOTALI	12.760/14.560	23.035	

N. B. - L'elenco non comprende il porticciolo di Rosignano Solvay, in quanto di proprietà del circolo nautico dell'omonima industria chimica.

Spiegazione dei simboli: a) porto turistico (da realizzare); a1) porto turistico (esistente); b) approdo turistico; c) punto di ormeggio.

La presenza di dati doppi nella I colonna è dovuta alle diverse valutazioni sulla ricettività degli scali.

Il nome dei singoli porticcioli è seguito tra parentesi, laddove si renda necessario, da più precise indicazioni sulla loro localizzazione.

Limite sull'Arno, presso Empoli, è un punto di riferimento di prim'ordine. Le aziende sono cinque (« Salani », con 20 addetti, « Arno », « Cosca », « Maggini » e la succursale dei Cantieri di Pisa), ma è da tener presente che il paese costituisce il nucleo originario della cantieristica da diporto toscana: originari di Limite sono infatti noti costruttori quali i Picchiotti di Viareggio, e da iniziative di collaboratori ed ex-dipendenti dei Picchiotti sono nati i già citati Cantieri di Pisa, S. Lorenzo, Versilcraft.

Cantieri nautici si contano pure in altri centri dell'interno come Camaiore, Campi Bisenzio, Massarosa, S. Giuliano Terme e, fino a un paio di anni fa, Tavarnelle in Val di Pesa, dove la « Rax Cantieri » ha recentemente cessato la propria attività. Livorno conta alcune piccole aziende, per lo più situate lungo la riva sinistra del canale scolmatore dell'Arno, presso la statale per Tirrenia, ma rinomanza ancora maggiore hanno i cantieri sorti in provincia, a Donoratico, Vada (« Tripesce ») e Cecina (« Catarsi »). Nel Grossetano si segnalano Castiglione della Pescaia (« Cantiere '71 », e altri) e Porto S. Stefano, con varie aziende a carattere artigianale, mentre a Grosseto ha sede un'importante fabbrica di imbarcazioni pneumatiche (« Eurovinil »). Nelle isole dell'Arcipelago, infine, spiccano i « Cantieri dell'Elba » di Portoferraio, specializzati nella produzione di barche in vetro-resina.

6. - Considerazioni finali.

Dal quadro che si è tracciato, risulta che nei porti e approdi turistici della regione — comprese le acque interne — sono attualmente ormeggiati circa 14.000 natanti; una parte di essi, tuttavia, è sistemata in strutture precarie o comunque inadatte a fungere da supporto al turismo nautico: circa 1.500 nei *Fossi* di Livorno e 2.500 lungo l'Arno tra Pisa e Marina di Pisa, almeno 450 lungo il Cinquale, tra la foce e il ponte dell'autostrada, per non parlare delle due o trecento unità sistemate in qualche modo a Baratti e a Santa Liberata, cioè in complesso un 30% delle imbarcazioni da diporto ormeggiate in Toscana, cui si aggiunge il problema delle centinaia di barche allocate negli stabilimenti balneari livornesi.

Come abbiamo visto, la Regione Toscana ha elaborato un piano nel quale ci si propone da un lato di ampliare e ristrutturare i porti e approdi esistenti e realizzare 6 nuovi porti turistici,

dall'altro di decongestionare le aree adibite alla balneazione o ad altri usi e salvaguardare i tratti di costa ancora integri, tanto da portare la capacità complessiva a 23.035 posti-barca⁴⁰. Si tratta di una ricettività decisamente superiore a quella scaturita dall'ipotesi di piano regionale presentata nel già ricordato Convegno di Viareggio, nel quale si prevedevano 18.591 posti-barca, la quale dovrebbe essere sufficiente a soddisfare la domanda, anche in previsione di un moderato sviluppo futuro del settore. A questo proposito, è opportuno osservare che un passo importante, forse decisivo, è stato compiuto con l'approvazione del *Piano regionale dei porti e degli approdi turistici*, avvenuta nella seduta del Consiglio Regionale del 19 febbraio 1985 (delib. n. 123).

I tempi di attuazione sono medi (5 anni), e dipenderanno comunque dall'entità degli stanziamenti stabiliti dalla Regione e dai risultati degli « studi di carattere ambientale e idrodinamico a salvaguardia del territorio e della linea di costa », previsti dall'art. 7 della L. R. 36/79, che dovranno essere prodotti a conforto di ciascuna proposta accolta nel piano. È certo, comunque, che non potrà essere ulteriormente procrastinata almeno la realizzazione di scivoli pubblici, per facilitare il varo o la messa in secco dei natanti « carrellabili », adatti cioè ad essere trasportati su di un piccolo veicolo rimorchiabile o sul tetto di un'auto e destinati ad essere tenuti in acqua nell'arco di una giornata.

Tra le indicazioni di maggior rilievo contenute nel piano, segnaliamo la particolare attenzione dedicata ai porticcioli dell'Isola d'Elba, la cui capacità ricettiva dovrebbe passare all'incirca da 900 a ben 2.600 posti-barca. Con ciò si è mostrato di valutare appieno l'importanza dell'isola come polo turistico di prim'ordine tra Mar Ligure e Mar Tirreno e come « ponte » di collegamento con la Corsica, dalla quale dista — nell'estremo settore occidentale — circa 23 miglia, anche perché dai porti turistici corsi⁴¹ è facile raggiungere la Sardegna navigando sempre sotto costa, eccettuato il breve tratto delle Bocche di Bonifacio.

⁴⁰ Il totale comprende porti e approdi turistici (21.965 posti-barca) e punti di ormeggio (1.070), ed equivale a 39,8 posti barca per ogni km di costa. E da tener presente che attualmente la Liguria, nei suoi 39 porti, approdi e darsene, si avvale di 13.342 posti-barca, cioè 38,9 ogni km di costa.

⁴¹ Tra i più importanti, ricordiamo Calvi, Ile Rousse, St. Florent, Macinaggio, Bastia, Porto Vecchio, Propriano, Bonifacio, Campoloro e Ajaccio.

In questo modo l'Isola d'Elba, oltre a garantire una maggiore sicurezza per la navigazione turistica dalla Toscana alla Corsica, potrà intaccare quella sorta di monopolio del turismo nautico che la grande isola francese ha assunto nel quadro dell'Alto e Medio Tirreno grazie alla dotazione di ben attrezzati scali per il diporto ogni 20-25 miglia. Altre scelte importanti riguardano la mancata realizzazione di un nuovo porto turistico a Marina di Pisa, dove invece si provvederà a una ristrutturazione delle opere esistenti; la realizzazione di un grande porto turistico a Livorno — dopo vari contrasti e ripensamenti — e di altri notevoli complessi a Rosignano, Puntone di Scarlino e Cavo, il no all'ampliamento del porto di Cala Galera.

I parcheggi — che non dovranno interessare le aree di banchina — richiederanno importanti interventi sul territorio: 140.000 m² da destinare a tale scopo per i nuovi porti e approdi, da 30.000 a 40.000 m² per quelli esistenti e da ampliare, per un totale di poco meno di 200.000 m² per i soli posti-macchina⁴². I porticcioli dovranno essere pure dotati di adeguati gruppi di servizi (w. c., lavabi, docce, vasche per lavaggio biancheria o lavatrici elettriche a gettoni), nella misura minima di un gruppo ogni 200 posti-barca e massima di uno ogni 50, oltre ai servizi di pronto soccorso con medico reperibile a chiamata⁴³. Qualora la rete fognaria non sia collegata a quella civica di smaltimento, i singoli porticcioli dovranno dotarsi di un apposito impianto di depurazione. È inoltre prevista l'installazione di prese d'acqua (almeno un punto di presa ogni 20 m), di una stazione di rifornimento di carburante, di colonnine per l'erogazione di energia elettrica, di scali di alaggio, impianti di radio-assistenza, telefoni pubblici e dispositivi anti-incendio, e dovrà pure essere assicurata una sufficiente illuminazione di pontili e piazzali, nel rispetto delle norme della CEE.

Il piano, dunque, mira a conferire alla Toscana una posizione di prim'ordine nel quadro della nautica da diporto italiana, forse anche superiore a quella tuttora rivestita dalla Liguria, eliminando la situazione di precarietà e di disagio che ha finora caratterizzato buona parte degli approdi della regione. C'è da augurar-

⁴² Nei porti con più di 300 posti-barca, sarà richiesta la presenza di un infermiere diplomato da 8 a 16 ore su 24.

⁴³ Per le isole di Capraia e del Giglio l'entità delle aree di parcheggio verrà definita caso per caso.

si che i tempi di realizzazione siano ragionevolmente brevi e che vengano integralmente rispettate le norme concernenti i servizi, la tutela del paesaggio e i diritti dell'intera comunità alla fruizione della costa, in modo che il futuro assetto dei porticcioli toscani possa costituire un esempio per le realizzazioni a venire.

R É S U M É

Les ports de plaisance dans le cadre du tourisme nautique en Toscane.

Les ports de plaisance de la Toscane — de toutes les catégories — ont une capacité d'environ 14.000 postes d'amarrage. Pourtant, une partie des bateaux ne dispose que de structures précaires ou qui ne suffisent pas à la navigation de plaisance (« Fossi » et établissements de bains à Livourne, Bouches de l'Arno et du Cinquale, Golfe de Baratti, etc.).

C'est pour ça que la Regione Toscana a élaboré un plan qui se propose d'améliorer les structures existantes, réaliser 6 nouveaux ports de plaisance, dégager des bateaux les zones destinées aux bains de mer ou à d'autres usages et sauvegarder les parties de la côte encore intactes. Tous les ports — dont la capacité totale atteindra 23.000 postes d'amarrage — seront doués d'une gamme complète de services, en permettant à la Toscane d'occuper une position de premier ordre dans le cadre de la navigation de plaisance en Italie.

S U M M A R Y

The yachting ports and boat harbours in the framework of the coastal touristic development in Tuscany.

The yachting ports and boat harbours of Tuscany have a capacity of about 14,000 moorings. Nevertheless, some of them are characterized by the lack of commodities and are not very suitable for yachting tourism (« Fossi » and bathing establishments at Leghorn, Mouths of the rivers Arno and Cinquale, Gulf of Baratti, and so on). To obviate this draw-back, the Regione Toscana has worked out a programme, which intends to enlarge and give a more functional structure to the existing boat harbours, to construct 6 new yachting ports, to clear the bathing areas of yachts and boats and to safeguard the still undamaged parts of the coast. Both major and minor ports, of which the total capacity will rise to 23,000 moorings, will be endowed by a full range of services, in order to enable Tuscany to play a first-level role in the field of leisure navigation in Italy.