

Feedback



Società di Studi Geografici
Society for Geographical Studies

Giornata di studio in Geografia economico-politica

Oltre la globalizzazione - feedback

EDIZIONE DEL DECENNALE

2018 **Mosaico** 2017 **Barriere**
2016 **(S)radicamenti** 2015 **commons**
2012 **Prossimità** 2011 **Oltre la Globalizzazione**
2020 **FEEDBACK**
2019 **Confin(at)i** 2013 **Resilienza**
2014 **Conflitti**

Firenze, 11 dicembre 2020



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DISEI
Dipartimento di
Scienze per l'Economia
e l'Impresa



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

**Scuola di
Economia e
Management**

MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 19 / 2021



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Firenze, 11 dicembre 2020

Feedback

a cura di
Francesco Dini, Federico Martellozzo,
Filippo Randelli e Patrizia Romei



Feedback è un volume delle Memorie Geografiche
della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-90892684

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Comitato scientifico:

Fabio Amato (Unior – SSG), Silvia Aru (Polito – RGI), Sara Bonati (Unifi – RGI), Cristina Capineri (Unisi – SSG), Filippo Celata (Uniroma1 – RGI), Egidio Dansero (Unito – SSG), Domenico De Vincenzo (Unicas – SSG), Francesco Dini (Unifi – SSG/RGI – coordinatore), Anna Guarducci (Unisi – RGI), Michela Lazzeroni (Unipi – SSG), Mirella Loda (Unifi – SSG), Federico Martellozzo (Unifi – editor), Monica Meini (Unimol – SSG), Andrea Pase (Unipd – SSG), Matteo Puttilli (Unifi – SSG/RGI), Chiara Rabbiosi (Unipd – RGI), Filippo Randelli (Unifi – SSG), Patrizia Romei (Unifi – RGI), Leonardo Rombai (RGI), Bruno Vecchio (SSG/RGI).

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dal Comitato scientifico e dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

LUIGI MUNDULA*, GINEVRA BALLETTTO*, MARA LADU*

IL RUOLO DEI PORTI TURISTICI NELLO SVILUPPO TERRITORIALE. IL CASO DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

1. INTRODUZIONE. – L'accessibilità è considerata un fattore trainante dello sviluppo territoriale (Faber, 2014; Donaldson e Hornbeck, 2016; Baum-Snow *et al.*, 2017; Rokicki e Stępniaik, 2018), così come un indicatore chiave delle politiche di coesione (Balsa-Barreiro *et al.*, 2019).

L'accessibilità, che può essere definita come il potenziale di raggiungere opportunità spazialmente disperse, è stata misurata attraverso diversi indicatori che vanno dall'accessibilità del luogo all'efficienza della rete, all'accessibilità potenziale fino all'accessibilità quotidiana, in sostanza cercano tutti di descrivere quanto bene i sistemi di trasporto collegano le diverse parti del territorio e forniscono opportunità di interazione.

Inoltre, l'accessibilità può essere misurata dal punto di vista dell'origine dei viaggi potenziali o della destinazione o dell'obiettivo di questi viaggi (Islam *et al.*, 2008).

Tuttavia, mentre la nozione di base di accessibilità, o forse più accuratamente, l'uso del termine, è stato a lungo un punto fermo nei discorsi di pianificazione, solo recentemente la capacità dell'accessibilità di stabilire una connessione tra trasporto e uso del territorio, ha guadagnato terreno sulle istituzioni che possono più efficacemente maneggiarla come strumento di pianificazione (Anderson *et al.*, 2013) per quanto l'impatto di questo approccio sia limitato (Levine *et al.*, 2017). Inoltre, l'accessibilità può essere pensata come la capacità di una località di fornire accesso ad altre località, evidenziando così un impatto (positivo) sull'attrattiva di un luogo (Hansen, 1959; Reynolds, 2006; Miller, 2018).

In questo quadro le principali modalità di trasporto prese in considerazione sono l'autostrada, la ferrovia (Chen *et al.*, 2020) e il volo e, di conseguenza in termini di infrastrutture puntuali per valutare l'accessibilità di un territorio, gli aeroporti e le stazioni ferroviarie. Raramente i porti (Iagnaccolo *et al.*, 2020), mai i porti turistici. Fino ad ora, i porti turistici sono infatti considerati come una struttura primaria per svolgere attività di turismo nautico (Russo e Rindone, 2019) ma da questo punto di vista il loro ruolo è ancora relegato a quello di punti sicuri di accesso all'acqua e all'elettricità e per l'ormeggio delle barche.

Tuttavia i porti turistici sono protagonisti indiscussi di un processo di sviluppo che li sta portando a evolversi verso centri multifunzionali.

I porti turistici sono infatti i tipi di porto più complessi e di più alta qualità per il turismo nautico. Essi facilitano molte attività di turismo nautico e forniscono anche attività nautiche aggiuntive e di svago accessorie e possono essere attrazioni turistiche a sé stanti. Creano anche la domanda per la nautica e altri prodotti e servizi turistici e facilitano i collegamenti tra il turismo nautico e quello costiero, che negli ultimi anni sono molto dinamici in particolare per l'economia europea.

2. PORTI TURISTICI E SVILUPPO DEL TERRITORIO. – Nella sua comunicazione del 2012 sulla crescita blu, la Commissione europea ha identificato il turismo costiero e marittimo come una delle cinque fonti di nuovi posti di lavoro e di crescita nella Blue Economy. Successivamente, con la comunicazione del 2014 "Una strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo" (la strategia CMT), ha proposto azioni da intraprendere, in collaborazione con gli *stakeholder* nazionali, regionali e locali, per affrontare le esigenze e le sfide del settore (Commissione europea, 2014). In questo quadro un ruolo rilevante è costituito dal turismo nautico che, come evidenziato da Favro (2008), "è un sottosistema nel ramo economico dell'economia marittima e del turismo all'interno dell'economia nazionale complessiva", che genera entrate annuali tra 20 e 28 miliardi di euro all'anno e impiega tra 200.000 e 234.000 persone.

Elementi fondamentali nello sviluppo del turismo nautico sono le infrastrutture su cui esso si poggia: i porti turistici. Come specificato nell'art. 2 del D.P.R. 509/1999 si definisce porto turistico "il complesso



delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari”, che risulta diverso così dall'approdo turistico (porto polifunzionale avente la funzione di cui all'articolo 4, comma 3 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, destinata a servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari) e dal punto d'ormeggio (aree demaniali marittime e specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, aro e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto). Questa classificazione, tuttavia, non esaurisce il panorama delle tipologie di riferimento per il turismo nautico (Madau e Contini, 2009) che dovrebbe ampliarsi anche con le seguenti: Porto, Porto canale, Darsena, Spiaggia attrezzata e Rada. In tale quadro la descrizione del porto turistico (detto anche marina) dovrebbe trovare una maggiore specificazione come “infrastruttura costruita appositamente per il diporto che risulta essere ben protetta in tutte le condizioni climatiche. Dotato di innumerevoli servizi, viene costruito secondo un progetto originale che comprende, anche, la realizzazione di negozi e infrastrutture residenziali e turistiche” (*ibid.*, p. 557).

A partire da questa definizione gli insediamenti portuali andrebbero interpretati quali elementi strutturali in grado di potenziare le specificità territoriali. Le strutture portuali dedite al turismo nautico rivestono altresì un ruolo ancora marginale negli assetti insediativi del sistema costiero; appare con maggiore evidenza l'assenza di una logica relazionale che leghi i servizi connessi alla nautica con le caratteristiche ambientali e insediative dell'ambito territoriale che ospita il porto. Quando tale requisito di natura relazionale risulta carente il porto muta la propria funzione passando da potenziale principio di integrazione a frammento (Curreli, 2011) del paesaggio costiero, ovvero elemento di rottura nella continuità della struttura insediativa.

Analizzando la funzione dei porti turistici in modo più ampio, è necessario considerare il peculiare carattere geo-morfologico delle coste come elemento di confine e zona di passaggio naturale – cioè di entrata o uscita – tra l'ecosistema marino e quello terrestre. Dal punto di vista dello sviluppo socio-economico, le coste sono state antropizzate attraverso le infrastrutture portuali che incarnano il ruolo di luoghi di transito e di scambio continuo di popolazioni, persone e saperi diversi, innescando processi di trasformazione continua degli elementi naturali e dell'ambiente costruito ma soprattutto di sviluppo locale e sovralocale. Il successo delle città di mare, che hanno saputo costruire imperi con la forza delle loro flotte militari e commerciali, ne è la prova più forte.

La forte identità di questi luoghi di contatto tra il tessuto urbano e il corpo idrico deriva, da un lato, dalla modifica dell'ecosistema di riferimento, si entra in un ecosistema e si esce dall'altro, e dall'altro dall'essere *hub* intermodale, si passa dalla barca (di qualsiasi tipo essa sia) ad altre forme di mobilità.

Come quando un viaggiatore arriva in una città che non conosce, ha bisogno di trovare tutte le informazioni che possano permettergli di muoversi agevolmente al suo interno, goderne le bellezze e alimentarne l'economia; così chi arriva in un porto deve poter trovare non solo un attracco sicuro ma anche tutte le informazioni, le infrastrutture e i servizi per visitare il territorio ad esso collegato.

Questa funzione dei porti, in particolare di quelli turistici, non è ancora oggi pienamente compresa, in particolare per quanto riguarda il loro impatto nel sistema urbano (Lugo *et al.*, 2020), con la conseguenza che questi rimangono spesso relegati al loro ruolo di “luoghi di ricovero” e “stazioni di servizio” delle imbarcazioni piuttosto che porte di accesso (*gateways*) al territorio.

Il problema principale è la scarsa comunicazione tra il contesto insediativo locale (città, villaggio o quant'altro) e il porto turistico. Le due entità devono coesistere in uno spazio ristretto e, fin dall'inizio, sembrerebbero avere interessi e obiettivi opposti: il porto turistico come impresa è focalizzato sull'economia, la produttività, la competitività, così come sul mercato e sullo sviluppo del business; il contesto insediativo, insieme ai residenti, è più concentrato sull'impatto che il porto avrà sulla qualità della vita, così come sulle preoccupazioni visive ed ecologiche.

Questa divergenza contribuisce ad una visione di conflitto sulla compatibilità fisica e funzionale delle due parti che hanno spesso strategie contrastanti. Da una parte l'industria dei porti turistici, necessitando di spazi per le loro attività, cerca di espandersi sul territorio. Dall'altra, i contesti insediativi generalmente si oppongono a questa espansione per motivi ambientali (Robinson, 2009) o sono interessate a utilizzare tali spazi per costruire case, attività culturali, ricreative, balneari e altro.

Per superare le difficoltà derivanti dalla mancanza di spazio o dal desiderio di utilizzare lo spazio in modo diverso, è quindi necessario attuare un concetto che incorporerà il porto turistico nel contesto territoriale, rendendolo parte integrante di un sistema che lavora in sinergia.

Al fine di garantire uno sviluppo sostenibile e raggiungere uno sviluppo socio-economico regionale ottimale, la visione odierna dei porti turistici deve essere quindi adattata, creando una categorizzazione in base alla loro capacità di essere un nodo di accessibilità (un *gateway*) in grado di migliorare l'attrattività di un territorio.

3. I PORTI TURISTICI COME *GATEWAYS* TERRITORIALI. UNA PROPOSTA DI METODO. – Per calcolare la propensione di un porto turistico ad essere un *gateway* territoriale, sono stati combinati due aspetti: la sua introversione, intesa come l'insieme delle sue caratteristiche intrinseche, e la sua estroversione, intesa come la sua proiezione verso l'esterno. Per calcolare l'introversione, sono stati considerati i seguenti indici: accessibilità fisica e servizi interni. Per calcolare l'estroversione, sono stati presi in considerazione: la distanza dai servizi complementari esterni alla marina, l'accessibilità virtuale e la qualità dell'accessibilità virtuale. Ognuno degli indici di cui sopra, a sua volta, è stato calcolato utilizzando una serie di variabili come mostrato nella Tabella 1.

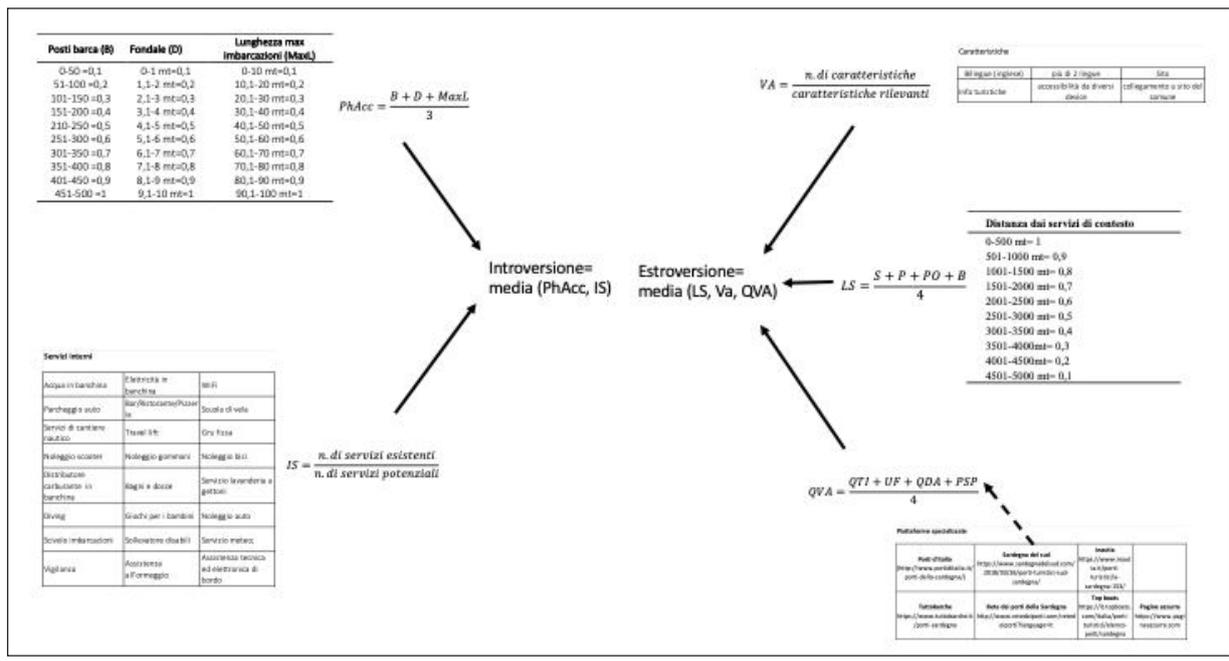
Tab. 1 - Variabili utilizzate per il calcolo degli indici

	<i>Introversione</i>		<i>Estroversione</i>	
Accessibilità fisica (PHA)	Servizi interni (IS) Acqua in banchina	Servizi di contesto – (distanza da) (CS)	Accessibilità virtuale (VA)	Qualità accessibilità virtuale (QVA)
Posti barca (B)	Elettricità in banchina	Supermercato (S)	Bilingue (italiano e inglese) (BL)	Info turistiche (QTI)
Pescaggio (D)	WiFi	Farmacia (P)	Più di 2 lingue (ML)	User friendly (UF)
Lunghezza max imbarcazioni (MaxL)	Distributore carburante in banchina	Ufficio postale (PO)	Sito (WS)	Accessibilità da diversi device (QDA)
	Bagni e docce	Autobus (A)	Info turistiche (TI)	Presenza su portali specializzati (PSP)
	Servizio lavanderia a gettoni		Accessibilità da diversi device (DA)	
	Servizi di cantiere nautico		Collegamento a sito del comune (LWS)	
	Travel lift			
	Gru fissa			
	Scivolo imbarcazioni			
	Sollevatore disabili/Swing Lift			
	Servizio meteo;			
	Parcheggio auto			
	Bar/Ristorante/Pizzeria			
	Scuola di vela			
	Diving			
	Giochi per i bambini			
	Noleggio auto			
	Noleggio scooter			
	Noleggio gommoni			
	Noleggio bici			
	Vigilanza			
	Assistenza all'ormeggio			
	Assistenza tecnica ed elettronica di bordo			

Fonte: elaborazione di Luigi Mundula.

Il calcolo degli indici è stato effettuato secondo lo schema che segue (Fig. 1).

La classificazione dei porti turistici è stata quindi impostata a seconda dei valori degli indici, individuando 4 tipologie (Tab. 2).



Fonte: elaborazione di Luigi Mundula.

Fig. 1 - Schema di calcolo degli indici di introversione e estroversione

Tab. 2 - Tipologie dei porti turistici

	Extrovert	Introvert	Description
Old way	0-0,5	0-0,5	Marinas that have characteristics such as to serve small boats, which have few services and which have a low if not any projection towards the outside in a virtual or physical sense.
Potential	0-0,5	0,51-1	Marinas that have characteristics such as to serve even large boats, with a good level of services but which have not yet developed an outward projection in a virtual or physical sense.
Supporter	0,51-1	0-0,5	Marinas that have characteristics such as to serve small boats, which have few services but which have understood that their success passes from a good projection towards the outside both in a virtual and physical sense. Although they cannot, in all likelihood, expand their structural endowments, they constitute an excellent complement to the “gateway” tourist ports.
Gateway	0,5-1	0,5-1	Tourist ports that have characteristics such as to serve even large boats, with a good level of services and that have developed an outward projection both in a virtual and physical sense.

Fonte: elaborazione di Luigi Mundula.

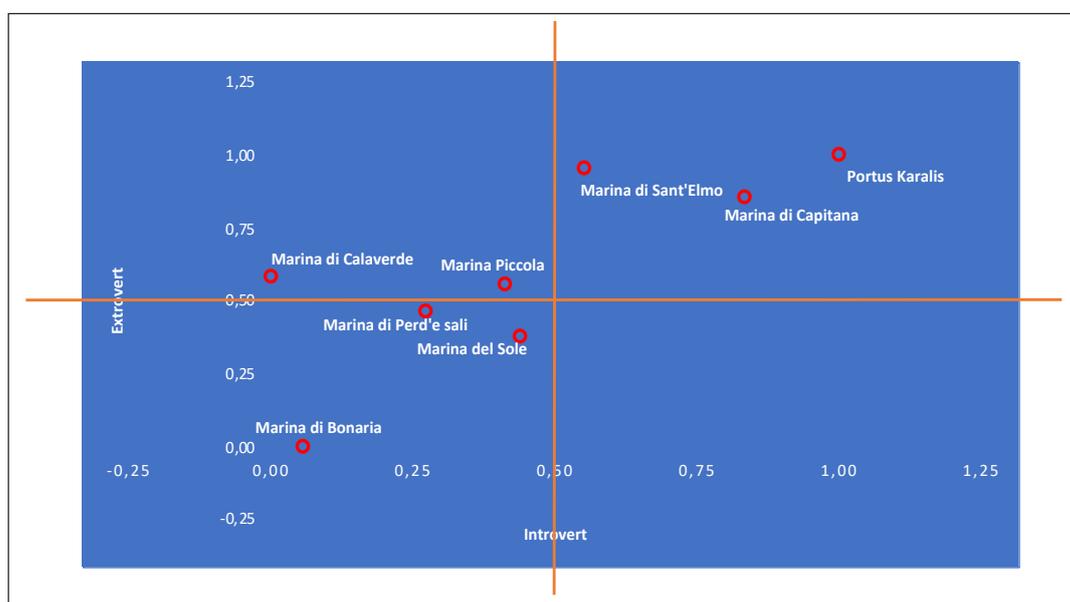
4. I PORTI TURISTICI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI. – Con i suoi quasi 2.000 chilometri di coste, spiagge e scogliere finissime, la Regione Sardegna rimane uno degli scenari più belli del mondo per chi vuole fare turismo nautico. Forte anche della presenza di diverse isole minori, parchi, riserve marine e aree protette, questa terra non ha uguali nell’offerta turistica del Mediterraneo.

Come si evince dalla Tabella 1, la Sardegna vanta oggi 31 porti turistici con 19.948 posti barca offrendo da un lato una densità nettamente inferiore alla media nazionale con 10,8 posti barca/km di costa (l’Italia ne conta 21), e un numero di posti barca nettamente superiore al numero di imbarcazioni da diporto registrate (cioè un indice di affollamento di 21,3, contro una media italiana di 59,8). Quest’ultimo dato rivela la presenza di un’infrastruttura destinata a soddisfare l’elevata domanda di posti barca per le imbarcazioni turistiche provenienti nei mesi estivi dall’estero o da altre regioni. Un ulteriore aspetto da sottolineare riguarda i 334 posti barca oltre

i 24 m offerti dalla Sardegna, il 10% dell'Italia. Questo segmento è molto importante perché la spesa di queste unità, in acque italiane, è stata valutata in 209 milioni di euro (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 euro).

In questo quadro, il caso studio della Città Metropolitana di Cagliari (CMC)¹ è particolarmente interessante. Nell'area della città metropolitana di Cagliari ci sono otto porti turistici. È da notare che tre di essi (Marina del Sole, Marina di Bonaria, Marina di Sant'Elmo), sono molto vicini (solo pochi metri di distanza), quattro di essi (Marina del Sole, Marina di Bonaria, Marina di Sant'Elmo e Portus Karalis) sono all'interno dello stesso porto (porto di Cagliari) e cinque di essi (Portus Karalis, Marina del Sole, Marina di Sant'Elmo, Marina di Bonaria, Marina Piccola) sono nello stesso comune (Cagliari). Tuttavia, questi porti turistici presentano caratteristiche diverse in termini di attrezzature e servizi.

Applicando la metodologia descritta nel paragrafo precedente agli 8 porti della CMC, i risultati finali (Fig. 2) mostrano una situazione che vede tre porti che entrano nel gruppo "gateway", due nel gruppo "sup-porter" e tre nel gruppo "old way".



Fonte: elaborazione di Luigi Mundula.

Fig. 2 - Analisi cluster dei porti turistici della Città metropolitana di Cagliari

Tra le tre marine che entrano nel gruppo "gateway" (Portus Karalis, Marina di Sant'Elmo e Marina di Capitana), Portus Karalis raggiunge il più alto valore normalizzato degli indici di introversione ed estroversione ($V_i, e = 1$), seguita da Marina di Capitana ($V_i = 0,83; V_e = 0,86$) e Marina di Sant'Elmo ($V_i = 0,55; V_e = 0,95$).

Il Portus Karalis si afferma così come la porta d'accesso più importante dell'area metropolitana. Infatti, sebbene garantisca un numero di posti barca molto inferiore a quelli di Marina di Sant'Elmo e Marina di Capitana, il Portus Karalis è l'unico con caratteristiche tali da poter ospitare imbarcazioni di 90 m di lunghezza, garantendo loro una significativa offerta di servizi. Inoltre, la diretta vicinanza dell'infrastruttura al nucleo urbano storico della città di Cagliari e ai suoi principali centri culturali, istituzionali, amministrativi, gestionali e logistici, fa sì che da questo porto, situato in un buffer inferiore al km, sia possibile raggiungere importanti servizi esterni. Questo rappresenta un elemento di unicità rispetto a tutti gli altri porti analizzati.

¹ In Italia le città metropolitane sono un'istituzione recente, istituita dalla legge 56/2014 (Legge Delrio), che rappresenta un nuovo livello di governance tra regioni e comuni sostituendo, di fatto, il livello della Provincia. Delle 14 città metropolitane individuate in Italia 13 di esse (Bari, Bologna, Catania, Cagliari, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio di Calabria, Roma, Torino, Venezia) sono costituite dagli stessi comuni della vecchia Provincia (l'unica eccezione ad oggi è quella di Cagliari, anche se una recente proposta della regione Sardegna, al momento bloccata per un rilievo di incostituzionalità da parte del Governo, intende riportare la città metropolitana a coincidere con la vecchia Provincia).

Infine, Portus Karalis presenta un buon grado di accessibilità virtuale e qualità di quest'ultima. La sua presenza è confermata nei principali portali di settore.

Tra i tre porti turistici che entrano nel gruppo "old way" (Marina di Bonaria; Marina del Sole; Marina di Perd'e sali) Marina di Bonaria è quello con i valori più bassi ($V_i = 0,6$; $V_e = 0$). Ad influire prepotentemente su questo risultato è l'assenza di servizi interni (il porto offre solo acqua, elettricità e carburante), ma anche la distanza maggiore di 1 km dai principali servizi esterni e l'assenza di accessibilità virtuale. Il porto è presente solo su due portali. Valori più alti sono raggiunti da Marina del Sole ($V_i = 0,44$; $V_e = 38$) e Marina di Perd'e sali ($V_i = 0,27$; $V_e = 0,46$).

I due porti del gruppo "supporter" (Marina di Calaverde e Marina Piccola) vedono Marina di Calaverde ($V_i = 0,00$; $V_e = 0,58$), grazie ad una buona accessibilità fisica e una buona offerta di servizi interni, anche se alcuni importanti servizi esterni come la farmacia e gli uffici postali sono distanti circa 10 km dall'infrastruttura. In generale, il Porto ha una buona accessibilità virtuale così come una buona qualità della stessa. Marina Piccola ($V_i = 0,41$; $V_e = 0,56$) garantisce invece una maggiore offerta di servizi interni e dista circa 1 km dai principali servizi esterni. Ha una buona accessibilità virtuale e una buona qualità della stessa. Inoltre, è presente nella maggior parte dei portali di settore.

5. CONCLUSIONI. – I risultati prodotti dall'applicazione della metodologia di valutazione agli 8 porti turistici della Città Metropolitana di Cagliari (CMC) costituiscono la base per la pianificazione di future politiche di sviluppo per porti turistici intelligenti e sostenibili, basate sull'innovazione e sugli investimenti nelle infrastrutture e nei prodotti nautici, ma anche sull'integrazione dei porti turistici nella pianificazione dello sviluppo regionale. Significa incoraggiare la pianificazione, l'innovazione e gli investimenti che supportano il settore ad adattarsi e a sfruttare i cambiamenti nella domanda dei consumatori e ad ampliare il suo ruolo come *hub* e catalizzatore dell'attività economica. Questo dovrebbe giovare alla competitività e alle prestazioni delle regioni costiere più in generale.

L'analisi effettuata nel contesto di questa ricerca ha evidenziato la natura disomogenea (anche se poi polarizzata in due gruppi), soprattutto per quanto riguarda la quantità e la qualità dei servizi offerti dai porti turistici della CMC. Purtroppo questa caratteristica accomuna tutta la Sardegna e più in generale le regioni che hanno un potenziale di sviluppo nel turismo nautico.

L'output, in termini di politica, generato dai risultati prodotti, non deve necessariamente portare alla programmazione di un insieme di misure volte a trasformare ogni porto in un *gateway*. In un contesto metropolitano come quello in questione, potrebbe essere utile pianificare il sistema dei porti turistici pensando in termini di cluster e reti.

All'interno di un approccio a rete (non più a nodo), gruppi di porti simili per ubicazione/contesto e funzione, come Marina di Bonaria, Marina del sole e Marina di S. Elmo, potrebbero costituire un unico sistema basato sulla programmazione e gestione integrata, anche con riferimento all'offerta di servizi interni ed esterni. D'altra parte, questo approccio faciliterebbe il passaggio di alcune delle infrastrutture esistenti al livello di "supporter" dei principali *gateways*.

Per quanto riguarda l'importanza di rafforzare il legame tra i porti turistici e il contesto urbano e territoriale di riferimento, una delle principali sfide riguarda lo sviluppo di *hub* di collegamento e logistici e la promozione di una serie di misure per rafforzare il servizio di trasporto pubblico e la mobilità alternativa e sostenibile (esempi virtuosi sono i porti turistici di Villasimius e Teulada appena fuori dal confine della città metropolitana di Cagliari). Gli *asset* su cui puntare sono la sostenibilità ambientale e la conoscenza del territorio, che possono avvalersi di uno strumento operativo come il cellulare, già dotato di tutte le informazioni per facilitare l'approccio con il territorio: luoghi storici, luoghi da visitare, eccellenze enogastronomiche, ecc.

La creazione di una piattaforma virtuale per i prodotti del turismo combinato costiero e nautico per sostenere il *networking*, l'impegno e lo scambio di informazioni, così come la fornitura di una struttura di micro-finanziamento per le PMI che sviluppano prodotti combinati possono essere considerati gli obiettivi a cui tendere nel prossimo futuro.

La piattaforma virtuale potrà aiutare ad affrontare i problemi creati dalla natura frammentata del settore, fornendo un forum per la condivisione delle informazioni, la collaborazione e il partenariato. Allo stesso tempo, sostenere la diversificazione dei prodotti turistici permetterà di soddisfare una crescente area di domanda dei consumatori, migliorando la posizione competitiva del settore.

In questo contesto sono da rilevare due iniziative a livello regionale che vanno nella direzione auspicata. La prima è la nascita di un'associazione tra i gestori delle strutture portuali turistiche, che ha assunto la forma

consortile e il nome di Sardinia Ports Network. Costituito nel 2001, oggi il consorzio associa 19 delle principali strutture portuali lungo le coste della Sardegna e persegue l'obiettivo di associare tutti i porti turistici innalzando lo standard dei servizi, limitando la concorrenza interna, stabilendo piattaforme gestionali comuni e cercando di conquistare nuove fette di mercato della nautica da diporto. La seconda iniziativa è il Piano della rete della portualità turistica deliberato dalla regione Sardegna nel settembre 2020, che definisce la strategia di sviluppo della portualità turistica e rappresenta gli scenari di pianificazione degli interventi necessari alla costruzione della Rete portuale turistica e le procedure finalizzate alla realizzazione e gestione di un sistema portuale efficiente.

RICONOSCIMENTI. – Questo articolo è il risultato del lavoro congiunto degli autori. Luigi Mundula è responsabile dei paragrafi 3 e 4, Ginevra Balletto della sezione Introduzione, Luigi Mundula e Mara Ladu della sezione Conclusioni.

BIBLIOGRAFIA

- Anderson P., Levinson D., Parthasarathi P. (2013). Accessibility futures. *Transactions in GIS*, 17: 683-705.
- Balsa-Barreiro J., Ambuühl L., Menéndez M., Pentland A. (2019). Mapping time-varying accessibility and territorial cohesion with time-distorted maps. *IEEE Access*, 7: 41702-41714.
- Baum-Snow N., Brandt L.J., Henderson V., Turner M.A., Zhang Q. (2017). Roads, railroads, and decentralization of Chinese cities. *The Review of Economics and Statistics*, 99(3): 435-448.
- Chen Z., Li Y., Wang P. (2020). Transportation accessibility and regional growth in the Greater Bay Area of China. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 86: 1-21.
- Curreli S. (2011). Porti turistici e sistema costiero. La dimensione territoriale nelle relazioni tra portualità e contesti locali. *XXXII Conferenza italiana di Scienze regionali*. https://aisre.it/images/old_papers/CURRELI.pdf.
- Donaldson D., Hornbeck R. (2016). Railroads and American economic growth: A “market access” approach, *Quart. J. Econ.*, 131(2): 799-858.
- European Commission (2012). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions “Blue growth. Opportunities for Marine and Maritime Sustainable Growth”*.
- Faber B. (2014). Trade integration, market size, and industrialization: Evidence from China's National Trunk highway system. *Rev. Econ. Stud.*, 81(3): 1046-1075.
- Favro S., Kovačić M., Gržetić Z. (2008). Nautical tourism the basis of the systematic development. *Pomorstvo*, 22(1): 31-51.
- Hansen S. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2): 73-76.
- Islam M.S., Rahaman K.R., Ahmed S.J. (2008). “Demand of participants” or “supply of opportunities”: Measuring accessibility of activity places based on time geographic approach. *Journal of Urban Planning and Development-ASCE*, 134: 159-165.
- Levine J., Merlin L., Grengs J. (2017). Project-level accessibility analysis for land-use planning. *Transport Policy*, 53: 107-119.
- Lugo I., Alatristero Contreras M.G., Pumain D. (2020). The role of ports in the dynamics of urban hierarchies. *Maritime Policy & Management*, 8: 1-18.
- Madau C., Contini M.V. (2009). Portualità turistica e paesaggio in Sardegna. In: *Paesaggi e sviluppo turistico: Sardegna e altre realtà geografiche a confronto*. Atti del Convegno di studi, 15-17 ottobre 2008, Olbia. Roma: Carocci editore, pp. 555-567.
- Miller E.J. (2018). Accessibility: Measurement and application in transportation planning. *Transport Reviews*, 38(5): 551-555.
- Reynolds-Feighan A., McLay P. (2006). Accessibility and attractiveness of European airports: A simple small community perspective. *Journal of Air Transport Management*, 12(6): 313-323.
- Robinson K. (2009). Marinas: The tourism aspect of leisure boating. <http://www.insights.org.uk/articleitem.aspx?title=Marinas:%20The%20Tourism%20Aspect%20of%20Leisure%20Boating> (ultimo accesso 2020/06/01).
- Rokicki B., Stepniak M. (2018). Major transport infrastructure investment and regional economic development. An accessibility-based approach. *Journal of Transport Geography*, 72: 36-49.
- Russo F., Rindone C. (2019). Nautical tourism and regional population: The Italian case. *WIT Transactions on the Built Environment*, 187: 251-263.

RIASSUNTO: L'accessibilità è considerata un fattore trainante dello sviluppo territoriale e un indicatore di performance chiave delle politiche di coesione. Tuttavia, in questo quadro un attore non viene ancora considerato: i porti turistici. Tuttavia, i porti turistici contribuiscono in modo decisivo allo sviluppo delle economie locali creando domanda per il turismo nautico e facilitando il collegamento con il turismo costiero. In questa prospettiva, l'articolo presenta una proposta metodologica per classificare i porti turistici secondo la loro capacità di agire come *gateways* territoriali applicandola al caso della città metropolitana di Cagliari. I risultati evidenziano l'utilità di una tale classificazione per lo sviluppo di una pianificazione integrata.

SUMMARY: *The role of marinas in territorial development. The case of the Metropolitan City of Cagliari.* Accessibility is considered a driving factor for territorial development and a key performance indicator of cohesion policies. However, one actor is not yet considered in this framework: marinas. However, marinas contribute decisively to the development of local economies by creating demand for nautical tourism and facilitating the link with coastal tourism. In this perspective, the paper presents a methodological proposal to classify marinas according to their ability to act as territorial gateways, applying it to the case of the metropolitan city of Cagliari. The results highlight the usefulness of such a classification for the development of integrated planning.

Parole chiave: porti turistici, turismo nautico, *gateways* territoriali

Keywords: marinas, nautical tourism, territorial gateway

*Dipartimento di Ingegneria civile, ambientale e architettura, Università di Cagliari; *luigimundula@unica.it; balletto@unica.it; maraladu@hotmail.it*