

La marina turistica di Porto Corallo: da antico scalo commerciale a porto turistico integrato

*Ginevra Balletto, Salvatore Casula
Università degli Studi di Cagliari
Dipartimento di Geoingegneria e Tecnologie Ambientali
Via Marengo, 3 09123 Cagliari
balletto@unica.it*

Abstract

Situata nella costa sud-orientale della Sardegna (Italia), la marina turistica di Porto Corallo pone le sue radici storiche nelle rotte fenicio-puniche e contraddistingue la storia millenaria del territorio per la sua posizione strategica. Nel XIX secolo è il fulcro di una fiorente attività estrattiva, favorendo la comunicazione a mare con il capoluogo cagliaritano piuttosto che quella a terra, difficilmente percorribile. Con la riconversione degli Anni Ottanta a marina, la zona costiera si trasforma in un potenziale nucleo turistico di interesse balneare, storico e ambientale: tuttavia, la mancanza di fondi economici e di una politica di gestione integrata del territorio, fenomeno tipico della portualità turistica della regione Sardegna, arrestano l'ascesa del porto. Con la ridefinizione del Piano Regolatore Comunale, appare opportuno riflettere su una riqualificazione della fascia costiera, per la realizzazione dei servizi al diportista e al turista in generale, per garantire una destagionalizzazione dell'offerta ricettiva, una gestione integrata del turismo, alla luce dei criteri di sostenibilità ambientale che devono contrassegnare la progettazione costiera.

Key Words: pianificazione portuale, gestione integrata del turismo, porto turistico, porti storici

Report

1. Breve inquadramento storico

La marina turistica di Porto Corallo si trova nella costa sud-orientale della Sardegna, isola al centro del Mediterraneo, che già dall'antichità è stata frequentata dalle civiltà marittime, e che nel Medioevo è stata oggetto di assalto delle incursioni moresche. Oggi la Sardegna ha intrapreso una politica di valorizzazione del turismo e dell'attività diportistica: la parte settentrionale può ben collocarsi nelle rotte internazionali dello yachting e la recente inaugurazione di due nuovi porti turistici (Olbia e Porto Arsenale alla Maddalena)¹ fanno sperare in un nuovo slancio dell'economia del mare.

Realizzata negli anni Ottanta, la marina è stata per molti secoli scalo di notevole importanza nelle rotte del Mediterraneo: possiamo, infatti, ritrovare nel periodo fenicio-punico la sua matrice commerciale, testimoniata dalla ricognizione di reperti archeologici² nella zona più interna, sulle sponde del Flumendosa, uno dei più importanti fiumi del territorio sardo, che, per secoli, ha garantito la prosperità agricola ai centri urbani limitrofi, ma che, nella Bassa Piana, dove sfocia a un chilometro circa dal porto, ha costituito anche un pericolo per il costante verificarsi di fenomeni di esondazione.

La tranquillità delle acque e la conformazione geomorfologica della costa ha sempre permesso la protezione delle imbarcazioni, così come testimoniato dal rinvenimento di relitti nei fondali marini. La denominazione di Porto Corallo è presente già nel XVI secolo, a testimonianza della diffusa attività di pesca corallina e delle aragoste da parte dei pescatori ponzesi.

Nel Medioevo, la tradizione commerciale doveva essere preservata dalle continue incursioni dei mori e, per questo motivo, fu realizzato un sistema difensivo di torri costiere e castelli, tra cui la Torre di Porto Corallo, eretta negli anni 1592-1599, sulla collina retrostante il porto turistico: la struttura odierna risale agli anni 1777-1782 e, recentemente, è stata oggetto di recupero.

Figura 1. La Torre di Porto Corallo, eretta negli anni 1592-1599, fa parte del sistema difensivo eretto per proteggere la costa dalle incursioni dei mori



A partire dal XVII secolo il Sarrabus è protagonista di un'importante attività mineraria che culminerà nel XIX secolo con il proliferare di numerosi siti estrattivi, alla ricerca della galena argentifera: questa attività ha contrassegnato l'economia del territorio locale e garantito per anni la sussistenza degli abitanti. Porto Corallo è stato per quasi un secolo punto di trasporto e stoccaggio dei minerali estratti dalle miniere dell'entroterra, e, a partire dal 1856, da una miniera situata a poche centinaia di metri, eretta sul *colle di Gibbas*. Il sito dal 1870 fu concesso a una società inglese che riattivò i livelli serviti da tre pozzi e un impianto di asporto delle acque e una laveria. Del complesso rimasero alcuni ruderi, che fecero ipotizzare l'esistenza di una casa fortificata spagnola o di una batteria costiera piemontese: per questo motivo il complesso venne denominato "Castello di Gibbas". Il porto serviva come luogo di imbarco dei minerali estratti dalle miniere del carbone e della canne lavorate nella zona, e in questo periodo, della galena proveniente da Gibbas; a questo facevano riferimento, nel 1915, tutte le miniere della Società Anonima di Lanusei, la quale intraprese i lavori di realizzazione di una strada, collegandosi infine con Porto Corallo, per l'imbarco da destinare a Cagliari.

La presenza di una fiorente attività mineraria nei pressi della costa ha ostacolato per molti decenni la nascita del turismo balneare; sebbene gli abitanti usufruissero continuamente della risorsa marina sia per la pesca che per il commercio, l'attività ricreativa era saltuaria e consisteva esclusivamente nella realizzazione di colonie marine durante il periodo fascista; a questo deve aggiungersi il clima malsano della costa vicina a Porto Corallo, testimoniato dalla chiusura della stessa miniera: solo a partire dagli anni Cinquanta si assiste alla vera e propria colonizzazione turistica del territorio con la bonifica delle paludi. Lo sviluppo in tutta Italia del fenomeno della feria estiva e la nascita del turismo ricettivo nella fascia costiera circostante ha permesso la ridefinizione dello scalo marittimo e la realizzazione di una marina turistica negli anni Ottanta, quando la regione Sardegna ha dato un impulso al diportismo nautico, con il finanziamento di numerosi progetti per la realizzazione di opere portuali³.

Figura 2. Inquadramento geografico della marina turistica di Porto Corallo

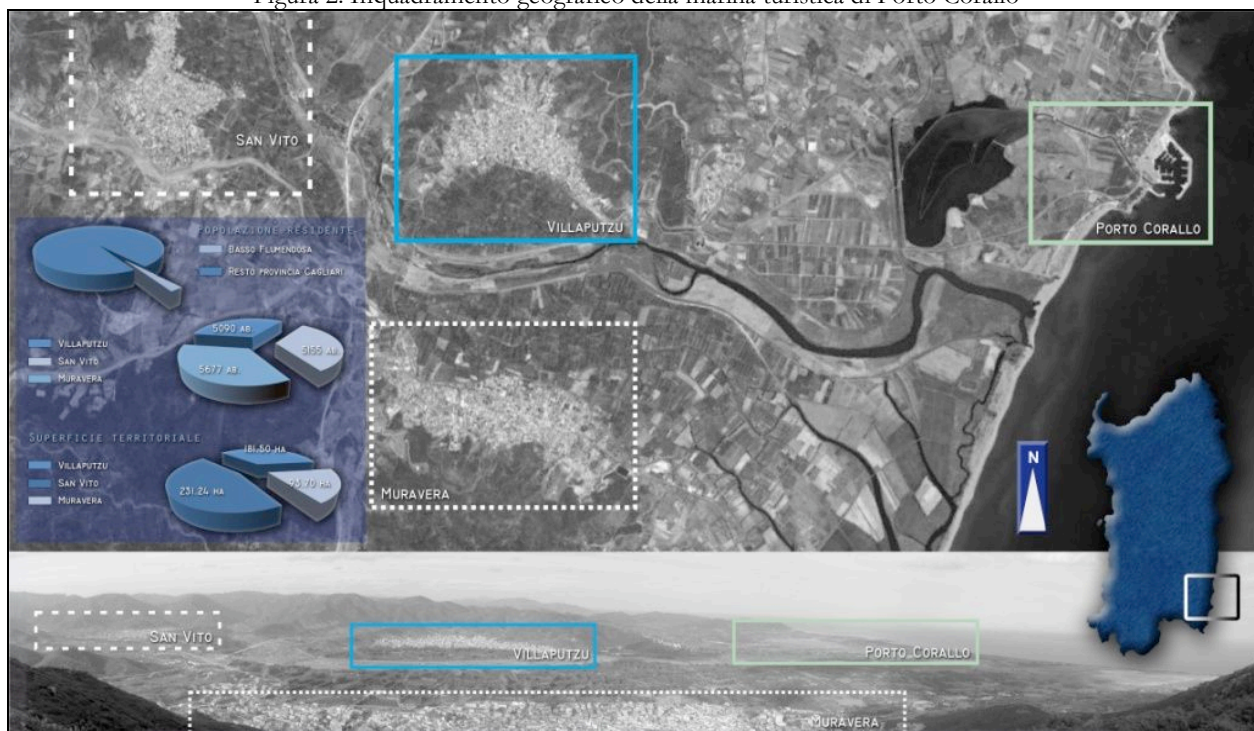


Figura 3. La marina turistica di Porto Corallo vista dall'alto: si notano la Torre di porto Corallo e il Colle di Gibbas



2. Lo stato di fatto del porto turistico

Oggi Porto Corallo è un'infrastruttura portuale con notevoli potenzialità, capace di accogliere oltre 300 imbarcazioni e dotato di servizi a terra per il diportista, quali il nuovo centro servizi: si tratta di un porto a bacino esterno artificiale realizzato in una rada protetta, costituito da un molo di sopraflutto radicato alla riva e disposto ad arco rispetto alla costa, destinato a proteggere il bacino portuale dalle onde provenienti dal settore di traversia principale, e da un molo sottoflutto. L'avamposto ha un bacino di 24627 metri quadrati e accoglie la foce del canale artificiale che collega lo stagno di "Sa Praja" con la zona costiera. Il bacino di ormeggio, con superficie pari a 66557 mq e profondità massima di 6 metri, ospita 400 imbarcazioni, di cui 312 destinate allo scalo temporaneo; nell'analisi dei servizi tecnici emerge una buona dotazione di aree a terra per il parcheggio, ma una scarsa presenza di aree per il rimessaggio e la cantieristica. L'area a terra retrostante il porto è ancora priva di una definizione organica, perché la politica di finanziamento intrapresa della Regione negli anni Novanta non ha considerato l'integrazione della struttura portuale con il territorio circostante, e con il centro urbano, distante circa 4 km. Si tratta di un problema di natura urbanistica che ha contraddistinto molti porti turistici dell'isola e che ha orientato l'opinione degli addetti al settore verso la realizzazione di un sistema di gestione integrata dei porti isolani, consapevoli della forte tradizione diportistica della fascia settentrionale e del necessario adeguamento dei rimanenti alle rotte transfrontaliere del Mediterraneo.

Figura 4. La Marina di Porto Corallo, realizzata negli anni Ottanta, possiede un notevole bacino di ormeggio ed è in grado di accogliere circa 400 imbarcazioni



3. La valenza strategica della Marina di Porto Corallo

L'analisi delle criticità del territorio locale e delle potenzialità ambientali e storiche ha evidenziato la valenza strategica di un progetto di riqualificazione della zona costiera, in ottemperanza con le recenti norme del Piano Paesaggistico Regionale, che stabiliscono un approccio rispettoso dei principi di sostenibilità. Oltre alla lontananza dal centro urbano e alla carenza dei servizi alla zona turistica già realizzata, sono emersi problemi di natura ambientale, relativi al delicato sistema ecologico della foce del Flumendosa. La forte tradizione locale e la ricchezza di un patrimonio storico, ambientale, culturale e architettonico costituiscono i punti di forza da considerare nella progettazione di un sistema integrato del turismo, che non si limiti al semplice fenomeno balneare di alta stagione, ma che integri una pluralità di offerte per destagionalizzare il turismo e spingere il diportista alla scoperta del territorio circostante. Si tratta di un problema tipico di molte marine del Mediterraneo, che, ancora oggi, appaiono come parcheggi di imbarcazioni e non riescono a decollare a livello economico verso un'integrazione del sistema nautico con gli altri segmenti del comparto turistico.

La valenza strategica del progetto di riqualificazione costiera è stato supportato dal calcolo della capacità di accoglienza del territorio, così come stabilito dal P.P.R. e promosso dall'UNEP (Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente) nel documento pubblicato nel 20094 sul turismo sostenibile delle coste. L'analisi dei flussi turistici gravanti sulla costa, confrontati con quelli dei Comuni limitrofi, di più consolidata tradizione balneare, ha evidenziato un sottosviluppo dell'offerta ricettiva e un'effettiva necessità dell'incremento dei posti letto e della definizione dei servizi, consapevoli che laddove questi siano integrati e numerosi il turista percepisca una maggiore attrazione territoriale.

Figura 5. Andamento delle massime presenze registrate nei Comuni della fascia costiera sud-orientale della Sardegna: appare evidente il contrasto tra il Comune in cui è situata la marina di Porto Corallo con il fenomeno dei centri di consolidata tradizione turistica

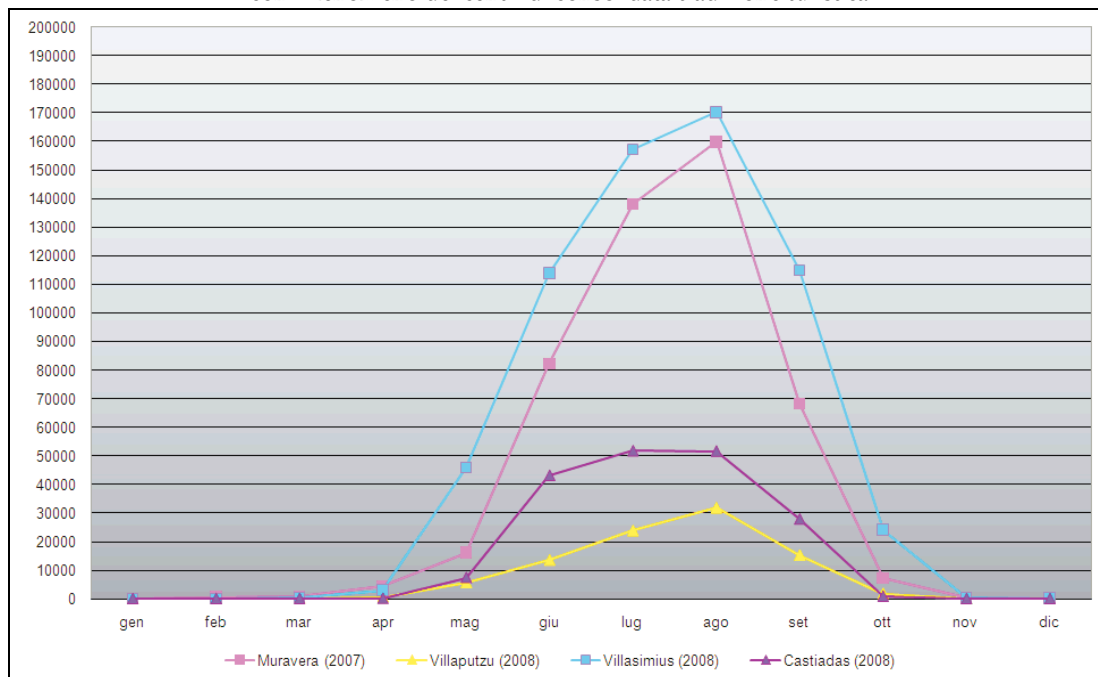
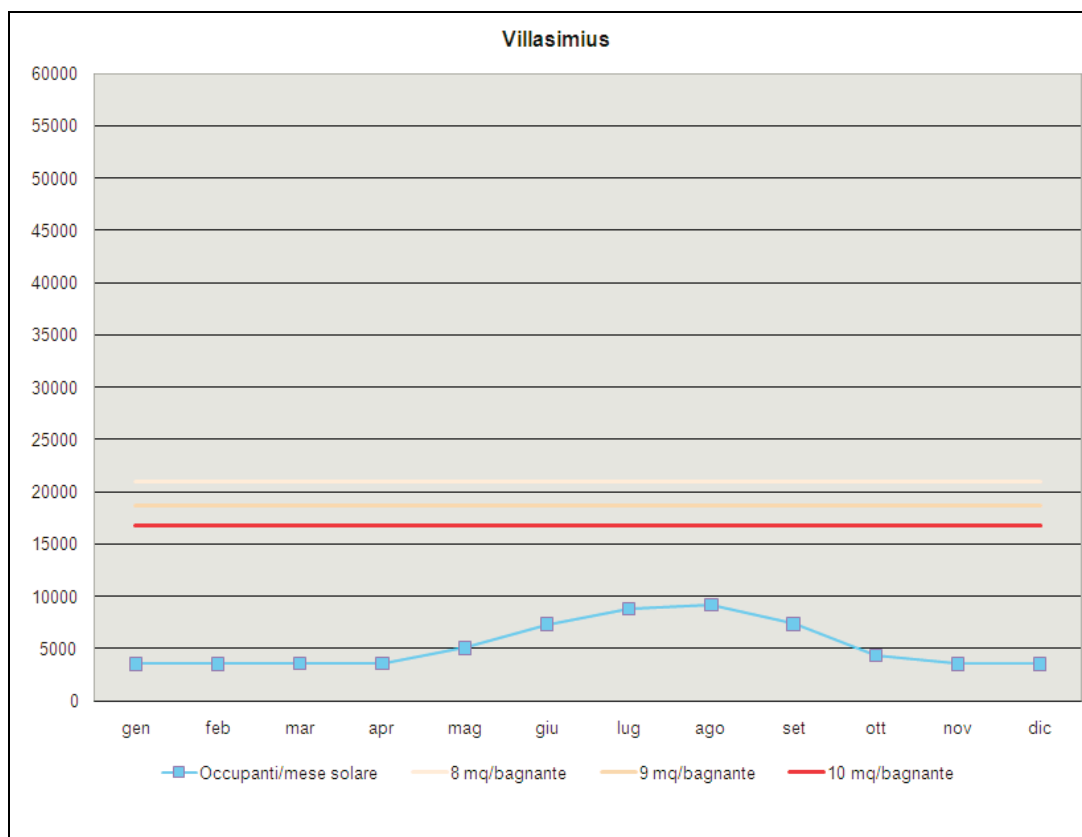
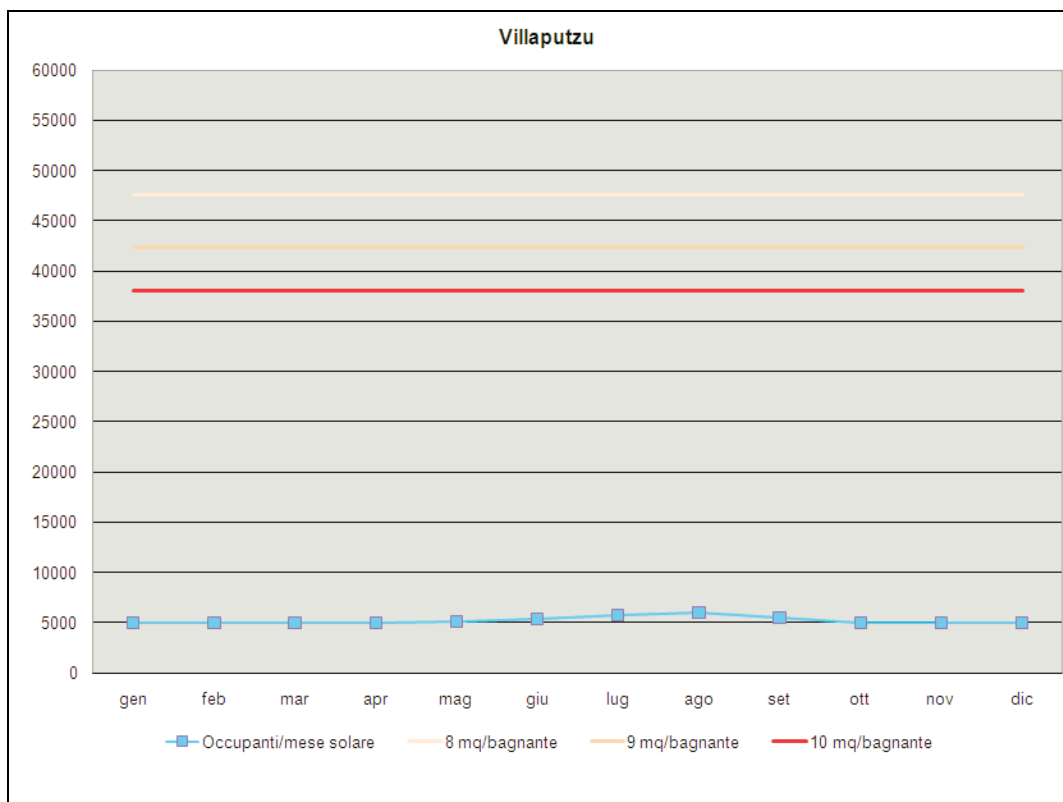


Figura 6. Il Comune di Villaputzu a confronto con quello di Villasimius: l'analisi della capacità di accoglienza delle spiagge ha evidenziato il livello di allarme del comune di Villasimius e l'effettivo sottosviluppo del comune di Villaputzu, dove è situata la Marina di Porto Corallo. Il grafico rappresenta il confronto tra il numero di occupanti le spiagge nell'anno di massima presenza nel quinquennio 2005-2009 per mese solare e le tre curve di capacità di carico delle spiagge ipotizzate dal PPR





4. Sviluppo della nautica da diporto e gestione integrata del turismo

La ridefinizione del Piano Regolatore Comunale ha permesso di riflettere sul mancato decollo dell'infrastruttura portuale, e di delineare i punti di forza dello sviluppo turistico dell'area circostante, stabilendo le linee guida per il rilancio del porto e l'inserimento nelle rotte trasfrontaliere.

Constatata la necessaria destagionalizzazione dell'offerta turistica, troppo concentrata nei mesi estivi e gravante unicamente sulla risorsa balneare, è stato definito un piano attuativo che completasse la zona turistica settentrionale e la riconnettesse al porto, in modo da creare un unico sistema.

Gli assi strategici di sviluppo del progetto possono riassumersi in questo modo:

- zonizzazione dei servizi in funzione del fabbisogno dell'utenza turistica;
- riqualificazione dell'area con il verde integrato alla mobilità dolce;
- gerarchizzazione del sistema di infrastruttura stradale e relazioni tra la mobilità lenta locale e la mobilità veloce di collegamento al centro urbano;
- sostenibilità delle scelte distributive e dei materiali per la realizzazione del nuovo edificato.

Appare di notevole interesse la ridefinizione del sistema di collegamento viario all'interno della zona, alla luce della normativa sulle intersezioni e delle tecniche per la moderazione del traffico, già da molto tempo utilizzate nei paesi anglo-sassoni. Si tratta di un tema di notevole valenza strategica che garantisce il principio di sostenibilità del progetto e la definizione di un'area che appartenga completamente agli utenti e non ai mezzi gommati, per i quali vengono definite apposite aree di sosta, compatibilmente con le distanze massime che consentano la fruizione diretta dei servizi proposti dal masterplan.

Il verde viene progettato in modo da garantire una riconnessione funzionale tra i servizi, scongiurando la possibilità di frattura a seguito della realizzazione degli interventi urbanistici nei

comparti della zona G: ampia attenzione viene data alla pianificazione degli spazi aperti, in sintonia con i modelli storici della pianificazione paesaggistica, e l'idea di città giardino della scuola paesaggistica anglo-sassone.

La riqualificazione dell'area di progetto ha cercato di garantire tre tipologie di riconnessione:

- riconnessione del porto con l'area turistico-residenziale di Porto Tramatzu attraverso la dotazione di servizi al turista (sport, servizi commerciali)
- riconnessione del porto con il centro urbano attraverso la dotazione di servizi alla cittadinanza (sport, tempo libero, istruzione)
- riconnessione del porto al territorio locale, per garantirne la scoperta da parte del diportista (polo museale, ricettività diffusa etc.) e il completamento dei servizi indispensabili all'attività portuale (manutenzione e rimessaggio a secco).

L'area di progetto si estende per circa 80 ettari ed è stata suddivisa in 7 comparti di attuazione:

- zona D, destinata alla realizzazione della cantieristica navale per il rimessaggio a terra e la manutenzione:

volumetria prevista	31979 mc,
superficie di intervento	2,8 ha
parcheggi (222 posti)	7290 mq
- zona G1b, destinata alla realizzazione di un impianto sportivo per il loisir e il tempo libero e alla ricettività diffusa

volumetria prevista	21692,2 mc
superficie di intervento	10,99 ha
comprendente:	
▪ bocciodromo	6943 mq superficie di pertinenza
▪ campi da tennis	3869 mq superficie di pertinenza
▪ campi da calcetto	5629 mq superficie di pertinenza
▪ palestre	880 mq superficie coperta
▪ piscina comunale	882 mq superficie coperta
▪ ricettività diffusa	2135 mq superficie coperta
▪ parcheggi (322 posti)	10458 mq
- zona G1a destinata alla realizzazione della ricettività diffusa e integrante un centro talassoterapico

volumetria prevista	87198 mc
superficie di intervento	17,50 ha

comprendente tre tipologie di ricettività diffusa per un totale di 62300 mc edificati.
- zona G1d che accoglierà edifici per le attività commerciali, l'artigianato locale, servizi ristorativi e un'area per la realizzazione di un istituto nautico

volumetria prevista	51282 mc
superficie di intervento	20,68 ha

comprendente:

▪ locali commerciali	22287 mc volumetria edificata
▪ istituto tecnico nautico	40355 mc con area di pertinenza 25258 mq
▪ ristoranti, snack bar,etc.	8639, 8 mc volumetria edificata

- zona G1c che accoglierà i servizi per la nautica da diporto, il terziario avanzato, e la promozione dell'identità locale e delle potenzialità turistiche del territorio:

volumetria prevista 41258 mc

superficie di intervento 9,96 ha

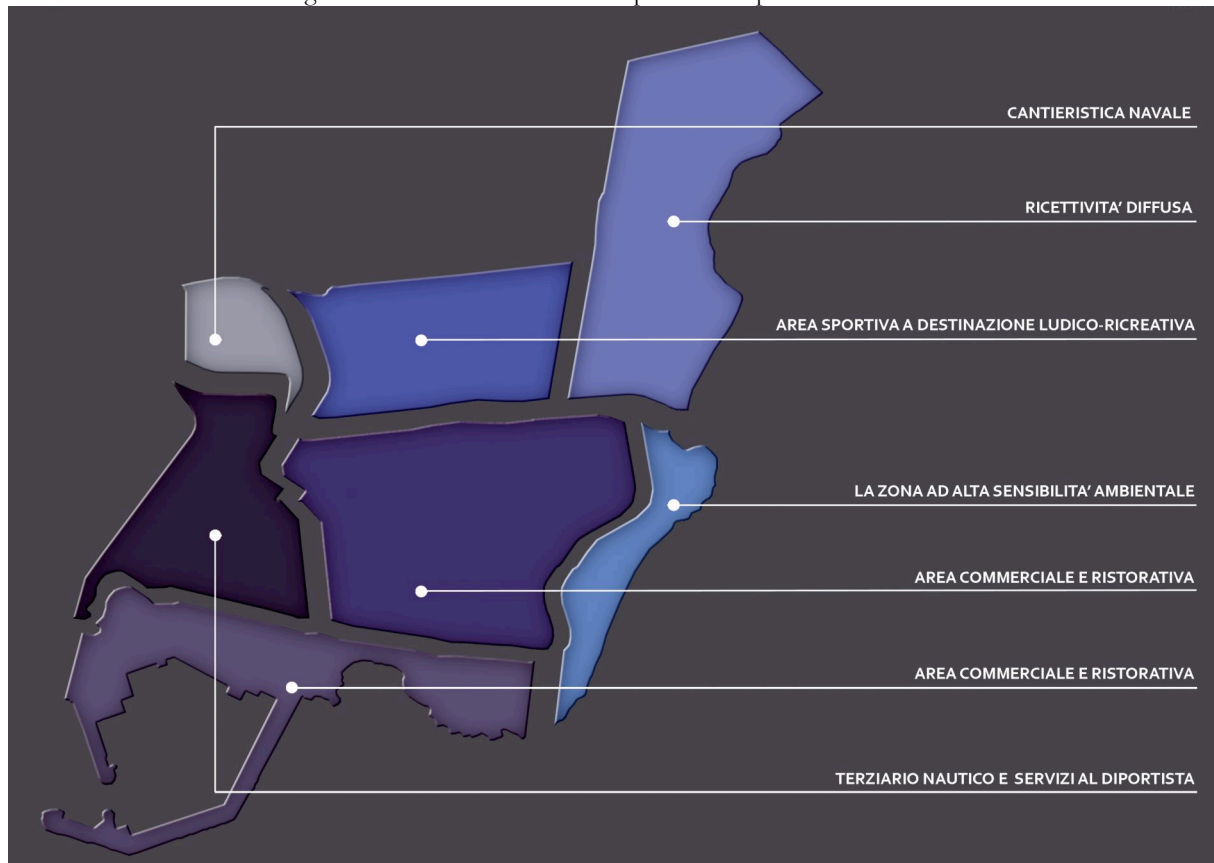
si tratta di un'area che attualmente accoglie il campeggio comunale e, in fase di definizione del masterplan, è stato riadeguata secondo gli indirizzi del P.U.C., mantenendo le destinazioni d'uso già presenti e la volumetria pari a 12250 mc.

Verranno realizzati:

▪ scuola vela e diving	896 mq superficie coperta
▪ capitaneria di porto	1344 mq superficie coperta
▪ attività commerciali per la nautica	576 mq superficie coperta
▪ museo della cultura mineraria e dell'archeologia marina	1126 mq superficie coperta
▪ integrazione della ricettività diffusa	1500 mq superficie coperta

- zona G1e, che comprende la marina di Porto Corallo e la spiaggia annessa, destinata ad accogliere un anfiteatro all'aperto, un centro servizi già realizzato e uno spazio eventi all'aperto che verrà opportunamente riqualificato con la realizzazione di tre passeggiate a mare e la valorizzazione del molo di sopraflutto del porto come appendice di un percorso pedonale e ciclabile lungo circa 2 Km, che attraversa tutta l'area di intervento.
- zona H, con alta valenza ambientale, che comprende la spiaggia di Porto Tramatzu e potrà accogliere alcune strutture temporanee per la realizzazione di eventi estivi, quali discoteca e cinema all'aperto.

Figura 7. Zonizzazione del masterplan in comparti di attuazione



Il modello di ispirazione del masterplan è stato quello dei *ports de plaisance* della Corsica, che si contraddistinguono per la valenza storica e il rispetto ambientale e le marine integrate della frastagliata costa croata, in questi ultimi anni, meta delle rotte del turismo di élite, come testimoniato anche dalla realizzazione del resort turistico di Punta Skala⁵. Oggi più che mai occorre puntare sulla gestione integrata del territorio, favorendo l'incontro tra i flussi turistici di terra e di mare con le realtà culturali e turistiche del territorio circostante: l'idea di un porto turistico come porta del territorio locale appare di notevole valenza strategica nella ridefinizione della portualità turistica della regione Sardegna, troppo focalizzata nella fascia settentrionale. Un porto turistico ha una notevole valenza strategica nella definizione dell'economia locale, perché rappresenta il punto di intersezione tra flussi di terra e di mare, che ricercano nell'attrazione balneare motivo di svago e di *loisir*. Le marine integrate rappresentano oggi l'implementazione delle teorie di pianificazione strategica dei porti e possono realmente garantire un introito economico di notevole consistenza, grazie anche alla realizzazione di grandi eventi come le regate veliche. Il caso della riconversione dell'Arsenale Militare della Maddalena appare come modello per la definizione dei progetti di riqualificazione dei porti isolani: fiore all'occhiello della nautica isolana, in questi mesi ha ospitato la *Louis Vuitton Trophy* per inaugurare la sua prima stagione. La realizzazione dei grandi eventi deve andare di pari passo con la riqualificazione del territorio, perché solo attraverso un'integrazione delle offerte turistiche al diportista, si può garantire un reale rinnovamento; si rischierebbe, infatti, di realizzare zone urbanizzate che nei mesi di bassa stagione diventerebbero quartieri deserti, soggetti al degrado

antropico: per questo motivo, riteniamo fondamentale intraprendere politiche di valorizzazione del territorio che completino il progetto di masterplan proposto.

Si tratta, in sostanza, di favorire un passaggio dalla fruizione passiva del territorio alla realizzazione di un'economia dell'esperienza, dove il diportista possa vedere nella vacanza l'aspetto pedagogico della scoperta territoriale. Progettare un porto turistico è sicuramente un'operazione interdisciplinare, che non può esimersi dall'analisi economica e dalla valorizzazione del sistema locale, e la pianificazione delle aree costiere deve riuscire a conciliare due aspetti della pianificazione, troppo spesso in disaccordo: il rispetto delle valenze ambientali e il decollo del sistema turistico; solo così potrà essere garantito il prolungamento temporale della fruizione turistica del territorio, consapevoli dell'inevitabile depauperamento della sua attrattività, a seguito del sovraccarico ambientale.

Note

- 1 Per ulteriori informazioni visitare i siti www.marinadiolbia.it; www.portoarsenalelamaddalena.it.
- 2 In Salvi D. (2000) l'esistenza di un attracco per le imbarcazioni è testimoniato dal rinvenimento di reperti archeologici marini, quali un'ancora in piombo e resti di ceramiche. Tracce della civiltà punica sono state rinvenute nell'antica necropoli di Santa Maria di Villaputzu, nei pressi della foce del Flumendosa. Mentre le tracce del periodo romano sono più sicure e localizzabili, perché la strada statale che collega al capoluogo cagliaritano, la S.S. 125, è di origine romana e numerose sepolture sono state rinvenute nei pressi della necropoli fenicia.
- 3 Un'interessante analisi della situazione del diportismo nautico isolano si può ritrovare nella rivista "Sardegna Industriale", N. 1-2, 2000; pagg. 6-23; nel 2006 è stato pubblicato uno studio sull'influenza della tassa sulle imbarcazioni di proprietà straniera al turismo nautico nel sito www.sardegna statistiche.it. La legge è stata recentemente abrogata con la finanziaria regionale del 2009.
- 4 Cfr. UNEP (2009), *Sustainable Coastal Tourism, An integrated planning and management approach*, Parix, Cedex, France.
- 5 Vedi il sito www.michaeler-partner.com.

Bibliografia

Clemente F., *Insedimenti esistenti alla foce del Flumendosa*, Gallizzi, Sassari, 1955

Faa M., *Le miniere argentifere del Sarrabus* in “Bollettino bibliografico e rassegna archivistica e di studi storici della Sardegna, Anno XIV, N° 22, pagg. 49 e ss., 1997

Mastinu A., Spanu P. G., Zucca R., *Mare Sardum : merci, mercati e scambi marittimi della Sardegna antica*, Carocci, Roma, pagg. 207 e ss., 2005

Mele M. G., Serreli G., *Sarrabus. Torri, mare e territorio*, Grafica del Parteolla, Dolianova, 2007

Rassu M., *Guida alle torri e forti costieri*, Artigianarte, Cagliari, 2000

Salvi D., *Testimonianze di età punica e romana fra Ogliastra e Sarrabus*, *Ogliastra. Identità storica di una provincia, Atti del convegno di studi* (Jerzu, Lanusei, Arzana, Tortolì 23-25 gennaio 1997, a cura di M.G.Meloni e S. Nocco, Comunità montana 11-Ogliastra, Senorbì 2000, pp.249-264

Stara P., Rizzo R., Brizzi G., *Sarrabus. Miniere e minerali*, Stige, Milano, 2003

Sistu G. (a cura di), *Vagamondo: turismi e turisti in Sardegna*, CUEC, Cagliari, 2007

Zucca R., *Sull'ubicazione di Sarcapos* in “Studi Ogliastrini”, 1984/I, Cagliari