



eco & eco
ECONOMIA & ECOLOGIA S.R.L.



PIANO DEL TURISMO SOSTENIBILE

ad integrazione del
Piano di Gestione del Sito NATURA 2000 IT3320037
LAGUNA DI MARANO E GRADO

Parte strategica



**REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA**

ottobre 2012

Indice

Introduzione	3
1 Fattori critici di successo, orientamenti strategici e obiettivi specifici del PTS.....	8
1.1 I fattori critici di successo	8
1.2 Gli orientamenti strategici	10
1.3 Gli obiettivi specifici, le azioni e gli attori della strategia.....	11
2 Le azioni progettuali.....	13
2.1 Promozione di servizi per la mobilità lenta.....	13
2.2 Creazione di un network per l'ospitalità diffusa.....	16
2.3 Valorizzazione turistica delle valli da pesca.....	20
2.4 Una Vetrina 2.0 per il Turismo Responsabile e Sostenibile della Laguna.....	22
2.5 Recupero sperimentale e valorizzazione turistica di una valle da pesca	23
3 Le Misure Specifiche di Conservazione.....	26
3.1 Gli Interventi attivi (IA)	26
3.2 Le Regolamentazioni (RE).....	29
3.3 I Programmi didattici e di sensibilizzazione (PD)	36
4 Il piano di monitoraggio degli accessi in Laguna e delle attività turistiche impattanti.....	39
4.1 Il monitoraggio degli accessi e del transito in laguna delle imbarcazioni	39
4.2 Il monitoraggio della balneazione nei banchi sabbiosi	45
Conclusioni	50

Il presente rapporto è stato redatto da Francesco Silvestri (coordinamento scientifico e analisi socio-economiche), Andrea Malacchini (aspetti di pianificazione) e Marco Magalotti (aspetti naturalistici).

Hanno contribuito alle analisi Vincenzo Barone, Stefano Ghinoi, Marco Gavioli, Valentina Fiordelmondo, Paolo Vincenzo Filetto.

INTRODUZIONE

Uno sguardo di insieme al Piano

Il Piano del Turismo Sostenibile del SIC/ZPS Laguna di Marano e Grado (PTS) è strettamente connesso con il Piano di Gestione (PdG), che ne ha decretato la necessità. Nello specifico, sono due gli interventi previsti dal PdG che richiamano l'esigenza di approfondire l'analisi attraverso un Piano dedicato al turismo sostenibile.

Il principale è l'Intervento Attivo n. 7 (IA7), che prevede appunto la redazione di un Piano per il turismo sostenibile, che "interessa tutte le attività turistiche che si sviluppano all'interno del sito Natura 2000" ed ha gli obiettivi – a partire da un'analisi dello stato attuale e con approfondimenti sugli effetti del turismo sulle diverse componenti del sistema lagunare - di "definire una strategia per lo sviluppo turistico sostenibile, identificare le eventuali misure di conservazione da integrare nel Piano di Gestione del sito Natura 2000 e razionalizzare le attività turistiche e gli accessi in laguna".

Il PTS è richiamato dal PdG anche nell'intervento di Regolamentazione n. 3 (RE3), dove si afferma che "Il soggetto gestore predispone una integrazione del PdG che dovrà tenere conto dei risultati dell'azione IA7 (...) e che riguarderà: la navigazione interna alla laguna, al fine di limitare gli effetti del moto ondoso, tenendo conto di velocità, dimensioni/dislocamento degli scafi, tipologia dei canali; la riorganizzazione di approdi e ormeggi in laguna e nei fiumi e canali tributari della laguna, con particolare riferimento agli ormeggi in aree ad elevata valenza naturale; la compatibilità di ulteriori sviluppi della portualità e la definizione di linee guida per un corretto inserimento ambientale; la razionalizzazione del sistema di accessi e delle modalità di fruizione turistica del territorio lagunare e del Banco d'Orio (...). Sono da privilegiare le diverse forme di fruizione naturalistica e da favorire la concentrazione dei flussi in aree definite ed eventualmente attrezzate per la fruizione".

Il PTS si innesta su quanto previsto dal PdG e segue la traccia segnata da questi due interventi. Il suo programma di lavoro si è strutturato su tre fasi ed ha portato alla redazione di tre documenti che hanno restituito rispettivamente un quadro aggiornato dello stato attuale del turismo nell'area (Parte Conoscitiva), una analisi ed approfondimento degli impatti del turismo sul delicato ambiente lagunare (Parte Interpretativa) e la definizione di azioni da realizzare sia per avviare o consolidare forme di turismo a basso impatto nell'area, sia per ridurre l'impatto delle attività turistiche che si rivolgono oggi alla Laguna (Parte Strategica).

La Parte Conoscitiva ha guardato l'inquadramento del territorio lagunare, delle risorse naturali e paesaggistiche, storico-culturali, delle tradizioni, delle risorse socioeconomiche locali; un'analisi aggiornata del settore turistico per quanto concerne offerta (ricettività, servizi) e domanda (analisi dei flussi, della stagionalità, delle tipologie turistiche); un'analisi della dotazione e delle previsioni di sviluppo dei posti barca e degli approdi presenti e lungo i corsi d'acqua immissari della Laguna; un'analisi delle modalità di utilizzo delle imbarcazioni in termini di stagionalità, tipologia di imbarcazioni, impatto economico della nautica nel comprensorio. I tratti salienti emersi da questa prima fase evidenziano il quadro di un sistema ad elevata vocazione turistica, con numerosi attrattori, che richiamano ogni anno milioni di presenze turistiche, soprattutto nel periodo estivo e nei poli di Lignano Sabbiadoro e Grado. In risposta a questo tipo di domanda, si è sviluppata nel corso degli anni una cospicua offerta di ricettività, con prevalenza di strutture alberghiere e, all'interno di questa classe, con notevole incidenza delle categorie più qualitative. Imponente è anche la disponibilità di posti barca nei numerosi porti, marina ed approdi della Laguna e del sistema di fiumi e canali che intersecano l'area: tra le 10.000 e le 11.000 unità, con un tasso di occupazione effettiva stimato attorno all'85%. Si tratta di un sistema capace di attrarre segmenti turistici a buona capacità si spesa, ma da alcuni anni in stallo, probabilmente in ragione della raggiunta maturità del prodotto tradizionale. Da cui l'esigenza di pensare a nuove forme di offerta, più articolate ed integrate, soprattutto in direzione della sostenibilità ambientale.

La Parte Interpretativa si è concentrata sulla valutazione degli impatti delle diverse tipologie ricettive presenti nell'area e l'individuazione delle forme ricettive maggiormente compatibili con l'ambiente lagunare, la valutazione dell'impatto dei flussi di imbarcazioni turistiche rispetto alle componenti abiotiche e biotiche della laguna (in particolare sulle barene) e la considerazione del tema della capacità di carico turistica della Laguna.

Per quanto concerne la ricettività, lo studio evidenzia che ampliamenti della attuale dotazione alberghiera implicherebbero problemi di superamento della capacità di carico economica, ancora prima che ambientale: con un tasso di riempimento medio appena superiore al 18% della potenzialità – risultato di tassi superiori al 60% in alta stagione e valori che oscillano attorno all'1% nei mesi invernali – a Lignano e al 17% a Grado (50-59% in alta stagione e 0,4-0,5% nei mesi invernali), l'incremento dei posti letto alberghieri finirebbe per ridurre ulteriormente il tasso di riempimento di questa tipologia di strutture, soprattutto in un momento di domanda calante, quale l'attuale, sia pure con percentuali minori che in altri distretti turistici. Diverso è il caso per l'offerta ricettiva non-alberghiera, *bed&breakfast*, aziende agrituristiche ed altre strutture di ospitalità diffusa, poco radicata nell'area e in grado di intercettare segmenti turistici poco interessati alla fruizione balneare; un suo rafforzamento – soprattutto in termini di tassi di riempimento – non rappresenta un pericolo per la capacità di carico complessiva dell'area e potrebbe anzi aiutare la destagionalizzazione dei flussi¹.

Per quanto concerne il turismo balneare, la lettura dei dati ha evidenziato che questo si rivolge interamente alle spiagge di Lignano e Grado, verso il mare Adriatico e non verso l'interno, cosicché la pressione sull'ambiente lagunare è trascurabile. Una eccezione a questa situazione è data in realtà dalla abitudine di alcuni bagnanti ad insediarsi nei banchi sabbiosi che chiudono la Laguna, dall'Isola di Martignano al Banco d'Orio, arrivando in barca e stazionando sui banchi per tutta la giornata². Nonostante si tratti di numeri non elevati, possono risultare sufficienti per arrecare disturbo alle specie che nidificano nell'area, cosicché si rende necessario il monitoraggio dei flussi e la interdizione ad essi di piccole porzioni da destinare al ripopolamento dell'avifauna.

Approfondito e articolato è il quadro che emerge, infine, dalla valutazione degli impatti del turismo nautico. Nonostante sia soprattutto un luogo di transito nel tragitto porto-mare aperto, la Laguna ed i suoi canali sono oggetto di un elevato traffico di natanti che, attraverso la produzione di moto ondoso, è corresponsabile della erosione delle barene, senza contare che l'incremento e lo *sprawl* di posti barca, spesso in approdi poco attrezzati e interni al sistema lagunare, crea disturbo alle numerose specie di uccelli nidificanti.

Concentrandosi principalmente sul problema dell'erosione e della capacità di carico delle imbarcazioni, a partire da uno studio sull'evoluzione della morfologia della Laguna negli ultimi decenni (1954-2006) realizzato dal Dipartimento di Geoscienze dell'Università degli Studi di Trieste per conto di ARPA regionale³, sono stati mappati 30 apparati barenicoli soggetti tra il 1990 ed il 2006 ad erosione imputata al transito di natanti; alla luce delle informazioni contenute nel Primo rapporto – Parte conoscitiva del Piano del Turismo Sostenibile della Laguna di Marano e Grado sono stati individuati i generatori di traffico lagunare ed è stato stimato il numero potenziale di imbarcazioni che può arrecare disturbo a ciascuna delle 30 barene considerate; mutuando l'approccio utilizzato da una Relazione di Incidenza del Comune di Latisana⁴ è stato stimato il picco di traffico effettivo per tipo di imbarcazione; ciò ha consentito di calcolare un parametro di pressione per ognuna delle 30 barene considerate, parametro che tiene conto del numero di passaggi, della velocità media, del moto ondoso generato direttamente e indirettamente (richiamo d'acqua) dalle diverse tipologie di natanti.

Particolarmente spinosa è stata l'individuazione di un indicatore di capacità di carico per il transito lagunare: in un ambiente dinamico, con situazioni mutevoli dipendenti da molteplici variabili – livello batimetrico, distanza dai margini delle idrovie, interventi antropici di schermatura e accrescimento e, soprattutto, dimensione iniziale della barena – e così ampio da comprendere 30 barene in una superficie di più di 16.000 ettari,

¹ La apparente contro-intuitività di questa conclusione, secondo cui una maggiore fruizione extra-alberghiera non pregiudica la capacità di carico turistica dell'area né dal punto di vista economico né da quello ambientale, si chiarisce nel momento in cui si ricorda che l'incremento prospettato è in termini di tasso di riempimento delle strutture e non di posti letto disponibili, che suo obiettivo è di intercettare segmenti turistici alternativi e abituati a muoversi al di fuori dei picchi stagionali e che poche tali strutture solo in rari casi insistono direttamente sul Sito Natura 2000.

² Sul Banco d'Orio secondo alcune testimonianze non è raro imbattersi ultimamente in persone che campeggiano anche nella notte, una pratica ovviamente vietata, perché del tutto priva delle condizioni minime di sicurezza.

³ Lo studio ha prodotto una Relazione Tecnica (Febbraio 2010) ed un articolo scientifico pubblicato nel corso del 2012. Cfr: Fontolan G., Pillon S., Bezzi A., Villalta V., Lipizer M., Triches A., D'Aiotti A., 2012, *Human impact and the historical transformation of saltmarshes in the Marano and Grado Lagoon, northern Adriatic Sea*, In: "Estuarine, Coastal and Shelf Science" (in press, available online 23 February 2012).

⁴ Comune di Latisana, Settore Gestione del territorio ed Opere Pubbliche (Redattore: W. Franzil), Variante n. 61 al PRG Comunale POC del Comune di Latisana, *Relazione di incidenza Siti Natura 2000: "Laguna di Marano e Grado" (Codice IT3320037) "Laguna di Caorle – Foce del Tagliamento" (Codice IT3250033)*, dicembre 2010.

sarebbe risultato complicato, se non discutibile, calcolare una univoca misura di capacità di carico. Per questo motivo, è stato individuato per ciascuna barena un primo indicatore, dato dal valore puntuale o (quando non disponibile) medio di bacino della erosione da moto ondoso naturale (marea e vento); impiegato come termine di paragone, questo valore ha consentito di verificare in quali occasioni e in che rapporto dimensionale la erosione da transito dei natanti è stata superiore a quella naturale. Da questa lettura, emerge una indicazione molto forte, ovvero che alle attuali modalità di fruizione riportare l'erosione a percentuali simili a quelle naturali implicherebbe una riduzione della circolazione di natanti a valori che oscillano tra l'88% ed il 9% dell'attuale frequentazione o, detto in altro modo, che per alcune barene la capacità di carico stimata prevede un transito nei canali lagunari limitrofi di appena il 9% di quello attuale.

Un secondo indicatore di carico è stato costruito calcolando il tempo di scomparsa completa di ogni singola barena agli attuali tassi di erosione da transito e indicando un elemento di criticità quando la prospettiva di erosione completa è inferiore a 50 anni. Si tratta di un indicatore più flessibile del precedente, perché di fatto individua un intervallo temporale massimo entro il quale mettere in campo iniziative difensive che possono essere di diversa natura, dalla limitazione del traffico agli interventi di ricostituzione delle barene.

Utilizzando questa sorta di specificazione temporale, sono state individuate otto barene destinate a scomparire in un intervallo compreso tra 20 e 43 anni, e per le quali allungare la prospettiva di scomparsa oltre i 50 anni implicherebbe una diminuzione delle imbarcazioni circolanti a un valore compreso tra l'85% ed il 41% della dotazione attuale. Ovvero, che il numero massimo di imbarcazioni in transito sostenibili per alcune barene è pari al 41% di quelle che oggi insistono sulla Laguna.

In realtà, questi calcoli tengono conto delle attuali modalità gravate per molte categorie di natanti, secondo le testimonianze di tutti gli esperti e i frequentatori della Laguna, da velocità di transito superiori al limite di 12 km/h previsto per legge: fare rispettare il limite di velocità vigente già farebbe uscire dall'area di criticità quattro delle otto barene indicate come problematiche, ottenendo un risultato equiparabile a ridurre del 33% il numero di imbarcazioni che insistono sulla Laguna. Il semplice ritocco del limite a 8 km/h – e, quale che sia il limite consentito, il rispetto dei divieti – significherebbe ridurre ad una sola le barene con prospettiva di scomparsa inferiore ai 50 anni: un impatto paragonabile al dimezzamento delle imbarcazioni ospitate in Laguna.

Le principali questioni affrontate dal documento strategico

La terza ed ultima fase del PTS, la Parte Strategica, prende le mosse dal patrimonio di conoscenza accumulata e dalle considerazioni sintetizzate nelle pagine precedenti.

Nel complesso, emerge il quadro di una Laguna a cui, nonostante le potenzialità e la concentrazioni di attrattori sul suo bacino, non è mai stata riconosciuta una centralità nell'organizzazione della fruizione turistica dell'area, e che anzi è stata progressivamente confinata allo scomodo ruolo di luogo di servizio del turismo dei poli e dei segmenti più forti: rimessaggio e attracco protetto per la nautica, serbatoio per l'attività venatoria in valle, oggetto di attività sporadiche e stravaganti per chi tra i bagnanti di Grado e Lignano vuole provare la novità della fruizione dei banchi sabbiosi.

La prospettiva della valorizzazione del sistema turistico dell'area deve puntare sulla diversificazione dell'offerta. La conservazione della natura nel sito Natura 2000 necessita della valorizzazione delle risorse naturali, in particolare se si considera il progressivo declino delle attività che ne hanno caratterizzato l'economia, *in primis* pesca ed acquacoltura. Un nuovo tipo di turismo può costituire quella forma di fruizione del territorio in grado di tenere insieme gli interessi di promozione dello sviluppo economico dell'area e gli interessi di conservazione della natura.

La Laguna è luogo dove andare a lezione di natura, dove godere della massiccia presenza di biodiversità, in particolare l'avifauna, con le grandi colonie di uccelli stanziali, di passo e stagionali. La Laguna è luogo dove potere praticare attività sportive e ricreative leggere – canoa, *kayak*, bicicletta - in un ambiente di elevato pregio naturalistico e paesaggistico e con i tempi dilatati resi possibili dalle forme alternative di mobilità. La Laguna è luogo adatto al turismo responsabile, quella forma di turismo che coinvolge persone interessate a destinare le loro vacanze a qualcosa di utile, fosse anche la pulizia di un sentiero o il recupero di una valle

da pesca, e che non vogliono rinunciare al piacere di partecipare alla vita della comunità locale. Ma la Laguna è anche luogo magico, dove vivere una esperienza esclusiva in un antico casone da pesca in una cornice fuori dal tempo.

La maggiore rilevanza dell'ambiente naturale nel favorire relazioni riconosciute dal mercato turistico aumenta il valore stesso della conservazione: c'è una relazione biunivoca tra degrado ambientale lagunare, conseguente al progressivo abbandono di attività produttive tradizionali oggi non più remunerative, e riduzione del fatturato del turismo. Per questo motivo, il PTS si pone l'obiettivo di ridurre gli impatti attuali e potenziali del turismo favorendo le forme di fruizione più adatte a mantenere elevato il valore della conservazione.

A tale scopo, la Parte Strategica – oggetto di questo documento – si compone di due “anime”. La prima procede alla definizione di un disegno per lo sviluppo di azioni di turismo sostenibile nel sito e nel suo entroterra, fornendo indicazioni progettuali ed esempi concreti su una serie di temi: il sostegno al radicamento di una fruizione “lenta”, basata sulle interconnessioni tra bicicletta, imbarcazioni elettriche e mezzi di trasporto pubblici; la affermazione della rete di ricettività extra-alberghiera, unico segmento ricettivo non ancora saturo, anche in ragione del suo *appeal* verso i segmenti turistici meno interessati all'offerta balneare tradizionale; sulla integrazione tra mare, Laguna ed entroterra e – nel contempo – tra forme diverse di turismo come elemento su cui puntare per la razionalizzazione di una attività turistica che ha raggiunto ormai livelli insostenibili di dispersione energetica; sulla ricerca di nuove forme di fruizione e di nuovi segmenti da coinvolgere – dalle scuole alle associazioni di volontariato, dal turismo scientifico a quello sociale – principalmente come forma di integrazione di reddito per le attività tradizionali della Laguna, oggi in fortissima difficoltà.

Si tratta, come evidente, di una strategia che si rivolge a forme di turismo nuove - in alcuni casi *low cost*, ma anche a segmenti di nicchia ad elevato valore aggiunto - che aggiunge e diversifica rispetto alle forme di turismo a medio-alta capacità di spesa ed eccessivo consumo ambientale e termodinamico radicate nei poli di Lignano e Grado.

A questa si aggiunge la seconda “anima” della Strategia, quella che arricchisce le Misure di Conservazione previste dal PdG, sia declinando meglio quelle esistenti alla luce delle esigenze del turismo sostenibile (in tre casi), sia introducendone di nuove quando l'attività turistica mette in luce minacce su specie ed habitat del Sito non contemplate dal PdG stesso (in cinque casi ulteriori). Una seconda chiave di lettura delle Misure di Conservazione proposte, che sarà approfonditamente illustrata nel prosieguo, che vede la costruzione di una filiera per ciascuna delle due minacce (una all'habitat lagunare rappresentato dalle barene, l'altra alle specie avicole nidificanti sui banchi sabbiosi), che va dal Monitoraggio alla Regolamentazione al Programma di Divulgazione/Sensibilizzazione⁵.

La struttura del documento

Il presente documento, che chiude il PTS e ne rappresenta la sezione propositiva, dà conto di quanto sin qui illustrato. Oltre alla Introduzione, si compone di quattro capitoli e di una sezione di Conclusioni ed è completato da una Appendice pensata come possibile integrazione dell'Allegato B del PdG, che raccoglie in forma di scheda sintetica le Misure di Conservazione modificate o introdotte dal PTS. I primi due capitoli sono dedicati alla parte più strettamente strategica e “pro-attiva” del Piano, mentre gli ultimi due si concentrano sulle misure da introdurre per limitare gli impatti delle attività turistiche o collegate sull'ambiente lagunare.

Il primo capitolo traccia le finalità del PTS, gli orientamenti seguiti nel definire il piano di azione vero e proprio, gli interlocutori e le categorie di beneficiari individuati, le leve che si intendono attivare con gli interventi prospettati. Qui è esplicitata che la logica che muove il PTS, che è quella di una strategia per il turismo inserita all'interno di un PdG e attuata da un soggetto la cui missione è la tutela di un sito di elevata valenza naturalistica, non lo sviluppo socio-economico del territorio.

I progetti e le azioni da intraprendere per lo sviluppo del turismo sostenibile nell'area vasta interessata dalla

⁵ Sfugge a questa sistematizzazione un terzo intervento di sensibilizzazione rivolto a pescatori ed acquacoltori trasversale a molti dei temi trattati nel PTS.

Laguna di Marano e Grado sono specificatamente descritti nel secondo capitolo, dove sono fornite anche la quantificazione dell'impegno economico e la disamina dei canali finanziari necessari a sostenerli.

Il terzo capitolo si concentra sulle Misure specifiche di Conservazione collegate alla fruizione turistica, descrivendone le motivazioni e le modalità di realizzazione, non trascurando nemmeno in questo caso la esplicitazione di un quadro dei costi presuntivi da sostenere per metterle in pratica. Le Misure previste, riproposte come detto nell'Appendice al terzo Rapporto, sono sei in tutto, suddivise in Interventi Attivi (uno)⁶, Regolamentazioni (due), Programmi Didattici e di sensibilizzazione (tre).

A queste si aggiungono i Programmi di Monitoraggio (due), a cui è dedicato per intero il quarto capitolo. La scelta di isolare queste ultime dalle altre Misure di Conservazione risponde alla volontà di dare seguito con la massima conformità alle richieste dell'incarico, che prevede specificatamente un Piano del monitoraggio degli accessi tra i prodotti di ricerca da consegnare. Il quadro delle Misure di Conservazione si ricompone tuttavia in Appendice, dove le schede dei Programmi di Monitoraggio si associano a quelle delle altre Misure⁷.

Al termine dei quattro capitoli, una sezione di Conclusioni tira le fila dell'intero PTS e ne evidenzia in ultimo i principali elementi emersi.

La presente relazione è corredata da due Appendici: la prima, già menzionata, che sintetizza gli elementi principali delle nuove Misure di Conservazione previste, recuperando il formato già utilizzato dall'Allegato B del PdG della Laguna di Marano e Grado; la seconda è l'Appendice cartografica, composta da due mappe in scala 1:25.000 illustrative del sistema della mobilità lenta locale (T01) e dell'insieme degli attrattori turistici dell'area su cui insiste la Laguna di Marano e Grado (T02).

⁶ A prima vista può sfuggire la differenza tra gli Interventi Attivi (IA) e le azioni progettuali contenute nel Capitolo 3. In realtà, gli IA sono sì proposte progettuali volte a modificare l'esistente, ma – in quanto Misure di Conservazione – esse trovano giustificazione nell'esistenza di una minaccia ambientale agli habitat ed alle specie del sito oggetto del PdG, rappresentando una risposta a tali minacce. Non è la stessa cosa per le azioni progettuali, che – richiamandosi alla disciplina del turismo sostenibile – prestano senza dubbio attenzione all'impatto ambientale del turismo, ma trovano giustificazione nell'obiettivo di sviluppo turistico del comprensorio.

⁷ Dal punto di vista metodologico, sussiste in realtà una diaframma tra quanti considerano le azioni di Monitoraggio una tipologia avulsa dalle Misure di Conservazione, di cui sarebbero una sorta di viatico, e quanti invece – come il Gruppo di Lavoro che scrive – le ritiene Misure di Conservazione a tutti gli effetti, in quanto azioni volte a limitare o neutralizzare le minacce esistenti per habitat e specie di un sito.

1 FATTORI CRITICI DI SUCCESSO, ORIENTAMENTI STRATEGICI E OBIETTIVI SPECIFICI DEL PTS

Come più volte rimarcato nelle pagine precedenti, il presente PTS rientra tra le azioni previste dal Piano di Gestione del SIC/ZPS “Laguna di Grado e Marano”. La strategia che esso delinea deve pertanto integrarsi a quella del PdG.

Questo implica la individuazione ed il rafforzamento di un sistema di relazioni tra società e ambiente naturale, in cui le comunità locali considerano gli ecosistemi naturali e la biodiversità come elementi importanti da tutelare e - dove possibile - da valorizzare con particolare riferimento alle modalità di fruizione. Il quadro conoscitivo del PTS elaborato nei mesi precedenti e sintetizzato nelle pagine introduttive di questo documento consentono di definire alcuni fattori critici di successo, sui quali potere definire una strategia di azione per la promozione dello sviluppo sostenibile dell’area in generale e del turismo sostenibile

1.1 I fattori critici di successo

La espressione “fattori critici di successo” appartiene al linguaggio della teoria economica aziendale e costituisce, nell’ambito della progettazione di impresa, l’insieme degli aspetti di mercato che risultano premianti per le imprese. Essi si ricavano in primo luogo dalla osservazione del contesto concorrenziale, sia dal punto di vista della domanda, sia dal punto di vista dell’offerta.

Utilizzando il concetto di relazione come sinonimo di sviluppo aziendale, si può pensare che l’obiettivo dell’impresa sia quello di entrare in relazione, attraverso i beni o i servizi prodotti, con il maggior numero di soggetti. Per fare questo, l’impresa ha la possibilità di modificare le caratteristiche del suo prodotto in riferimento alle esigenze della domanda e ai limiti propri dell’offerta. L’individuazione dei fattori critici di successo costituisce pertanto un elemento fondamentale di valutazione, che guida le scelte aziendali.

Per un sito naturale protetto questo ragionamento deve essere ribaltato. L’Ente di gestione vuol fare sì che il sito entri in relazione con il maggior numero di soggetti, ma non può farlo modificando le risorse naturali stesse, che invece intende tutelare. Se così non fosse, molti parchi naturali potrebbero divenire in breve tempo luoghi per la caccia oppure parchi per il divertimento. Non potendo/volendo modificare l’oggetto della relazione, il problema strategico diviene allora modificare la percezione della relazione dei soggetti (istituzioni, cittadini e imprese) con il sito, stimolando così la nascita di nuove relazioni.

Nel caso della Laguna di Marano e Grado, l’individuazione dei fattori critici di successo prende spunto sia dal quadro di analisi già emerso nel PdG, sia dagli indirizzi e dalle buone pratiche che la Commissione Europea propone per i siti della Rete Natura 2000.

Dal primo emerge la difficoltà di attivare politiche di conservazione della natura efficaci nel momento in cui la tutela stessa entra in conflitto con altri possibili usi del territorio. I promotori della conservazione della natura si trovano spesso isolati nel portare avanti queste esigenze e spesso non riescono a confrontarsi in maniera efficace con il territorio ed i portatori di interesse a questi usi alternativi.

Per rispondere a questo genere di problemi, si possono prospettare tre linee di comportamento, che aiutino i promotori della conservazione della natura a superare l’isolamento: l’attivazione di collaborazioni con altri soggetti competenti per il governo del territorio che condividono i loro obiettivi di pianificazione e programmazione; lo sviluppo di iniziative di partecipazione e di comunicazione che favoriscano la migliore comprensione da parte dei cittadini dell’importanza della conservazione della natura; l’avvio, dove possibile ed anche attraverso forme di sperimentazione, di progetti di sviluppo sostenibile, che favoriscano utilizzi alternativi del territorio capaci di generare benessere e coerenti con le esigenze della conservazione della natura.

Sulla base di queste considerazioni si può ipotizzare un fattore critico di successo di carattere generale, arti-

colabile a sua volta in tre fattori specifici. Il fattore critico di successo generale è costituito dalla capacità delle istituzioni regionali e locali di stimolare la partecipazione del maggior numero di soggetti alla politica di conservazione della natura.

Se rappresentiamo la gestione del Sito come un progetto di ricerca di relazioni tra istituzioni, comunità locali e imprenditori, chiamati a confrontarsi sull'uso durevole delle risorse naturali, il principale problema attuale è la carenza delle relazioni con comunità locali. Delle risorse naturali non è percepito il valore ecologico, cosicché la politica di conservazione della natura si scontra con l'interesse delle comunità, sia locali che regionali. Riprendendo quanto descritto nelle pagine precedenti, la Laguna è attualmente un luogo di passaggio per le imbarcazioni che si dirigono verso il mare aperto e soltanto marginalmente è considerata un luogo da fruire e tutelare nella sua complessità. Per contro, le risorse naturali sono spesso parte di relazioni il cui sottoprodotto è la distruzione stessa della natura, come accade ad esempio nelle attività di infrastrutturazione del territorio (strade, urbanizzazione e così via).

A cascata, dal fattore critico di successo generale, discendono i seguenti tre fattori critici di successo specifici:

- il rafforzamento presso i cittadini e i visitatori di una cultura favorevole alla tutela delle risorse naturali, motivata dal riconoscimento del loro valore ambientale, del fatto che esse rappresentano una ricchezza non riproducibile che tutta la collettività regionale ha interesse a difendere;
- il rafforzamento della capacità di proporre alle imprese, in particolare a quelle turistiche, ambiti naturali ben protetti e accessibili che arricchiscono e qualificano la loro offerta;
- il rafforzamento della capacità del sistema pubblico di agire in modo coordinato e integrato, facendo in modo che le esigenze di conservazione della natura trovino riconoscimento nell'agenda di tutti i livelli della pubblica amministrazione.

Il primo fattore specifico riconosce alla partecipazione un elevato valore strategico. Sostenere la partecipazione significa da un lato ridurre l'opposizione da parte delle comunità locali alle politiche di conservazione della natura, dall'altro lato significa anche aumentare il livello di coinvolgimento dei cittadini alle iniziative di tutela.

La diffidenza verso la conservazione della natura da parte delle comunità locali genera problemi quali la difficoltà nel fare adottare misure di tutela, il ritardo nell'esecuzione di misure di tutela, il rallentamento e l'ingolfamento dell'attività della pubblica amministrazione, costretta a impegnare risorse in lunghi confronti di mediazione e di spiegazione delle ragioni della conservazione.

Favorire la partecipazione dei cittadini su questa problematica significa:

- rafforzare l'impegno nella comunicazione e nella divulgazione degli obiettivi e delle iniziative della politica di conservazione della natura,
- stimolare il coinvolgimento delle comunità locali in azioni di tutela nel ruolo tanto di visitatori consapevoli, quanto di volontari.

Il secondo fattore specifico interessa il sistema di relazioni con le imprese, in particolare quelle turistiche, stimolando la promozione dello sviluppo sostenibile con attività imprenditoriali in grado di catalizzare relazioni di mercato basate sull'uso durevole delle risorse naturali.

Il quadro conoscitivo mette in luce una serie di criticità: in particolare si rileva da un lato l'esistenza di un complesso di iniziative imprenditoriali che non sono pienamente integrate con gli obiettivi di tutela della natura; dall'altro lato la difficoltà di far decollare un sistema di relazioni tra le imprese e tra queste e il territorio per la promozione di un luogo vocato al turismo sostenibile.

Promuovere lo sviluppo sostenibile in generale e il turismo sostenibile in particolare significa quindi:

- rafforzare le iniziative imprenditoriali coerenti con la conservazione della natura, favorendo i momenti di contatto e la germinazione di nuove idee di cooperazione in un'ottica di sistema;

- stimolare il cambiamento del sistema delle convenienze da parte delle imprese, al fine di disincentivare quelle attività imprenditoriali che producono impatti negativi su *habitat* e specie in favore di quelle per cui la qualità ambientale è un elemento di caratterizzazione della propria offerta;
- stimolare la nascita di nuove imprese e l'attivazione di programmi di investimento aziendale attraverso forme di incentivo e regimi di aiuto.

Il terzo fattore specifico riguarda l'integrazione delle politiche del territorio. La politica di conservazione della natura da promuovere si incrocia con altre politiche che si occupano del governo della Laguna e del territorio del comprensorio, che riguarda anche l'area circostante al Sito.

Vi sono diversi punti di contatto tra i diversi settori che si occupano della gestione del territorio. Alla buona integrazione di indirizzi esistente tra gli strumenti di pianificazione territoriale di livello regionale, non corrisponde tuttavia una pratica operativa di collaborazione tra i diversi settori della pubblica amministrazione. Ciò genera problemi quali l'isolamento degli attori della conservazione della natura, gli oneri da duplicazione di alcune funzioni, quali ad esempio la vigilanza, la contrapposizione – a volte schizofrenica, a volte indotta dalla necessità di rispondere dei costi sostenuti - tra attività della pubblica amministrazione, con interventi che pur rispondendo alla missione di tutelare il bene comune spesso vanno in conflitto reciproco⁸.

Riuscire a integrare le politiche di governo del territorio con quelle di tutela della natura significa quindi:

- favorire il dialogo e la collaborazione tra le istituzioni che si occupano della conservazione della natura, in particolare nella gestione delle situazioni di conflitto con le comunità locali;
- ridurre i casi di sovrapposizione delle funzioni di governo del territorio, migliorando l'efficienza della pubblica amministrazione;
- ridurre i casi di iniziative in contrasto tra loro promosse da uffici diversi della pubblica amministrazione sullo stesso territorio.

Si può quindi affermare che promuovere la corretta gestione del sito significa agire sulla sensibilità e sull'educazione ambientale (obiettivo di lungo periodo), migliorare la progettazione attuale, limitando gli impatti delle attività produttive convenzionali, promuovere iniziative economiche sostenibili favorendo relazioni strutturate tra soggetti attenti alla conservazione e alla fruizione durevole delle risorse naturali, favorire il dialogo e la collaborazione tra diversi centri decisionali della pubblica amministrazione.

1.2 Gli orientamenti strategici

Sulla base di queste considerazioni è possibile identificare gli orientamenti strategici sui quali delineare gli obiettivi e le azioni del PTS.

Come già anticipato, la fruizione della Laguna e dell'ambiente naturale proposta dal PTS non rappresenta un'alternativa concorrenziale all'attuale fruizione turistica, ma ne costituisce piuttosto un complemento volto a favorire lo sviluppo di nuovi servizi e rafforzare le modalità di fruizione più sensibili alla conservazione della natura. Alla luce di questa considerazione, i principi salienti sui quali costruire la strategia del PTS sono tre:

- la integrazione della offerta di fruizione dei luoghi e delle risorse;
- la valorizzazione dei periodi di bassa stagione;
- il recupero e la valorizzazione turistica di elementi tradizionale del paesaggio lagunare.

Il primo orientamento strategico mette in luce la necessità di costruire un'offerta turistica in grado di conside-

⁸ Un tipico esempio di attività di questo tipo sono le operazioni per la sicurezza idraulica, che – soprattutto se condotte con un *budget* limitato – rischiano di rappresentare un problema per la conservazione della natura.

rare l'ambiente lagunare nella sua interezza e in *continuum* con i più importanti attrattori turistici presenti nei comuni che si affacciano sulla Laguna. Il sistema turistico lagunare non può essere separato dagli altri siti della Rete Natura 2000 presenti nell'area, così come dalle risorse culturali dell'entroterra. È infatti l'intero territorio ad avere le caratteristiche di attrattore turistico, connotato da risorse fisiche di elevato valore, vulnerabili e che quindi richiedono una gestione attenta e una fruizione consapevole.

Il secondo orientamento strategico è costituito dalla "valorizzazione dei periodi di bassa stagione". La Fase di analisi ha messo in luce un sistema turistico nel quale le presenze sono concentrate nel periodo estivo e l'offerta turistica è dimensionata sui picchi delle presenze estive. Questo significa che per gran parte dell'anno la ricettività esistente non è utilizzata e che l'intero sistema turistico necessita di un elevato dispendio di energia per il suo mantenimento in condizioni di funzionamento. Se risulta quindi controproducente aumentare la dotazione di strutture turistiche delle tipologie usuali per l'area, è invece essere utile aumentare il tasso di riempimento relativo nel corso dell'anno. Questa attenzione va in particolare rivolta alle piccole strutture ricettive, che possono funzionare in periodi in cui le presenze sono limitate in quanto caratterizzate da costi gestionali contenuti e da dimensione ottima minima inferiore. Si pensa quindi alle strutture extralberghiere quali le aziende agrituristiche, i *bed&breakfast* e le strutture per l'accoglienza di gruppi, tipologie presenti sul territorio e ideali per funzionare in rete, al servizio di modalità di fruizione di tipo itinerante e diffuso.

Il terzo orientamento strategico è costituito dal "recupero di elementi del paesaggio lagunare tradizionale suscettibili di valorizzazione turistica". Ciò significa intervenire su due situazioni soggette a degrado attuale e potenziale, che minacciano il paesaggio culturale della Laguna: lo stato delle valli da pesca e dei casoni. Entrambi i tipi di struttura hanno perso il valore economico che in passato le rendeva sostenibili, con conseguenze immaginabili sulla capacità di mantenimento delle comunità locali; entrambe mostrano tuttavia le potenzialità per diventare attrattori turistici: le valli possono essere trasformate in luoghi per la fruizione naturalistica, per il *birdwatching* e per il turismo responsabile; più semplice, come dimostra l'esperienza dell'albergo diffuso di Grado, il percorso di trasformazione funzionale dei casoni, luoghi dove sviluppare servizi ricettivi. Data l'unicità di questi luoghi e di queste strutture, esse rappresentano strumenti di ampliamento dell'offerta turistica, utili a conservare elementi di grande valore del paesaggio lagunare e difficilmente in competizione con l'offerta già esistente.

1.3 Gli obiettivi specifici, le azioni e gli attori della strategia

Una volta definiti gli orientamenti strategici prioritari, la sequenza logica del lavoro prevede l'individuazione degli obiettivi specifici sui quali si concentra IL PTS e - a cascata - le azioni che da ogni obiettivo specifico discendono. I tre obiettivi specifici, di seguito articolati, sono individuati in:

1. sviluppo della mobilità lenta;
2. sviluppo della ricettività alternativa;
3. creazione di un'offerta integrata *low cost*.

La mobilità lenta, rappresentata sia da quella ciclabile, sia da quella con piccole imbarcazioni a remi o elettriche, costituisce una modalità adatta alla fruizione di un territorio vasto, pianeggiante e per gran parte lagunare e fluviale in cui vi è una diffusa presenza di elementi naturali e culturali di interesse.

Il cicloturismo è una delle forme di turismo ecocompatibile oggi più diffuse: i fruitori utilizzano la bicicletta per raggiungere la meta attraverso piste ciclabili, mulattiere, strade statali a basso traffico, spesso in connessione intermodale con il treno o battelli. Praticato soprattutto nel Nord-Europa, dove è molto forte la cultura della bicicletta, si sta diffondendo piuttosto velocemente in Italia, dove tuttavia ancora non esiste una rete ciclo-turistica nazionale. Dal punto di vista del territorio che ospita, il cicloturismo favorisce la valorizzazione delle aree meno note, marginali rispetto ai circuiti turistici tradizionali, ben coniugandosi con un'offerta incentrata sui prodotti tipici locali, la filiera corta e la ricettività extralberghiera. Simile nello spirito – anche se più problematico dal punto di vista logistico – è lo spostamento in canoa o kayak, particolarmente indicato per gli

ambienti fluviali e lagunari. Con la affermazione del kayak da mare, più grande e in grado di trasportare una tenda, anche il kayak va progressivamente ponendosi come mezzo per il turismo lento e per la fruizione naturalistica, anche per visite di più giorni.

Questo tipo di fruizione è già diffuso, sebbene in maniera in molti casi spontanea e poco percepita dal mercato turistico. Le esperienze maturate in Francia nella regione della Camargue e in Italia nel più vicino Delta del Po, una delle grandi lagune adriatiche, costituiscono modelli ai quali fare riferimento nella programmazione delle azioni per il perseguimento di questo obiettivo specifico. Sviluppare la mobilità lenta nell'area significa aumentare il numero di visitatori che fruiscono dell'area mediante l'uso della bicicletta e di piccole imbarcazioni. Per perseguire questo obiettivo sarà opportuno migliorare la dotazione di strutture e soprattutto di servizi funzionali a questo tipo di fruizione e rafforzare la comunicazione circa le opportunità di fruizione di questo territorio.

Il secondo obiettivo specifico è costituito dallo "sviluppo della ricettività alternativa", ossia extralberghiera. Si ipotizza non l'aumento complessivo dei posti letto, se non nei casi in cui ciò è funzionale al recupero di situazioni di degrado, come nel caso delle valli da pesca e dei casoni, bensì un migliore coordinamento dell'offerta ricettiva, organizzata in modo da rispondere alle esigenze di un fruitore itinerante nell'area. Per fare ciò, è necessario che gli operatori maturino un forte senso di appartenenza al territorio e una volontà di cooperazione loro.

Perseguire questo obiettivo impone di puntare alla creazione di un sistema articolato di ospitalità diffusa nell'area: da un lato, coordinare l'offerta ricettiva a sostegno della mobilità lenta in Laguna e nell'entroterra rivolta ad un segmento di domanda frugale; dall'altro, rafforzare l'esperienza dell'Albergo diffuso in Laguna, promuovendo ulteriori iniziative di recupero dei casoni.

L'albergo diffuso rappresenta un modello di ospitalità orizzontale che nasce con la finalità di recuperare e valorizzare a fini ricettivi borghi storici strutture tradizionali; costituisce un interessante esempio di sviluppo territoriale a impatto zero, dal momento che non prevede nuove volumetrie, bensì restauro e messa in rete del patrimonio edilizio esistente. Anche per questo motivo, non è raro che il segmento di domanda intercettato dalle esperienze di albergo diffuso sia di carattere esclusivo – e quindi minore nei numeri – ma con maggiore propensione di spesa. L'esperienza dell'albergo diffuso si è sviluppata in maniera rilevante nell'ultimo decennio in Italia e costituisce sicuramente un modello da considerare nella progettazione esecutiva degli interventi.

Il terzo obiettivo specifico è costituito dalla "creazione di un'offerta integrata *low cost*". La domanda turistica che si rivolge alle aree naturali in periodi di bassa stagione, sebbene fortemente consapevole, ha spesso una ridotta propensione di spesa. Al fine di aumentare le presenze turistiche nella bassa stagione, sarà importante adottare misure che siano in grado di tenere bassi i costi di produzione dei servizi turistici e - di conseguenza - di mantenere basse le tariffe proposte. In quest'ottica, sarà quindi rilevante perseguire economie di organizzazione e, per quanto possibile, coinvolgere il fruitore stesso nella produzione dei servizi turistici.

Un modello di offerta *low cost* che può essere considerato viene dalle esperienze di promozione del turismo responsabile e di promozione del volontariato nella tutela e valorizzazione delle aree naturali. Il turismo responsabile è un modo di viaggiare etico e consapevole che presuppone una presa di coscienza della realtà di destinazione e riconosce la centralità della comunità locale ospitante e il suo diritto ad essere protagonista nello sviluppo turistico sostenibile del proprio territorio. Nato come forma di turismo rispettosa della cultura locale nei Paesi del Sud del Mondo, questa modalità va diffondendosi anche nei Paesi più ricchi. In Italia, le esperienze più interessanti vanno dal l'itti-turismo negli antichi borghi pescherecci in Veneto e Sicilia alla valorizzazione dei territori confiscati alle organizzazioni mafiose in Sicilia e Calabria, all'esperienza degli ecovillaggi dell'entroterra ligure e del turismo di comunità nell'Appennino tosco-emiliano.

2 LE AZIONI PROGETTUALI

Gli obiettivi strategici e specifici del PTS sono perseguiti attraverso cinque azioni progettuali da realizzare grazie all'attivazione di partenariati locali e all'aggregazione di risorse pubbliche e private attorno al tema della valorizzazione della Laguna.

Con l'intento di facilitarne la lettura, ma anche al fine di evidenziare l'elevato grado di integrazione tra i progetti, ogni azione è descritta attraverso gli stessi punti: il contesto di riferimento, gli interventi da mettere in campo per la sua attuazione ed i destinatari di essa, le finalità ed i risultati attesi. Chiude la illustrazione del progetto la definizione dei tempi necessari per la sua realizzazione, dei costi presunti e delle possibili fonti di finanziamento attivabili.

2.1 Promozione di servizi per la mobilità lenta

2.1.1 L'azione in sintesi

L'azione è volta da un lato ad incentivare l'offerta di strumenti per la mobilità ciclabile, la canoa e l'utilizzo di barche elettriche a scopo ricreativo, dall'altro ad attrezzare il territorio di infrastrutture leggere al servizio della mobilità sostenibile quotidiana dei residenti. L'azione è prevista per il territorio della Laguna e per l'entroterra, rappresentato dai comuni che si affacciano sulla Laguna stessa.

L'idea che sottende l'azione è di promuovere forme di mobilità nel territorio mediante l'uso della bicicletta e di piccole imbarcazioni, attraverso il coinvolgimento degli operatori turistici e dei conduttori di esercizi commerciali.

2.1.2 Il contesto di riferimento

L'area vasta che comprende Laguna ed entroterra è particolarmente vocata all'uso della bicicletta e di piccole imbarcazioni, con la duplice finalità della ricreazione e della possibilità di interconnettere il complesso di risorse turistiche che è presente sul territorio.

La mobilità ciclabile in particolare, data l'orografia pianeggiante dell'area, non comporta difficoltà neanche per chi è poco abituato a pedalare su distanze superiori ai pochi chilometri. A ciò si aggiunge la presenza di un clima adatto alla fruizione all'aria aperta per gran parte dell'anno, con la sola esclusione di un paio di mesi in inverno e del mese di agosto in estate. Alla luce di queste considerazioni, si possono immaginare spostamenti in bicicletta in grado di connettere i principali punti dell'area e di rendere accessibile l'area, anche in intermodalità con il treno.

Nell'area sono già presenti piste ciclabili dedicate e numerose vie di comunicazione a basso traffico, che si prestano all'uso ciclabile. È inoltre in programma la realizzazione di altre piste ciclabili volte a collegare tutti i comuni dell'area e le principali risorse turistiche e ambientali dell'area (Cfr Primo Rapporto - Parte conoscitiva del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado). Nonostante questa prima dotazione, sono evidenti le esigenze di potenziamento dell'offerta di servizi in grado di facilitare la fruizione ciclabile del territorio.

La canoa è attualmente utilizzata dai pochi appassionati, in particolare lungo i principali corsi d'acqua che si immettono in Laguna. Le piccole imbarcazioni a remi sono invece utilizzate dai residenti essenzialmente per finalità ricreative. Non sono state rilevate attività di noleggio di imbarcazioni elettriche per finalità turistiche e

ricreative in Laguna. Tutti questi mezzi di trasporto sono adatti a piccoli spostamenti, sia in Laguna che lungo i corsi d'acqua e si prestano per un utilizzo ricreativo e fruitivo dell'ambiente naturale, ad esclusione dei siti utilizzati dall'avifauna per la nidificazione.

2.1.3 Descrizione dell'azione

L'azione si articola in una prima parte di misure di incentivazione si soggetti privati e in una seconda di intervento pubblico diretto.

Relativamente alle misure incentivanti, gli interventi sono destinati a favorire mobilità ciclabile e fruizione di specchio lagunare e corsi d'acqua mediante l'uso di canoa e di piccole imbarcazioni a remi ed elettriche.

Mobilità ciclabile

Si prevedono incentivi per:

- acquisto di biciclette finalizzato all'offerta di servizi di noleggio;
- acquisto di rastrelliere per il parcheggio delle biciclette in prossimità di esercizi pubblici e esercizi commerciali;
- acquisto di attrezzature per la manutenzione delle biciclette e la realizzazione di piccole officine.

Canoa e piccole imbarcazioni a remi e elettriche

Si prevedono incentivi per:

- acquisto di canoe, barche a remi e barche elettriche da destinare al servizio di noleggio;
- ristrutturazione di attracchi di proprietà privata da connettere con i servizi di noleggio per piccole imbarcazioni.

Azioni pubbliche

Gli interventi sono rivolti ai soggetti pubblici presenti nell'area e mirano a realizzare azioni di sistema, finalizzate a migliorare la fruizione turistica dell'intero sistema locale.

Si prevedono i seguenti tipi di azioni, da coordinare tra i Comuni dell'area:

- realizzazione e messa in opera di rastrelliere per le biciclette da localizzare presso i luoghi di fruizione turistica;
- ristrutturazione di attracchi di proprietà pubblica per piccole imbarcazioni, posti in prossimità dei luoghi di fruizione turistica;
- acquisto di tre barconi elettrici da dare in gestione ad operatori turistici locali per il traghettamento di visitatori e cicloturisti sui corsi fluviali dello Stella, Natissa e Aussa Corno;
- realizzazione di una mappa turistica della mobilità lenta, da produrre in cartaceo o in modalità informatica (pacchetto GPS ed *app* per *smart phone* da scaricare via web) che illustra il complesso di itinerari presenti nell'area.

Destinatari dell'azione sono soggetti privati (gestori di strutture ricettive, di esercizi pubblici e commerciali, gestori di marine, gestori di aziende agrituristiche, vallicoltori), esponenti del terzo settore (consorzi di cooperative sociali; associazioni ambientaliste, nautiche e di diportisti) e soggetti pubblici dell'area (comuni).

2.1.4 Coerenza con gli Obiettivi e risultati attesi

L'azione è coerente con gli orientamenti strategici di integrazione della fruizione dei luoghi e delle risorse e della valorizzazione turistica dei periodi di bassa stagione; mira a perseguire sia l'Obiettivo specifico di "sviluppo della mobilità lenta in Laguna", sia l'Obiettivo specifico di "creazione di un'offerta turistica integrata *low cost*".

Il primo risultato riguarda il potenziamento dell'offerta turistica attraverso:

- aumento dell'offerta di servizi di noleggio di biciclette, intermodali con il treno e la navigazione interna. Saranno creati 20 nuovi punti di noleggio, da integrare con quelli esistenti e collegati in rete tra di loro, cosicché non sia obbligato il ritorno al punto di partenza per restituire il mezzo;
- aumento dell'offerta di servizi di noleggio di piccole imbarcazioni a remi ed elettriche. Saranno promossi cinque nuovi punti di noleggio;
- carta della mobilità lenta e pacchetto *software* della mobilità lenta;
- avvio di tre servizi per il trasporto di visitatori e cicloturisti sui fiumi Stella, Natissa e Aussa-Corno.

2.1.5 Tempi, costi stimati e strumenti di finanziamento attivabili

La data di avvio dell'azione è funzionale all'attivazione di una misura specifica di finanziamento pubblico.

Il tempo di realizzazione previsto è di otto mesi, dalla fase di progettazione alla fase di esecuzione e ultimazione dei lavori.

I costi stimati indicano sia l'impegno dell'Ente pubblico che cofinanzia l'iniziativa, sia l'impegno del soggetto privato che sostiene l'investimento. Alla luce dei programmi di finanziamento previsti, il cofinanziamento a carico dell'Ente pubblico ipotizzato per le misure di incentivazione è pari al 30% del costo complessivo. L'intervento attivo prevede un finanziamento pari al 100% del costo totale dell'azione.

Voci	Cofinanziamento pubblico (€)	Investimenti privati (€)	Azioni pubbliche (€)	Totale(€)
Progettazione e pubblicizzazione attività			1.500	1.500
Acquisto biciclette (200 bici)	10.000	20.000		30.000
Acquisto rastrelliere (100)			10.000	10.000
Acquisto piccole imbarcazioni (30)	20.000	40.000		60.000
Acquisto tre barconi per passo di bici			75.000	75.000
Realizzazione carta turistica e GPS			10.000	10.000
Totale	30.000	60.000	101.000	191.000

Tab. 2.1: Quadro finanziario dell'attività di promozione di servizi per la mobilità lenta

Gli interventi previsti da questa azione sono coerenti con gli obiettivi dell'attuale programmazione del Fondo Strutturale per lo Sviluppo Regionale (FESR) e oggetto del Programma Operativo FESR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007-2013. Essi sono inoltre coerenti con gli indirizzi degli Assi 3 e 4 del Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) e oggetto del Programma di Sviluppo Rurale della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007 - 2013. La programmazione europea 2007 - 2013 è in fase di prossima chiusura, sarà pertanto importante segnalare agli estensori del prossimo POR FESR e del prossimo PSR FEASR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2014 - 2020, le esigenze che emergono da questo Piano, unitamente a quelle che emergono dal Piano di Gestione.

2.2 Creazione di un *network* per l'ospitalità diffusa

2.2.1 L'azione in sintesi

L'azione ha una duplice funzione: incentivare iniziative coordinate di offerta ricettiva extralberghiera nei comuni che si affacciano sulla Laguna e rafforzare ed estendere l'esperienza dell'Albergo diffuso già avviato a Grado, in particolare attraverso la valorizzazione dei casoni, alle altre aree della Laguna.

L'idea che sottende l'azione è quella di promuovere forme di fruizione del territorio caratteristiche dell'ambiente lagunare, integrate e itineranti, attraverso la messa in rete dei servizi ricettivi, con forme di prenotazione centralizzata, *standard* di servizio condivisi, possibilità del servizio di trasporto bagagli da una struttura all'altra.

2.2.2 Il contesto di riferimento

Per inquadrare il tema di questa azione occorre considerare le due forme potenziali di ospitalità diffusa da promuovere nell'area: quella che interessa la piccola ricettività extralberghiera presente in particolare nell'entroterra, che si presta a forme di turismo itinerante *low cost* (B&B, Aziende agrituristiche, piccoli affittacamere), e quella dei casoni recuperati, incipiente e più caratteristica della Laguna, che è invece un'offerta di tipo più esclusivo e con servizi concentrati.

Relativamente al primo aspetto, negli ultimi anni si è registrato l'aumento della ricettività diffusa, in particolare nelle località non interessate dal turismo balneare. L'esperienza dell'Albergo diffuso in Friuli Venezia Giulia – che ha avuto origine dalla necessità di riqualificare i centri carnici danneggiati dal terremoto del 1976 e si è sviluppato nei piccoli borghi e comuni montani come modalità di recupero di case e appartamenti per l'ospitalità turistica - è divenuto in breve l'inesco ed il contenitore di una serie di processi di valorizzazione di tutte le attività presenti (artigianato, prodotti tipici, manifestazioni culturali). Il turismo ha così generato nuovi servizi, ha mantenuto la presenza di una popolazione attiva sul territorio durante una fase di spopolamento delle aree montane. Oggi l'Albergo diffuso non è solo un marchio riconosciuto dell'ospitalità carnica⁹, ma va consolidandosi in molte altre parti d'Italia, divenendo a tutti gli effetti, una tipologia ricettiva riconosciuta da un numero sempre crescente di Regioni.

Queste attività funzionano spesso in forma indipendente e non coordinata, o con un coordinamento delle iniziative su scala insufficiente, quale il livello del singolo comune.

Se si vuole promuovere la fruizione dell'intero territorio della Laguna e dei comuni che in essa si affacciano, risulta importante estendere il coordinamento tra le strutture, facilitando l'organizzazione della fruizione turistica dell'area e mantenendo i costi di produzione dei servizi a livelli ridotti e competitivi. Ciò significa in primo luogo definire *standard* qualitativi comuni per le strutture, in particolare per quanto concerne l'offerta base di servizi necessari alla fruizione del territorio: possibilità di prenotazione coordinata a tariffa *low cost* nell'ambito dell'organizzazione di un itinerario; possibilità di servizio di trasporto di bagagli da una struttura all'altra; possibilità di noleggio di mezzi di trasporto leggeri (bici e piccole imbarcazioni).

Relativamente alla seconda modalità di ospitalità diffusa, più mirata a un pubblico di nicchia e con l'offerta di servizi esclusivi, vale la pena riprendere brevemente l'esperienza "Ospitalità originale in laguna", per ora attivo a Grado. Nel 2010 è stata costituita una società cooperativa per la gestione del progetto, con la parteci-

⁹ L'Albergo diffuso è presente in otto comuni della Carnia: Claut, Clauzetto, Forgaria, Lauco, Ovaro, Comeglians, Sutrio e Sauris, gestito dall'Associazione Borghi Autentici d'Italia attraverso il marchio delle Comunità Ospitali.

pazione del Comune di Grado e di alcuni proprietari delle Valli, che amministra 50 posti letto, con previsione di espansione a 94 posti letto, con una *reception* comune localizzata a Porto San Vito. Il progetto prevede una rete di ospitalità diffusa distribuita nelle valli lagunari gradesi, all'interno dei tipici casoni recuperati o in strutture dismesse e ristrutturare, ma al momento senza realizzazione di nuove strutture¹⁰.

Il progetto "Ospitalità originale in laguna", rappresenta un modo per promuovere una tipologia di turismo sostenibile con benefici sul recupero degli ambienti, possibilità di creare nuovi posti di lavoro, ma soprattutto uno strumento interessante e non invasivo per scoprire la laguna. I turisti avranno, infatti, l'opportunità di soggiornare nei casoni e sperimentare direttamente la vita in laguna e le molteplici attività che vi si possono praticare, scoprendone ogni suo aspetto, dalla natura alla storia, dalla pesca e dalle tradizioni alla gastronomia, anche con l'ausilio di guide locali.

In futuro il sistema potrebbe estendersi ad altre valli o isole della Laguna; a Grado, è attualmente in corso di valutazione un progetto per la realizzazione di alcuni nuovi casoni e per la riqualificazione e rifunionalizzazione ad uso turistico dell'isola di Gorgo, di proprietà privata. I casoni e gli edifici adibiti ad attività di pesca o di alloggio all'interno della Laguna di Grado sono circa una trentina, concentrati prevalentemente nelle isole della Gran Chiusa, di Porto Buso, Safon, San Pietro d'Orio, nella Valle Panera e a Punta Pelada.

Area	Numero casoni/edifici	PI potenziali
Isola Gran Chiusa	5	20
Isola Porto Buso	2	8
Isola Safon	3	12
Isola dei Belli	2	8
Isola Anfora / Noghera	2	8
Isola San Pietro d'Orio	3	12
Isola Orbi	1	4
Valle Panera	2	8
Foce Fiume Natissa	1	4
Isoala dei Busiari	1	4
Isola Marina di Macia	1	4
Punta Pelada	2	8
Altri edifici sparsi	4	16
Totale	29	116

Tab. 2.2: Casoni in Laguna di Grado e posti letto, 2011, Fonte: elaborazione Gruppo di lavoro

Le possibilità di sviluppo turistico in Laguna avviate a Grado con l'esperienza dell'Albergo diffuso, potrebbero in futuro essere attivate anche a Marano¹¹, nelle cinque isole del sub-sistema lagunare omonimo.

Area	Numero casoni/edifici	PI potenziali
Isola Martignano	4	16
Isola Sant'Andrea	2	8
Foce del Corno	2	8
Foci dello Stella	21	84
Riserva Valle Canal Novo	10	40
Totale	39	156

Tab. 2.3: Casoni in Laguna di Marano e posti letto, 2011, Fonte: elaborazione Gruppo di lavoro

I casoni e gli edifici adibiti ad attività di pesca o di alloggio in laguna sono circa una quarantina, concentrati per lo più nella riserva naturale Foci dello Stella e nella riserva naturale Valle Canal Novo, ma con alcune strutture anche sulle isole Marinetta, Martignano e Sant'Andrea e alla foce del fiume Corno.

¹⁰ Le strutture che comporranno l'Albergo Laguna d'Oro sono localizzate a: Valle Tirelli (12 posti letto derivanti dal recupero di due casoni), Valle Ghebo Vacche (sei posti letto derivanti dal recupero di un casone), Valle Panera, (16 posti letto derivanti dal recupero di due casoni, un fabbricato padronale e un fabbricato da struttura lagunare), Isola di Anfora, (12 posti letto dall'ex scuola elementare), Isola Ravaiarina (tre unità abitative per un totale di 10 posti letto) e Valle del Moro (un casone).

¹¹ Alcuni casoni della Laguna di Marano, ad esempio nel porticciolo di Rivarotta, sono già attrezzati come piccoli punti ristoro per i turisti delle motonavi dirette alle Foci dello Stella.

Dalle stime precedenti si desume una capacità ricettiva nelle strutture esistenti in Laguna, pari a 272 posti letto. A questi possono aggiungersi alcune strutture pubbliche dismesse nella disponibilità dei comuni (scuole elementari, caserme) e abitazioni tradizionali, portando la disponibilità massima potenziale senza ulteriori volumetrie a circa 400 posti letto supplementari, distribuiti tra Marano Lagunare e Grado.

Il recupero dell'esistente in sostituzione della costruzione di nuovi edifici riduce sensibilmente l'impatto della edilizia in termini di consumo del suolo, ma necessita di particolari attenzioni nel processo di riconversione ad uso turistico del patrimonio abitativo, soprattutto in ambiti fragili quali le isole, i canali minori e le valli da pesca; a titolo di esempio, si segnalano le seguenti aree di intervento:

- qualità del recupero edilizio, da realizzare secondo le metodologie costruttive tradizionali e con l'ausilio di materiali biologici e riciclabili, con l'utilizzo di impianti e tecnologie per il risparmio energetico, il recupero dell'acqua, la riduzione dei rifiuti, il trattamento delle acque reflue;
- creazione di piccoli approdi solo quando strettamente necessari, favorendo in primis il recupero degli approdi già esistenti, e la organizzazione di un trasporto collettivo per gli ospiti, favorendo l'ormeggio dei natanti dei visitatori nelle marine alle bocche di porto della Laguna, e creando da queste uno scambio intermodale con mezzi più leggeri, silenziosi, non inquinanti, utili al raggiungimento delle residenze in laguna;
- organizzazione di approvvigionamento e trasporto dei beni necessari a garantire il *comfort* nelle strutture ricettive in Laguna secondo principi di razionalità e riduzione dei traffici, con utilizzo di natanti elettrici e silenziosi. Prevalenza di prodotti locali per la somministrazione dei pasti (menù a chilometri zero);
- educazione dei visitatori con l'ausilio di guide, al rispetto delle norme vigenti, che regolano i comportamenti favorevoli al rispetto dell'ambiente naturale e impongono sanzioni contro le azioni dannose;
- inserimento della proposta turistica all'interno di una rete, con una strategia di offerta coordinata e integrata e servizi collettivi in forma associata (sistema di accoglienza e prenotazione centralizzato, servizi coordinati per gli ospiti, programma di *marketing* integrato) per conseguire economie di scala e migliorare la qualità delle prestazioni.

Una volta rispettate le indicazioni precedenti, pur aumentando la ricettività turistica dell'area il progetto di Albergo diffuso risulterebbe in linea con i principi della sostenibilità del turismo, non rappresentando un elemento di pressione pericoloso per il già delicato sistema lagunare.

Le potenzialità dell'Albergo diffuso sono promettenti, anche se ancora in fase sperimentale. Il progetto esprime l'interesse e la volontà per la conservazione del paesaggio e il mantenimento dei casoni lagunari. Le strutture della pesca, costruite e vissute dall'uomo, sono una memoria collettiva appartenente alle comunità; il loro mantenimento è una iniziativa al servizio dello sviluppo sostenibile della Laguna.

2.2.3 Descrizione dell'azione

L'azione, relativamente al primo tipo di ospitalità diffusa a supporto della fruizione itinerante e *low cost* prevede misure incentivanti per strutture extralberghiere presenti nell'area che si consorziano per l'offerta di servizi di fruizione itinerante del territorio.

La definizione di un accordo tra le strutture per il coordinamento dell'offerta è condizione necessaria per accedere alle misure incentivanti che riguardano il miglioramento della qualità del servizio ricettivo delle singole strutture.

Gli incentivi riguardano:

- arredi interni ed esterni delle strutture ricettive;

- efficienza energetica delle strutture ricettive;
- restauro facciate delle strutture ricettive.

Relativamente alla promozione dell'offerta esclusiva nei casoni, si prevedono, oltre che alle azioni previste per le altre strutture ricettive, anche interventi a sostegno del recupero infrastrutturale dei casoni. La modalità deve essere quella già sperimentata con la precedente esperienza dell'Albergo diffuso promossa dalla Regione Friuli Venezia Giulia. Di conseguenza gli interventi saranno condizionati alla realizzazione di un progetto di area unitario.

I destinatari dell'azione sono soggetti privati, sia operatori turistici dell'area già attivi - in particolare i gestori di strutture extralberghiere (aziende agrituristiche, b&b, ostelli e case per ferie, affittacamere e così via) – sia proprietari o possessori di casoni da pesca.

2.2.4 Coerenza con gli Obiettivi e risultati attesi

L'azione è coerente con tutti e tre gli orientamenti strategici di integrazione della fruizione dei luoghi e delle risorse, di valorizzazione dei periodi di bassa stagione e di recupero di elementi del paesaggio lagunare tradizionale suscettibili di valorizzazione turistica. Mira a perseguire sia l'obiettivo specifico di "sviluppo della ricettività alternativa", sia l'obiettivo specifico di "creazione di un'offerta turistica integrata *low cost*".

I principali risultati attesi sono relativi all'aumento della capacità dell'area di accogliere visitatori interessati ad una fruizione itinerante in tutti i periodi dell'anno. L'aumento dell'offerta ricettiva nei casoni consentirà di recuperare ulteriormente questi elementi importanti del paesaggio lagunare e aumentare una capacità ricettiva destinata a nicchie di fruitori, quindi con impatto ambientale pressoché impercettibile sul territorio lagunare. Trattandosi in alcuni casi di interventi infrastrutturali, sarà la procedura Valutazione di Incidenza a determinare l'autorizzazione o meno al recupero.

2.2.5 Tempi, costi stimati e strumenti di finanziamento attivabili

La data di avvio dell'azione è funzionale all'attivazione della misura specifica di finanziamento pubblico.

Il tempo di realizzazione è stimato della durata di diciotto mesi, dalla fase di progettazione alla fase di esecuzione e ultimazione dei lavori.

I costi stimati indicano sia l'impegno dell'Ente pubblico che cofinanzia l'iniziativa, sia l'impegno del soggetto privato che sostiene l'investimento. Il cofinanziamento a carico dell'Ente pubblico considerato per le misure di incentivazione è pari al 30% del costo complessivo.

Voci	Cofinanziamento (€)	Investimenti privati (€)	Totale(€)
Progettazione e pubblicizzazione attività	5.000		5.000
Interventi per le strutture extralberghiere	60.000	140.000	200.000
Interventi per il recupero e la valorizzazione dei casoni	240.000	760.000	800.000
Totale	305.000	900.000	1.005.000

Tab. 2.4: Quadro finanziario dell'attività di creazione di un network per l'ospitalità diffusa

Gli interventi previsti da questa azione sono coerenti con gli obiettivi dell'attuale programmazione del Fondo Strutturale per lo Sviluppo Regionale (FESR) e oggetto del Programma Operativo FESR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007 – 2013. Essi sono inoltre coerenti con gli indirizzi degli Assi 3 e 4 del Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) e oggetto del Programma di Sviluppo Rurale

della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007 – 2013. La programmazione europea 2007 – 2013 è in fase di prossima chiusura, sarà pertanto importante segnalare agli estensori del prossimo POR FESR e del prossimo PSR FEASR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2014 – 2020, le esigenze che emergono da questo Piano, unitamente a quelle che emergono dal Piano di Gestione.

2.3 Valorizzazione turistica delle valli da pesca

2.3.1 L'azione in sintesi

L'azione è volta a promuovere attraverso misure incentivanti, l'offerta di servizi di fruizione turistica nelle valli da pesca della Laguna.

Promuovere forme di fruizione delle valli da pesca rappresenta un'innovazione per l'offerta turistica dell'area e consente di integrare e mettere in rete servizi di carattere ricettivo e di ristorazione, di educazione ambientale e di turismo scolastico, per il *birdwatching*.

2.3.2 Il contesto di riferimento

La presenza delle valli da pesca nell'area è un aspetto di grande rilievo sia per la conservazione dell'ambiente lagunare, sia per la caratterizzazione turistica dell'area. Gestire una valle da pesca significa in primo luogo governare il sistema idraulico della laguna, consolidando argini, barene mote, elementi abiotici che costituiscono lo "scheletro" di una laguna. Questo valore è ancora maggiore nel momento in cui le forme di conduzione sono estensive, o comunque si basano su buone pratiche di acquacoltura. Le valli da pesca presenti nella Laguna di Marano e Grado, in molti casi semiestensive, rientrano in tali categorie¹².

La gestione delle valli soffre tuttavia di problemi che ne minacciano la sopravvivenza: da un lato vi sono questioni di carattere economico, connesse ad una conduzione nella maggior parte dei casi affidata ad aziende di piccole e piccolissime dimensioni per le quali gli ineludibili costi fissi di gestione hanno un peso elevato nel bilancio aziendale; dall'altro lato le valli da pesca soffrono per i vincoli al dragaggio e alla gestione dei fondali derivanti dalla presenza del Sito Inquinato d'interesse Nazionale. Infine, ultima per cronologia ma non per importanza, va considerata la nuova forte concorrenza di mercato esercitata dall'itticoltura croata.

Risulta importante per la tutela e la valorizzazione di queste infrastrutture di elevato valore naturalistico e paesaggistico stimolare il dibattito e le energie locali per avviare forme di turismo nelle valli da pesca e per catalizzare nuovi interessi verso il mantenimento in vita di questo importante patrimonio ambientale e culturale. In molti casi le valli da pesca dispongono di casoni o edifici di ricovero tradizionali per i pescatori: il progetto dell'albergo diffuso potrebbe integrare questo patrimonio di strutture nella propria offerta, ponendo in contatto questo modello ricettivo a forme di pescaturismo, turismo didattico/scientifico e turismo responsabile.

2.3.3 Descrizione dell'azione

L'azione prevede misure incentivanti per la creazione di servizi che mirano a creare o migliorare la fruizione

¹² Dalla ricostruzione compiuta dal PdG emerge un quadro dell'area che conta a Grado 43 valli da pesca, con una dimensione media di circa 30 ettari, e nella Laguna di Marano 13 valli, con una dimensione media intorno ai sette ettari.

sostenibile, nelle valli da pesca della Laguna che praticano piscicoltura estensiva.

Gli incentivi riguarderanno:

- miglioramento ambientale delle valli, compresa la rimozione di rifiuti ingombranti accumulati;
- realizzazione di microimpianti per la produzione di energia alternativa;
- ristrutturazione di approdi;
- realizzazione di servizi di ristoro;
- realizzazione di capanni per il *birdwatching*;
- acquisto di piccoli natanti a remi o elettrici e di attrezzature per attività di pescaturismo;
- realizzazione di sentieri per la fruizione delle valli.

I destinatari di questa azione sono le persone fisiche e giuridiche responsabili della gestione delle valli da pesca presenti nella Laguna.

2.3.4 Coerenza con gli Obiettivi e risultati attesi

L'azione è coerente con tutti e tre gli orientamenti strategici di integrazione della fruizione dei luoghi, della valorizzazione dei periodi di bassa stagione e del recupero di elementi del paesaggio lagunare tradizionale suscettibili di valorizzazione turistica e mira a perseguire gli obiettivi specifici di "sviluppo della ricettività alternativa" e di "creazione di un'offerta integrata *low cost*".

Si prevede il finanziamento di interventi in almeno otto valli da pesca, che potranno dotarsi delle strutture necessarie per l'offerta di servizi turistici a prevalente valenza naturalistica.

2.3.5 Tempi, costi stimati e strumenti di finanziamento attivabili

La data di avvio dell'azione è funzionale all'attivazione della misura specifica di finanziamento pubblico. Il tempo di realizzazione è stimato della durata di un anno, dalla fase di progettazione alla fase di esecuzione e ultimazione dei lavori.

I costi presunti indicano sia l'impegno dell'Ente pubblico che cofinanzia l'iniziativa, sia l'impegno del soggetto privato che sostiene l'investimento. Il cofinanziamento a carico dell'Ente pubblico considerato per le misure di incentivazione è pari al 30% del costo complessivo.

Voci	Cofinanziamento (€)	Investimenti privati	Totale(€)
Progettazione e pubblicizzazione attività	3.000		3.000
Bonifica e sistemazione idraulica valli	15.000	35.000	50.000
Realizzazione impianti per la produzione di energia alternativa	15.000	35.000	50.000
Ristrutturazione approdi	15.000	35.000	50.000
Realizzazione di servizi di ristoro	30.000	70.000	100.000
Realizzazione di capanni per il <i>birdwatching</i>	15.000	35.000	50.000
Acquisto di piccoli natanti a remi e di attrezzature per attività di pescaturismo	15.000	35.000	50.000
Realizzazione di sentieri per la fruizione delle valli	15.000	35.000	50.000
Totale	123.000	280.000	403.000

Tab. 2.5: Quadro finanziario dell'attività di valorizzazione delle valli da pesca

Gli interventi previsti da questa azione sono coerenti con gli indirizzi degli Assi 3 e 4 del Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) e oggetto del Programma di Sviluppo Rurale della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007-2013. La programmazione europea 2007-2013 è in fase di conclusione, sarà pertanto importante segnalare agli estensori del prossimo POR FESR e del prossimo PSR FEASR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2014-2020, le esigenze che emergono da questo Piano, unitamente a quelle che emergono dal Piano di Gestione. In particolare questa azione potrebbe rientrare in un prossimo programma di sviluppo del Gruppo di Azione Costiera (GAC), in via di costituzione.

2.4 Una Vetrina 2.0 per il Turismo Responsabile e Sostenibile della Laguna

2.4.1 L'azione in sintesi

Il progetto consiste nella realizzazione di uno spazio virtuale a disposizione di visitatori, operatori ed enti locali finalizzato a produrre e diffondere le informazioni su iniziative di cooperazione, volontariato e di reciprocità, che presentano la duplice finalità di stimolare forme di partecipazione, di economia civile e di promuovere iniziative di fruizione turistica di tipo *low cost*.

I potenziali visitatori in questo modo trovano a loro disposizione uno strumento utile da un lato a contribuire al rafforzamento complessivo dei servizi presenti sul territorio, dall'altro a costruire gruppi organizzati per la visita e fruizione dell'area. Le istituzioni e gli operatori locali, dal loro canto, acquisiscono una vetrina su cui fare conoscere quello che offrono e ciò di cui hanno bisogno.

Per tipo di informazione veicolata, entità dell'investimento, carattere volontaristico e partecipativo dei contributi, l'iniziativa non si pone in alcun modo in conflitto o in contrapposizione con "Live", il portale istituzionale del turismo regionale (www.turismofvg.it), avendo piuttosto il carattere di un *blog* o di un *social network*.

2.4.2 Il contesto di riferimento

La tutela e la valorizzazione della natura raramente si autosostengono con la "mano invisibile" del mercato; pertanto, risulta rilevante promuovere iniziative basate anche sulla contribuzione gratuita dei cittadini al perseguimento di obiettivi di tutela e di valorizzazione della fruizione turistica sostenibile.

L'area della Laguna il territorio ad esso circostante possono essere un interessante laboratorio per la sperimentazione di nuove forme di turismo responsabile, in grado di affiancarsi alla fruizione tradizionale, favorire la fruizione nei periodi di bassa stagione e presentarsi sul mercato turistico con prodotti *low cost*, soprattutto in termini di promozione.

2.4.3 Descrizione dell'azione

L'iniziativa si configura come intervento pubblico che dovrà comunque ricercare la collaborazione del terzo settore e degli operatori del turismo dell'area.

Essa prevede la realizzazione di un sito *internet* articolato in sezioni che potranno consentire alle diverse categorie di cittadini di partecipare. Un Ente locale sarà responsabile del coordinamento e della gestione.

Nell'azione saranno coinvolti in prima istanza, oltre all'Ente di gestione del SIC/ZPS, i comuni dell'area. Saranno inoltre coinvolti rappresentanti del terzo settore: associazioni ambientaliste e cooperative sociali. An-

drà inoltre ricercata la partecipazione di soggetti non residenti nell'area, ma ad essa legati in quanto frequentatori e conoscitori dell'ambiente naturale protetto.

2.4.4 Coerenza con gli Obiettivi e risultati attesi

L'azione è coerente con entrambi gli orientamenti strategici di integrazione della fruizione dei luoghi e delle risorse e della valorizzazione turistica dei periodi di bassa stagione; mira a perseguire l'obiettivo specifico di "creazione di un'offerta turistica integrata *low cost*".

Il sito dovrà essere di stimolo allo sviluppo del turismo responsabile nell'area e di iniziative di volontariato ambientale e di turismo con finalità etica e educativa.

2.4.5 Tempi, costi stimati e strumenti di finanziamento attivabili

La data di avvio dell'azione è funzionale all'attivazione della misura specifica di finanziamento pubblico. Il tempo di attivazione dell'iniziativa è stimato in sei mesi, dalla fase di progettazione alla fase di pubblicazione del sito.

I costi stimati indicano l'impegno dell'Ente pubblico che finanzia l'iniziativa.

Voci	Totale(€)
Progettazione esecutiva dell'azione	3.000
Costruzione rete di attori	3.000
Realizzazione del sito.	5.000
Gestione del sito nei primi sei mesi	3.000
Totale	14.000

Tab. 2.6: Quadro finanziario dell'attività di costituzione di una vetrina virtuale del turismo responsabile

L'intervento prevede un finanziamento pari al 100% del costo totale dell'azione.

Gli interventi previsti da questa azione non rientrano nei canali previsti dal FESR e dal FEASR. Tuttavia potrebbero essere finanziati dai Comuni e dalla Regione attingendo a risorse di bilancio per iniziative di promozione della partecipazione e del capitale sociale.

2.5 Recupero sperimentale e valorizzazione turistica di una valle da pesca

2.5.1 L'azione in sintesi

Si tratta di un'azione pubblica di recupero di una valle da pesca abbandonata e in via di degrado. La finalità è quella di recuperare l'efficienza produttiva per destinarla a usi didattici sulla sua valenza ambientale e culturale, e di fruizione turistica. Il carattere dell'intervento è dimostrativo, ovvero palesare le potenzialità turistico-ricreative di una struttura così recuperata, sottraendola anche al possibile utilizzo come luogo di attività venatoria. Una volta completato il recupero, la struttura sarà affidata in gestione ad un soggetto del terzo settore.

Visto l'alto valore simbolico e dimostrativo dell'intervento, si ritiene interessante stimolare la partecipazione del volontariato – sotto forma di campo di lavoro internazionale – per la sua attuazione, sperimentando in questo modo l'attrattiva dell'area per questa forma peculiare di turismo, in integrazione con quanto previsto per l'azione MR11 delle Misure di Conservazione (Cfr Paragrafo 4.2.2).

2.5.2 Il contesto di riferimento

Molte valli da pesca all'interno della Laguna, in particolare quelle più piccole, attualmente non sono più economicamente sostenibili. Talvolta gestite con conduzione familiare e non rivolta al mercato, spesso in condizione di abbandono effettivo e in via di degrado, le valli da pesca sono rilevanti segni del paesaggio tradizionale e costituiscono piccoli ecosistemi ricchi di biodiversità animale e vegetale. Per queste specifiche caratteristiche si prestano alla fruizione turistica e all'educazione ambientale.

Dato il loro valore ambientale, paesaggistico e storico, il recupero delle valli da pesca si presta ad essere oggetto dell'attenzione del volontariato ambientale e giovanile, mentre la peculiarità dell'area, il suo essere inserita all'interno di un distretto turistico di una certa fama e ben collegato con l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, rende iniziative come questa attrattive anche nei confronti del volontariato internazionale.

Si ritiene pertanto da valutare la possibilità di coinvolgere nel progetto il volontariato internazionale, attraverso una specifica convenzione con una o più associazioni.

2.5.3 Descrizione dell'azione

L'intervento – che si configura come azione pubblica - sarà realizzata in una piccola valle da pesca di pochi ettari di superficie, facile da raggiungere e di proprietà di un Comune dell'area. Le attività previste sono le seguenti:

- progettazione esecutiva e ricerca di *partner* del terzo settore nazionale ed internazionale;
- stipula di accordo tra i soggetti del progetto;
- interventi di bonifica ambientali (rifiuti);
- interventi di recupero (sistemazioni idrauliche, lavorieri e strutture per la pesca, approdo);
- realizzazione di strutture per la fruizione (capanno per la ricettività, capanni per la *birdwatching*, sentieri).

Nell'azione sarà coinvolto, oltre all'Ente di gestione del SIC/ZPS, il Comune dell'area che darà in concessione la valle da pesca.

Saranno coinvolti rappresentanti del terzo settore: associazioni ambientaliste e cooperative sociali. Un ruolo importante, anche in termini di contributo tecnico, proviene dai consorzi locali di vallicoltori.

2.5.4 Coerenza con gli Obiettivi e risultati attesi

L'azione è coerente con gli orientamenti strategici di integrazione della fruizione dei luoghi e delle risorse e della valorizzazione turistica dei periodi di bassa stagione e mira a perseguire in particolare l'Obiettivo specifico di "creazione di un'offerta turistica integrata *low cost*".

Il primo risultato atteso riguarda il potenziamento dell'offerta turistica attraverso la realizzazione di un pacchetto di servizi per la fruizione e l'educazione ambientale nella valle da pesca. Il movimento di volontariato

che si avvierà con il progetto e che seguirà nel tempo è esso stesso un altro risultato in termini di valorizzazione turistica, sia pure *sui generis*.

A questi, si possono aggiungere i risultati connessi al miglioramento del capitale sociale, che mira a concentrare l'attenzione verso un'attività tradizionale sempre trascurata dalle politiche di valorizzazione del territorio.

2.5.5 Tempi, costi stimati e strumenti di finanziamento attivabili

La data di avvio dell'azione è funzionale all'attivazione della misura specifica di finanziamento pubblico. Il tempo di realizzazione è stimato della durata di un anno, dalla fase di progettazione alla fase di esecuzione e ultimazione dei lavori.

I costi stimati indicano l'impegno dell'Ente pubblico che finanzia l'iniziativa al 100% del costo totale dell'azione.

Voci	Totale(€)
Progettazione esecutiva dell'azione	3.000
Promozione dell'accordo	2.000
Costo personale volontario (800 gg/u)	40.000
Acquisto beni materiali per la realizzazione delle strutture	35.000
Totale	80.000

Tab. 2.7: Quadro finanziario dell'attività di recupero e avviamento sperimentale di una valle da pesca

Gli interventi previsti da questa azione sono coerenti con gli indirizzi degli Assi 3 e 4 del Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale (FEASR) e oggetto del Programma di Sviluppo Rurale della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2007 – 2013. La programmazione europea 2007-2013 è in fase di prossima chiusura, sarà pertanto importante segnalare agli estensori del prossimo PSR FEASR della Regione Friuli Venezia Giulia per il periodo di programmazione 2014-2020, le esigenze che emergono dal PTS, unitamente a quelle che emergono dal PdG.

3 LE MISURE SPECIFICHE DI CONSERVAZIONE

Oltre ai progetti strategici necessari a favorire il turismo sostenibile in Laguna, il presente Piano è chiamato a completare il quadro delle Misure Specifiche di Conservazione previste dal Piano di gestione del sito Natura 2000 in riferimento alla materia turistica.

In questo Capitolo sono quindi proposte nuove Misure, conseguenti a quanto emerso nelle Parti Conoscitiva e Interpretativa del PTS e a completamento delle Misure previste dal Piano di Gestione. Proprio nella logica di rimarcare la continuità esistente tra il PTS ed il Piano di Gestione, le Misure Specifiche di Conservazione sono presentate seguendo la tassonomia (Interventi attivi; Regolamentazioni; Programmi didattici, divulgativi, di formazione e sensibilizzazione; Monitoraggi), la numerazione progressiva e il format delle schede del Piano di Gestione.

A ciò va aggiunto che in alcuni casi le Misure che seguono rappresentano nuove azioni, in altri sono la specificazione, l'approfondimento o la declinazione sulla materia turistica di Misure già previste dallo stesso Piano di gestione. Nel complesso, le Misure aggiunte sono le seguenti:

Interventi Attivi (IA)

- localizzazione e classificazione secondo un ordine di priorità degli interventi di Protezione e Consolidamento delle barene previsti dal Piano di Gestione (IA1bis);

Regolamentazioni (RE)

- integrazione dell'intervento di Disciplina della navigazione, degli approdi, degli accessi e della fruizione previsto dal Piano di Gestione - regolamentazione dell'attività di *kitesurf*, regolamentazione della disciplina degli approdi e proposta di uno schema di pedaggio/tassazione delle imbarcazioni stazionanti nelle acque lagunari (RE3bis);
- regolamentazione della fruizione balneare dei banchi sabbiosi (RE 9);

Programmi didattici e di sensibilizzazione (PD)

- approfondimento e rilancio dell'intervento di Sensibilizzazione degli operatori della pesca e della vallicoltura (PD1bis).
- iniziative di informazione e sensibilizzazione dei diportisti (PD2);
- iniziative di informazione e sensibilizzazione dei fruitori dei banchi sabbiosi (PD3);

Monitoraggio e ricerca (MR)

- Monitoraggio degli accessi in laguna e delle attività turistiche impattanti (MR10);
- Monitoraggio della balneazione nei banchi sabbiosi (MR11).

In questo Capitolo sono illustrate le Misure delle categorie IA, RE e PD, mentre ai monitoraggi (MR) è dedicato il successivo Capitolo 4.

3.1 Gli Interventi attivi (IA)

Il PdG individua tra le minacce diffuse il fenomeno dell'erosione delle barene, con le sue conseguenze su

habitat e specie, soprattutto in ragione delle modificazioni indotte dalla realizzazione dei porti e dei canali navigabili e dal passaggio della Litoranea Veneta. Lo stesso PdG destina a questa minaccia l'azione IA1, finalizzata a "Contrastare locali fenomeni erosivi con il ripristino delle morfologie erose lungo le sponde" (Cfr Allegato B, Schede Misure di Conservazione, IA1), immaginando per essa un ambito di applicazione generale.

Il censimento delle fonti di traffico nautico all'interno della Laguna e la valutazione dell'impatto del transito di imbarcazioni sugli apparati barenicoli attraverso il calcolo di un indice di pressione compiuti dal PTS della Laguna di Marano e Grado, consente di essere più specifici nell'indicare dove focalizzare l'azione A1.

Confermando le stesse tipologie di intervento - la costituzione di una palificata di protezione spondale con pali di castagno, utilizzo di fascine di riempimento e rinaturalizzazione con materiali alofitici - l'azione A1 è arricchita con una nuova scheda (IA1bis) che contestualizza l'intervento associandolo alla minaccia rappresentata dal moto ondoso generato dai natanti e definisce un ordine di priorità degli interventi sulla base del grado di compromissione e dell'orizzonte di scomparsa delle barene.

Queste sono in particolare le barene segnalate come critiche nel PTS della Laguna di Marano e Grado (Parte Interpretativa), soggette ad una pressione superiore a quello che è stato individuato come indicatore di capacità di carico e con prospettiva di scomparsa inferiore ai 50 anni agli attuali tassi di erosione:

Codice id barena	Superficie 2006 (ha)	Prospettiva di scomparsa (anni)
6	0,45	20
17	0,62	27
7	0,57	28
22	0,73	28
27	0,26	34
29	1,15	35
11	1,40	38
1	1,19	43

Tab. 3.1: Prospettiva di scomparsa e superficie delle barene a maggiore criticità (estratto da PTS della Laguna di Marano e Grado - Parte Interpretativa)

L'ordine dato dal tempo mancante alla completa erosione rappresenta un ordine di priorità per l'intervento da attuare.

Ipotizzando una spondatura in legno, limitata al fronte rivolto verso il canale lagunare, con pali di castagno di 4,5 metri infissi nel suolo ogni 50 centimetri su due file e riempiti nell'intercapedine così creata con fascine di ramaglie di ontano e la semina di salicornia o tamerici sulla sponda barenicola, i costi stimati per metro lineare sono i seguenti:

	Costo unitario (€/m)	Unità/m	Totale (€/m)
Paleria (castagno)	15	6	90
Fascine (ontano)	2	10	20
Salicornia	-	-	4
Battipalo (noleggio a caldo)	-	-	57
Oneri di sicurezza e progettazione	-	-	15
Totale			186

Tab. 3.2: Costi per metro lineare di spondatura di una barena lagunare

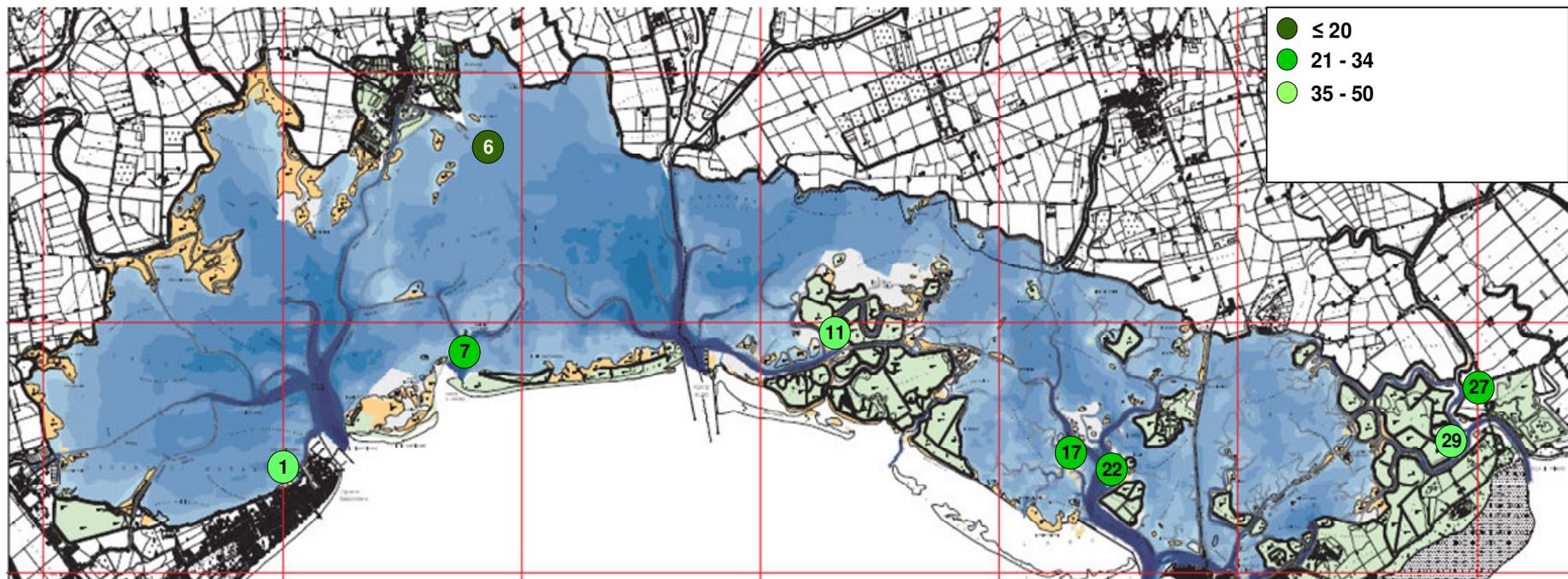


Fig. 3.1: Localizzazione delle barene con prospettiva di scomparsa inferiore ai 50 anni (estratto da PTS della Laguna di Marano e Grado - Parte Interpretativa)

Il che consente di stimare una spesa complessiva che per la messa in protezione delle otto barene individuate come critiche a causa del moto ondoso da traffico nautico assomma a circa 350.000 euro

Codice id	Fronte di esposizione (m)	Costo di spondatura (€)
6	250	46.500
17	375	69.750
7	125	23.250
22	100	18.600
27	125	23.250
29	500	93.000
11	175	32.550
1	250	46.500
Totale	1.900	353.400

Tab. 3.3: Stima dei costi complessivi di spondatura delle barene per ordine di criticità

Infine, come ulteriore elemento di protezione e consolidamento è consigliata l'interdizione dell'accesso alle barene riqualificate per almeno cinque anni dal termine dei lavori, così come la necessità di impedire l'installazione corpi morti per ormeggi sull'apparato barenicolo o nelle sue immediate vicinanze.

3.2 Le Regolamentazioni (RE)

3.2.1 La integrazione dell'intervento di Disciplina della navigazione, degli approdi, degli accessi e della fruizione previsto dal Piano di Gestione (RE3bis)

Regolamentazione dell'attività di kitesurf

La Misura di Conservazione RE3 "Disciplina della navigazione, degli approdi, degli accessi e della fruizione" contenuta nel PdG della Laguna di Marano e Grado introduce - in attesa delle integrazioni apportate dal PTS - alcune disposizioni relative alla pratica sportiva nelle acque lagunari, affermando che "non è consentito lo svolgimento della pratica dello sci nautico, l'uso di moto d'acqua, il rimorchio e l'utilizzo di attrezzature per il volo quali aquiloni, paracaduti ascensionali, kitesurf ed attrezzature similari" (Allegato B, Scheda RE3).

Come visto nella fase di analisi del presente Piano (Cfr Primo Rapporto - Parte conoscitiva del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado), la pratica del kitesurf si va diffondendo nell'area di Grado, soprattutto nella fascia di spiaggia che va da Grado Pineta a Canal Primero, all'esterno del Sito Natura 2000 e dello specchio lagunare.

Un secondo luogo di fruizione, molto meno frequentato e in progressivo abbandono da parte dei kitesurfers, è localizzato tuttavia all'interno del Sito, nello specchio compreso tra il ponte di Figarolo e l'isola di Barbana. Sebbene l'impatto diretto sull'ambiente lagunare di un kitesurf sia di fatto inesistente - la pinna di una tavola da kite pesca meno di cinque centimetri, le velocità sono modeste, la tavola è piatta e così poco dislocante da non sostenere nemmeno il peso del kiter senza la portanza dell'ala, cosicché l'onda sviluppata dal kite è praticamente nulla - non altrettanto si può dire di esso come fonte di disturbo per l'avifauna: l'ala di un kite, posizionata normalmente ad un'altezza di 20-22 metri¹³, è infatti percepita da un volatile a terra come un potenziale predatore, peraltro di grandi dimensioni, spingendolo con buona probabilità ad abbandonare il sito alla ricerca di luoghi di cova e roosting meno "pericolosi".

¹³ I cavi di un kitesurf sono di lunghezza compresa tra 18 e 25 metri, ma per dare portanza, l'ala è di solito posizionato ad una altezza intermedia (la cosiddetta finestra di potenza).

Considerato il successo che lo *spot* di Grado sta conoscendo presso gli appassionati e tenuto conto che l'intero movimento del *kitesurf* è in forte espansione - sia per una notorietà crescente soprattutto tra i giovani, sia perché dal 2016 andrà a sostituire il *windsurf* come sport olimpico - il numero di *kiter*s che si rivolgerà all'area andrà con ogni probabilità ad aumentare nei prossimi anni.

Per questo motivo, si ritiene preferibile interdire dalla pratica del *kitesurf* l'intero specchio lagunare del SIC-ZPS, ivi compresi i banchi sabbiosi. (Cfr Paragrafo 2.1)¹⁴.

Regolamentazione della disciplina degli approdi

Da quanto emerso in sede di analisi, la Laguna di Marano e Grado è oggetto di una sorta di *sprawl* degli approdi: oltre ai 6.000 posti barca dei porti turistici, ce ne sono altri 4.500 tra porti ed approdi ufficiali e – secondo più di una testimonianza – un altro migliaio in ormeggi di fortuna e corpi morti disseminati sulle aste fluviali ed i canali che insistono sul sito; i piani di espansione portuale, inoltre, prevedono 1.800 posti barca ulteriori nei prossimi anni, anche se la crisi economica globale, con le difficoltà che attanagliano tanto il comparto della nautica quanto l'edilizia, rende oggi meno imminente la loro realizzazione effettiva.

Le stime presentate nella seconda fase del Piano affermano l'esistenza di una relazione diretta tra la presenza di posti barca, traffico di natanti all'interno della laguna, relativo moto ondoso generato e – in ultima istanza – erosione degli apparati barenicoli (Cfr Integrazione al Secondo Rapporto – Parte Conoscitiva del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado). In questo senso, la regolamentazione e la razionalizzazione degli approdi diviene un tema oggetto del presente Piano, come previsto dal PdG, nonostante la sua assoluta inerenza con una materia – quella urbanistica – di pertinenza di Amministrazioni diverse dall'ente di gestione del SIC/ZPS.

Nello specifico, sono due gli aspetti qui considerati:

1. la riorganizzazione degli approdi in laguna e nei fiumi e canali tributari della Laguna, con particolare riferimento agli ormeggi in aree ad elevata valenza naturale;
2. la introduzione di schemi di tassazione/compensazione dei natanti da diporto stazionanti in Laguna in ragione del loro potenziale impatto sull'habitat lagunare.

Riguardo al primo punto, il censimento degli approdi ha evidenziato l'esistenza di molte situazioni ambigue, con approdi non ufficiali e corpi morti sparsi in specchi e corsi d'acqua, quali il fiume Stella o il Natissa. Si consiglia pertanto ai Comuni competenti di riorganizzare la situazione degli approdi, stimando il numero di ormeggi necessari in relazione alle funzioni di spostamento e lavoro dei residenti, individuando aree in cui concentrare gli ormeggi e vietando gli stessi nelle zone rimanenti.

Riguardo al secondo punto, si propone l'introduzione di un duplice schema di imposizione che segue la logica del *polluter-payer principle*, secondo cui il responsabile di una esternalità negativa è chiamato a farsene carico attraverso una forma di compensazione da destinarsi al recupero/ripristino dell'equilibrio ambientale che si è contribuito a modificare¹⁵.

Nella fattispecie, la esternalità negativa è data come più volte rimarcato dal moto ondoso prodotto dal passaggio delle imbarcazioni in Laguna. In attesa della realizzazione di una campagna di monitoraggio secondo il piano descritto nel prosieguo (Cfr Paragrafo 4.1), le informazioni raccolte individuano nelle marine dell'area la principale fonte di tale esternalità.

A ciò va aggiunto che se le marine e gli approdi lungo l'Aussa-Corno contribuiscono al traffico lagunare come le altre, sulla base di una stima delle gite interne alla Laguna realizzate in media dalle imbarcazioni ospi-

¹⁴ La Carta delle Aree importanti per la fauna nidificante e svernante del PdG del SIC/ZPS IT3320037 Laguna di Marano e Grado rileva in questo tratto, comunque esterno allo stesso SIC/ZPS, un sito di riproduzione di ardeidi abbandonato e – a circa 500 metri dalla linea di costa – un'area preferenziale di *roost* per anatre di superficie.

¹⁵ Il *polluter-payer principle* (o principio "chi inquina paga") è alla base di diverse politiche ambientali dell'UE, non ultima quella che regola i settori responsabili di emissioni di anidride carbonica e soggetti all'*Emission Trading System* (ETS).

tate, il loro impatto nel percorso marina-mare aperto risulta meno problematico, utilizzando essi la grande infrastruttura rappresentata dal Canale di Porto Buso. Questo implica che un futuro ampliamento della portualità turistica del distretto, un'ipotesi che in questo momento sembra anche insostenibile dal punto di vista economico, risulterebbe meno problematica dal punto di vista ambientale se convogliata verso il sistema dell'Aussa-Corno, piuttosto che in altre zone della Laguna.

Tenendo conto di queste considerazioni, lo schema di contribuzione prospettato si basa in un sistema di tariffe articolato e modulare a seconda della condizione dei titolari di posti barca all'interno dell'apparato lagunare, ovvero:

1. non residenti affittuari/proprietari di posti barca in marine/approdi lungo l'Aussa-Corno esistenti alla data attuale (Categoria 1);
2. non residenti affittuari/proprietari di posti barca in marine/approdi in altre zone della Laguna esistenti alla data attuale (Categoria 2);
3. non residenti affittuari/proprietari di posti barca in marine/approdi lungo l'Aussa-Corno ancora da realizzare alla data attuale (Categoria 3);
4. non residenti affittuari/proprietari di posti barca in marine/approdi in altre zone della Laguna ancora da realizzare alla data attuale (Categoria 4);
5. residenti affittuari/proprietari di posti barca in marine/approdi della Laguna (Categoria 5)¹⁶.

Il secondo elemento di cui tenere conto nella costruzione della tariffa è la sua segmentazione in una quota fissa comune, che riflette l'attitudine dei diportisti a muoversi all'interno dello specchio lagunare in visita alle numerose emergenze locali a prescindere dall'approdo di partenza, e in una quota variabile, che riflette appunto il diverso impatto che il tragitto approdo-mare aperto ha sull'*habitat* lagunare in relazione al porto di partenza.

Un'ultima categoria di fruitori chiamati a contribuire al recupero ambientale dell'area attraverso la tariffa sono i diportisti in navigazione, che approdano per la notte nelle marine dell'area¹⁷. A meno di non organizzare un vero e proprio servizio di controllo sui natanti in movimento, non è possibile imporre la tariffa alla categoria – invero non residuale - dei diportisti che visitano la Laguna provenienti dall'estero e che non attraccano in una delle marine dell'area.

La tariffa, da corrispondere con cadenza annuale - tranne che per i visitatori occasionali, chiamati a corrispondere una quota più bassa, ma ogni volta che approdano in una marina della laguna - è costruita nella maniera seguente:

Categoria	Stanziali			Visitatori (€)
	Quota fissa (€)	Quota variabile (€)	Totale (€)	
1	15	0	15	4
2	15	5	20	6
3	15	8,5	23,5	7
4	15	15	30	10
5	0	0	0	-

Tab. 3.4: Calcolo della tariffa per categoria di contribuente

La imposizione di una tariffa più elevata per le stesse categorie di utenti stanziali a seconda che il posto barca sia già esistente o di quelli ottenuti a seguito di espansioni della portualità lagunare risponde alla logica di creare un deterrente a tali espansioni, foriere di un incremento di traffico e al momento immotivate, visto l'andamento cedente della domanda nel settore.

¹⁶ L'appartenenza a questa categoria implica l'occupazione di un posto barca in un approdo dello stesso comune di residenza.

¹⁷ La logica di questa imposizione è del tutto simile a quella utilizzata per i diportisti "stanziali", ovvero da un lato il moto ondoso generato per raggiungere il porto di attracco, dall'altro la probabilità che – una volta nell'area – si sia motivati ad una visita della Laguna.

Recuperando le ipotesi fatte nel Primo rapporto (Parte Conoscitiva) a partire dai posti barca censiti nelle marine turistiche e nei porti su tasso di riempimento (85%), percentuale di posti barca occupati da non residenti (50%), visitatori temporanei che approdano (10% dei posti barca occupati), una simile tariffa consentirebbe di recuperare attualmente circa 50.000 euro l'anno, con la previsione di aumentare a quasi 80.000 euro nel momento in cui entrassero in funzione i nuovi posti barca già previsti dai piani della portualità locali, da destinare a opere materiali ed immateriali a supporto dell'ambiente lagunare.

Categoria	Stanziali (€)	Visitatori (€)	Totale(€)
1	3.825,00	240,00	4.065
2	45.900,00	3.240,00	49.140
3	-	-	-
4	23.485,50	1.842,00	25.327,50
5	-	-	-
Totale	73.210,50	5.322,00	78.532,50

Tab. 3.5: Stima del gettito annuo consentito dall'applicazione della tariffa per categoria di contribuente

Un'opzione alternativa è rappresentata dal ridurre a tre sole le categorie degli "stanziali", eliminando la distinzione tra marine esistenti e nuova portualità in progetto, ma imponendo a queste ultime una compensazione *una tantum* per nuovo posto barca¹⁸. Le due opzioni (compensazione iniziale + futura imposizione di una tariffa come avviene per le altre marine) possono anche essere proposte congiuntamente.

Agente riscossore per conto del soggetto gestore della tariffa è ogni marina¹⁹. L'azione di regolamentazione si accompagna all'azione di sensibilizzazione PD2, descritta nel successivo Paragrafo 3.3.1.

Regolamentazione dei limiti di velocità delle imbarcazioni in Laguna

Un altro aspetto emerso dalle precedenti fasi di analisi del Piano del Turismo è la desuetudine a rispettare i limiti di velocità esistenti in Laguna (12 km/h) da parte di pressoché tutte le categorie di imbarcazioni, in particolare di quelle inferiori ai sei metri di lunghezza. Si tratta di un problema non banale, se è vero il rispetto dei limiti esistenti comporterebbe secondo le simulazioni realizzate un minore impatto paragonabile ad una riduzione del 33% delle imbarcazioni che transitano in Laguna.

Le Misure di Conservazione del PdG rimandano ai risultati del PTS per individuare eventuali "ulteriori limitazioni di velocità" finalizzate a tutelare l'ambiente lagunare. Dalle simulazioni svolte (Cfr Integrazione al Secondo Rapporto – Parte Interpretativa del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado) risulta come effettivamente il rispetto del limite dei 12 km/h è sufficiente ad assicurare un orizzonte di esaurimento superiore ai 50 anni solo per metà delle otto barene in situazione di criticità: per ampliare il risultato a sette delle otto barene²⁰, è allora consigliato abbassare tale limite a 8 km/h, quantomeno quando si transita in prossimità di una barena.

È questa una decisione delicata, che richiede un'azione di concertazione territoriale, ma che in ogni caso consente di evitare la ben più impopolare decisione di ridurre il transito o addirittura la disponibilità di posti barca in Laguna. A prescindere dal valore del limite, va in ogni caso rimarcata la necessità di operare un controllo più deciso e sistematico sul rispetto dei limiti esistenti.

Se le attuali dotazioni di forza pubblica deputata ai controlli non sono sufficienti ad assicurare un controllo soddisfacente dei transiti lagunari, può essere studiata la modalità di accertamento della velocità e relativa

¹⁸ L'uniformazione delle tariffe a seguito della eliminazione delle categorie n.3 e n. 4 e la contestuale imposizione di un'*una tantum* di 23,5 euro e di 14 euro per nuovo posto barca creato rispettivamente al di fuori ed all'interno dell'Aussa-Corno, comporterebbe lo stesso gettito fiscale dell'ipotesi con cinque categorie di fruitori su un orizzonte temporale di cinque anni.

¹⁹ Lo schema descritto – riscossione della tariffa imposta ad ogni imbarcazione che occupa un posto barca – è simile nella logica alla tassa per il soggiorno turistico introdotta in gran parte delle città italiane, sia pure con la non trascurabile differenza di avere base annua e non giornaliera. Diversa sarebbe la logica qualora si decidesse di colpire i posti barca esistenti e non quelli effettivamente occupati; in questo secondo caso, in tutto simile alla tassa sull'occupazione del suolo pubblico applicato agli esercizi commerciali con *dehors* e tavolini all'aperto, le marine sarebbero i soggetti effettivamente colpiti e non più gli agenti riscossori, autorizzati a rivalersi sui propri clienti della cifra versata all'autorità regionale. In questo secondo caso, anche il gettito – a parità di tariffe - sarebbe differente.

²⁰ L'ottava barena vedrebbe comunque aumentare la previsione di erosione completa da 26 a 36 anni.

sanzione basata su tecniche di telecontrollo, come già avviene in più punti della Laguna di Venezia grazie al sistema ARGOS (Cfr Paragrafo 4.1.1). Per rendere operativo il sistema – descritto nel prosieguo a fini di mero monitoraggio dei transiti – si rende necessario imporre a tutte le imbarcazioni la esposizione un buona vista del numero di immatricolazione o di un altro codice di riconoscimento ufficiale²¹.

3.2.2 La regolamentazione della fruizione balneare dei banchi sabbiosi (RE9)

Dalla fase conoscitiva del PTS della Laguna è emerso un problema di conflitto tra la fruizione balneare dei banchi sabbiosi – in particolare di quelli della Laguna di Grado – e la presenza di lari-limicole e di limicole soggiornanti e nidificanti nell'area: la presenza di ampi tratti di spiaggia libera sull'Isola di Martignano, l'Isola di Sant'Andrea, il Banco d'Anfora e il Banco d'Orio (oltre che su altri banchi ed isole lagunari meno frequentate dall'avifauna) attira visitatori che stazionano nell'area anche per l'intera giornata, portando con sé ombrelloni e tende, e disturba la nidificazione di specie quali il fratino ed il fraticello, abituate a deporre le uova sulla spiaggia e a cercare il cibo sulla battigia.



Fig. 3.2: Nido di fraticello



Fig. 3.3: Frattino in cova

Si tratta di specie sensibili, per le quali la semplice presenza di bagnanti genera disturbo, rischiando di allontanare gli esemplari dal luogo anche per le annate successive. D'altro canto, l'accessibilità dei banchi solo

²¹ L'immatricolazione è obbligatoria per tutte le imbarcazioni di lunghezza superiore a 10 metri, per tutte le imbarcazioni registrate per la navigazioni in acque interne e per tutte le imbarcazioni da lavoro di qualsiasi lunghezza. Per mezzi inferiori ai 10 metri di lunghezza sussiste la possibilità di registrarsi sia come imbarcazione da diporto, sia come "natante", con questo ultimo caso che non comporta immatricolazione.

via mare e la mancanza in loco di qualsiasi tipo di servizio, fa sì che il numero di fruitori sia relativamente modesta, cosicché la interdizione assoluta di questi ambienti si configura come intervento di regolamentazione drastico e forse eccessivo.

L'azione regolamentativa proposta (RE9), prevede la individuazione di 6-7 siti sui banchi sabbiosi lagunari di Isola di Martignano, Isola di Sant'Andrea, Banco d'Anfora, Bocca di Morgo e Banco d'Orio, tratti di spiaggia da interdire alla presenza di bagnanti con l'impiego di cartelli e avvisi.



Fig. 3.4: Un esempio di interdizione di un tratto di spiaggia alla balneazione

Nonostante la modesta dimensione dell'area proposta (di fatto compresa tra 200 e 300 metri) su uno sviluppo costiero superiore ai 10 chilometri ed una profondità di almeno 100 metri, è bene accompagnare l'azione RE9 con due ulteriori interventi: uno di verifica dell'efficacia della chiusura preventiva alla balneazione in termini di nidificazione e compimento del soggiorno da parte dell'avifauna (Cfr Paragrafo 4.2 e Scheda MR11) e uno di sensibilizzazione dei turisti, così da responsabilizzarli sull'importanza dell'iniziativa (Cfr Paragrafo 3.3 e Scheda PD3).

Qualora il monitoraggio confermasse la efficacia dell'interdizione come strumento di riduzione del disturbo per l'avifauna nidificante, si può dare seguito all'azione RE9, con interdizione permanente delle aree individuate e creazione di *honeypot* su cui fare convogliare i bagnanti²².

²² Gli *honeypot* sono i luoghi in cui concentrare la maggioranza dei fruitori in situazioni in cui l'ambiente di fruizione è sensibile, ma non è consigliabile o praticabile la chiusura completa del sito. La creazione di un *honeypot* di solito si associa alla somministrazione di un servizio anche minimo (un'area attrezzata, una *toilette*, un piccolo bar, un approdo). Nel caso in questione dovrebbe in ogni caso trattarsi di una struttura mobile e poco impattante.

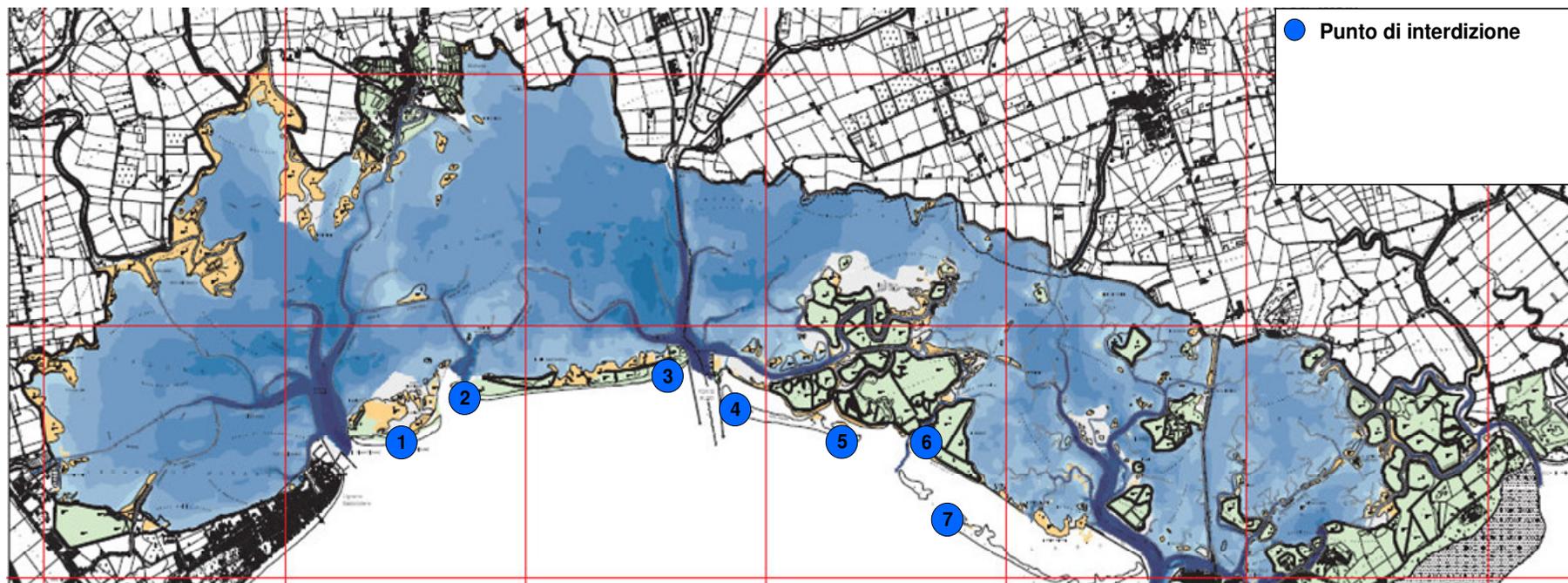


Fig. 3.5: Localizzazione delle aree di interdizione dalla presenza di turisti a fini di ripopolamento dell'avifauna

3.3 I Programmi didattici e di sensibilizzazione (PD)

Per loro stessa natura, le azioni di regolamentazione generano una reazione negativa da parte di chi è chiamato a conformarvisi.

In buona parte dei casi si tratta di un naturale riflesso condizionato che, se invece accompagnato da azioni esplicative della logica e della finalità degli interventi, rende più gestibile il dissenso, quando addirittura non lo riduce alla sua dimensione fisiologica.

Le regolamentazioni proposte dal PTS della Laguna di Marano e Grado riguardano in particolare le imbarcazioni, sia quelle da pesca professionale che quelle da diporto e la fruizione dei banchi sabbiosi; per ciascuna delle due è allora proposto uno specifico programma di divulgazione, informazione e sensibilizzazione sulle ragioni che ne richiedono la introduzione.

3.3.1 Integrazione alla azione di Sensibilizzazione degli operatori della pesca e della vallicoltura (PD1bis)

L'azione si colloca all'interno della già prevista azione di sensibilizzazione/formazione volta alla gestione della pesca secondo criteri di produzione alieutica sostenibile (PD1).

Nello specifico, si intendono inserire nei previsti corsi di formazione ed informazione dei produttori ittici, da attivarsi attraverso il coinvolgimento dalle associazioni di categoria, due temi ulteriori:

1. la sensibilizzazione al rispetto delle velocità nello specchio e nei canali lagunari;
2. informazione/formazione sulle potenzialità della vallicoltura come attività rivolta al turismo naturalistico, didattico e responsabile.

L'intervento prevede l'affidamento a un ente accreditato per la formazione professionale di un percorso formativo di 4-8 seminari di due ore ciascuno, da organizzare in parallelo per il sistema di Marano Lagunare (più interessato agli aspetti della pesca e della molluschicoltura) e per quello di Grado (più rivolto all'acquacoltura), tenuti da esperti del settore.

L'azione è finalizzata alla diffusione presso i professionisti operanti nell'area lagunare, dei criteri di gestione ecocompatibile dell'attività alieutica, in modo da accrescere la consapevolezza riguardo gli obblighi ed il ruolo della pesca e dell'allevamento sulla qualità ambientale del sito, a promuovere l'accesso dei professionisti e delle cooperative di pesca ai fondi europei disponibili, a indirizzarli verso una diversificazione delle attività, così da assicurare nuove fonti di integrazione di reddito agli operatori, sull'esempio di quanto avviene ormai da 25 anni in agricoltura.

I corsi così immaginati possono partire entro un anno dalla approvazione del PdG ed essere realizzati nel corso di due mesi.

I costi dell'intera attività (due corsi da 8-16 ore ciascuno) sono stimati in 8.000 euro, comprensivi delle fasi di progettazione e divulgazione dell'iniziativa.

Voci	Costo unitario(€)	Totale(€)
Progettazione e gestione (45)	70	3.150
Seminari (32 ore)	100	3.200
Tutoraggio attività (32 ore)	30	960
Spese vive	forfait	700
Totale		8.010

Tab. 3.6: Tabella finanziaria del corso di formazione/informazione degli operatori della pesca e dell'acquacoltura

3.3.2 Informazione e sensibilizzazione dei diportisti (PD2)

La seconda attività non assume la forma corsuale, bensì l'intervento di sensibilizzazione attraverso un ciclo di incontri e la produzione di materiale informativo. Si rivolge ai diportisti e tratta dell'impatto del moto ondoso sull'ambiente lagunare, di come il rispetto dei limiti di velocità sia un importante strumento per contenerlo.

Un altro aspetto di questa sorta di piano di comunicazione riguarda la illustrazione della tariffa annua che si intende introdurre con l'intervento RE3bis, la logica che motiva l'iniziativa e i progetti (monitoraggio, ripristino e tutela delle barene) che essa contribuirà a finanziare.

L'intervento prevede una conferenza/seminario di un'ora da tenere nelle principali marine turistiche che insistono sul perimetro Lagunare, per affrontare il tema del moto ondoso e del suo impatto sul sistema lagunare, in particolare sulle barene.

A titolo di esempio, gli incontri potranno tenersi presso: Navigare 2000 e Tenuta Primero a Grado; Marina Capo Nord, Marina di Aprilia Marittima, Marina Punta Faro a Marano Lagunare; Marina Sant'Andrea a San Giorgio di Nogaro; Marina Stella a Precenicco; Marina di Aquileia ad Aquileia.

Ogni incontro, organizzato in una serata estiva, ovvero nei periodi di massima presenza dei diportisti, è organizzato con un relatore che illustra le analisi svolte e gli interventi previsti dalle azioni RE3bis e un facilitatore che raccoglie le impressioni dei presenti ed alimenta il dibattito.

A fianco della tornata di conferenze, l'azione prevede anche la installazione presso almeno 20 marine ed approdi della Laguna, di un poster/tabellone informativo sul problema del moto ondoso e l'importanza del rispetto dei limiti di velocità.

Un'azione di questo tipo è finalizzata a sensibilizzare i diportisti sull'impatto dell'attività in un ambiente delicato quale quello Lagunare e a rafforzare la consapevolezza sull'importanza del rispetto dei limiti di velocità all'interno dei canali lagunari. Si prevede infatti che la maggiore circolazione della informazione favorisca comportamenti virtuosi da parte degli appassionati del mare, una categoria di solito attenta alla qualità dell'ambiente ed alla tutela della natura.

L'iniziativa è quindi strutturata con:

- una conferenza di un'ora da realizzare in almeno otto marine dell'area;
- la stampa di 2.000 depliant informativi da distribuire in ogni marina dell'area;
- l'installazione di un poster informativo in almeno 20 marine dell'area.

I costi dell'intera iniziativa ammontano a circa 2.000 euro per la prima attività (comprensivi delle fasi di progettazione e pubblicizzazione), a cui si aggiunge 6.000 euro per la stampa dei materiali relativi alle rimanenti attività, come riportato dalla tabella che segue:

Voci	Costo unitario(€)	Totale(€)
Progettazione e pubblicizzazione attività	70	350
Conferenze (8 ore)	200	1.600
Stampa depliant (2.000)	2,5	5.000
Realizzazione poster (20)	50	1.000
Totale		7.950

Tab. 3.7: Tabella finanziaria dell'attività di sensibilizzazione/informazione dei diportisti

3.3.3 Informazione e sensibilizzazione dei fruitori dei banchi sabbiosi (PD3)

Al fine di ridurre al minimo il disturbo della nidificazione e della riproduzione delle specie lario-limicole e limicole, le azioni MR11 e RE9 si pongono l'obiettivo di monitorare e limitare la fruizione balneare dei banchi sabbiosi che chiudono la Laguna a mare.

L'iniziativa PD3 qui illustrata completa l'intervento, con una azione informativa e di sensibilizzazione rivolta agli stessi fruitori, sia per spiegare le finalità dell'azione di interdizione, sia per stimolare comportamenti meno invasivi da parte loro.

L'azione impiega la esclusiva modalità della installazione di pannelli informativi, sia nei luoghi interdetti alla fruizione (due pannelli per ciascuna delle sette aree previste dall'intervento RE9), sia in 20 marine-approdi della zona, luoghi da cui parte la maggioranza dei bagnanti per raggiungere i banchi sabbiosi.

I pannelli riportano attraverso testi e foto informazioni sulle finalità dell'intervento, le specie che si intendono tutelare con esso, i risultati attesi, i comportamenti virtuosi da tenere per minimizzare il disturbo.

I costi si limitano alle spese per la preparazione e l'installazione dei pannelli, quantificabili in circa 1.800 euro e così ripartiti:

Voci	Costo unitario(€)	Totale(€)
Progettazione (7 ore)	70	490
Realizzazione poster (20)	50	1.000
Realizzazione pannelli (14)	25	350
Totale		1.840

Tab. 3.8: Tabella finanziaria dell'attività di sensibilizzazione/informazione dei fruitori dei banchi sabbiosi

4 IL PIANO DI MONITORAGGIO DEGLI ACCESSI IN LAGUNA E DELLE ATTIVITÀ TURISTICHE IMPATTANTI

Dalle fasi precedenti del Piano per il turismo Sostenibile è emerso come le attività turistiche potenzialmente impattanti per la Laguna di Marano e Grado sono sostanzialmente due: il transito di imbarcazioni da diporto e la balneazione sui banchi sabbiosi che chiudono la Laguna verso mare, da Isola Sant'Andrea al Banco d'Orio.

Si tratta di attività che coinvolgono aspetti diversi dell'equilibrio ecologico lagunare: il transito di imbarcazioni - sia nella direttrice porto di ormeggio-mare aperto, sia per la fruizione della Laguna - incide sulla progressiva erosione dell'apparato barenicolo interno; l'utilizzo dei banchi sabbiosi per attività balneari, invece, rischia di pregiudicare la nidificazione di alcune specie di avifauna, in primo luogo di fratino e fraticello.

Su queste attività si appunta pertanto il piano di monitoraggio qui proposto, con modalità e soluzioni differenti a seconda della fonte di potenziale disturbo che si intende controllare.

4.1 Il monitoraggio degli accessi e del transito in laguna delle imbarcazioni

Con più di 10.500 posti barca censiti ad insistere sull'apparato lagunare, un tasso di occupazione dei posti barca stimato nell'80% del totale (Cfr Primo Rapporto - Parte Conoscitiva del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado) e la percezione che al computo sfuggano ancora alcuni approdi non autorizzati, il movimento di imbarcazioni all'interno della laguna di Marano e Grado è - come più volte rimarcato - una fonte plausibile di disturbo per gli equilibri degli habitat lagunari.

Le fasi precedenti del PTS del Sito hanno individuato - attraverso una prima stima dei transiti ed il calcolo di un relativo indicatore di pressione - una capacità di carico massima accettabile per il sistema nel suo complesso e per alcuni apparati barenicoli in particolare, con individuazione di otto punti a maggiore criticità tra quelli soggetti a moto ondoso generato dal passaggio di imbarcazioni. Attraverso un piano di monitoraggio dedicato sarà possibile allora verificare la validità del modello costruito e rafforzarne la portata previsionale, associandolo a dati sui passaggi e sulle velocità dei natanti rilevati e non più stimati.

Un piano di monitoraggio degli accessi e dei transiti in laguna deve considerare due aspetti fondamentali: i punti di rilevamento ed il metodo utilizzato per il rilevamento stesso.

4.1.1 I punti di rilevamento del sistema di monitoraggio

I movimenti delle imbarcazioni all'interno del sistema lagunare possono essere conseguenti a due motivazioni: il transito in uscita dai (o, viceversa, in entrata dai) numerosi approdi e marine attraverso i canali lagunari verso le bocche di porto, così da raggiungere rapidamente il mare aperto, o il transito per i canali interni sia da parte di diportisti alla scoperta dell'affascinante ambiente lagunare, sia da parte di fruitori dediti ad attività professionali (pescatori, acquacoltori, barche commerciali) o venatorie. In questo secondo caso, l'infrastruttura più utilizzata - tanto da chi staziona nelle marine locali, quanto da chi proviene dall'esterno - è senza dubbio la Litoranea Veneta.

Un piano di monitoraggio degli accessi e dei transiti in Laguna, pertanto, deve cercare di intercettare il maggior numero di dati e di informazioni possibili su questi aspetti, mettendoli quanto più possibile in relazione con le zone più critiche dal punto di vista ambientale. Da Ovest (Laguna di Marano) ad Est (Laguna di Grado), sono individuati allora sei punti di rilevamento, riportati nella successiva figura 4.1:

1. il primo punto è lungo il Canale Tagliamento presso Lignano, che sancisce l'ingresso in Laguna da occidente della Litoranea Veneta;
2. il secondo punto, unico al di fuori della Litoranea Veneta, sul canale di uscita dal porto di Marano Lagunare, importante per verificare il traffico effettivo originante dal principale porto peschereccio della Laguna e per monitorare il potenziale disturbo alle barene dell'area;
3. il terzo punto sul fronte meridionale dell'Allacciante di Sant'Andrea, utile a verificare il transito che da occidente e dalle marine di Lignano e Marano non esce in mare aperto dalla bocca di porto di Lignano, ma prosegue verso la Laguna;
4. il quarto punto sostanzialmente al centro del Sito, in corrispondenza dell'imboccatura del Canale Taglio Nuovo, a Ovest dell'Isola della Gran Chiusa, per monitorare il transito lungo la Litoranea Veneta per chi da occidente si dirige verso la Laguna di Grado e non esce da Porto Buso;
5. il quinto punto in prossimità dell'Isola di Ravaiarina, all'imboccatura del Canale di San Pietro d'Orio, per continuare a monitorare il transito lungo la Litoranea Veneta dopo l'apparato dell'Isola della Gran Chiusa. Si tratta di un punto di rilevamento consigliabile, perché consente di verificare se vi sia traffico consistente tra le due sub-aree della Laguna di Grado, quella più vicina alla Gran Chiusa e quella di Grado città, oltre che di avere tre punti di osservazione per ciascuna delle due lagune, ma che nell'economia generale del piano di monitoraggio può essere omesso;
6. il sesto punto è in corrispondenza di Santa Maria di Barbana, uno dei luoghi simbolo della Laguna di Grado e posto in fondo al canale di Primero, ingresso in Laguna da oriente della Litoranea Veneta.

È ritenuto meno rilevante il monitoraggio degli accessi da Porto Buso e dalle altre bocche di porto, in quanto meno vicine ai luoghi sensibili individuati nelle Fasi precedenti del presente Piano (Cfr Integrazione al Secondo Rapporto – Parte Interpretativa del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado).

4.1.2 Il metodo di rilevamento

Il metodo di rilevamento può fondarsi su due modalità principali, non necessariamente esclusive: attraverso un sistema di telecamere fisse collegate ad un centro di controllo/elaborazione dati in remoto, e con utilizzo di personale appostato nei punti stabiliti in determinati periodi della stagione.

Una campagna di monitoraggio con impiego di rilevatori in presenza, comporta l'appostamento di una persona in ciascuna postazione indicata al precedente paragrafo, per l'intero arco di luce della giornata. Visto che ciò che importa realmente sono le situazioni di picco, anche per evitare una esplosione dei costi si può immaginare di limitare i rilevamenti in diversi giorni dell'anno nei soli mesi estivi, secondo la tabella che segue:

Mese	Giornate	Periodo	Ore	Ore/uomo
Giugno	2	Infrasettimanale +Week end	14	168
Luglio	4	Infrasettimanale +Week end	14	336
Agosto	8	Infrasettimanale +Week end	14	672
Settembre	2	Infrasettimanale +Week end	14	168

Tab. 4.1: Piano di rilevamento per una campagna annuale di monitoraggio degli accessi e del transito in Laguna di Marano e Grado

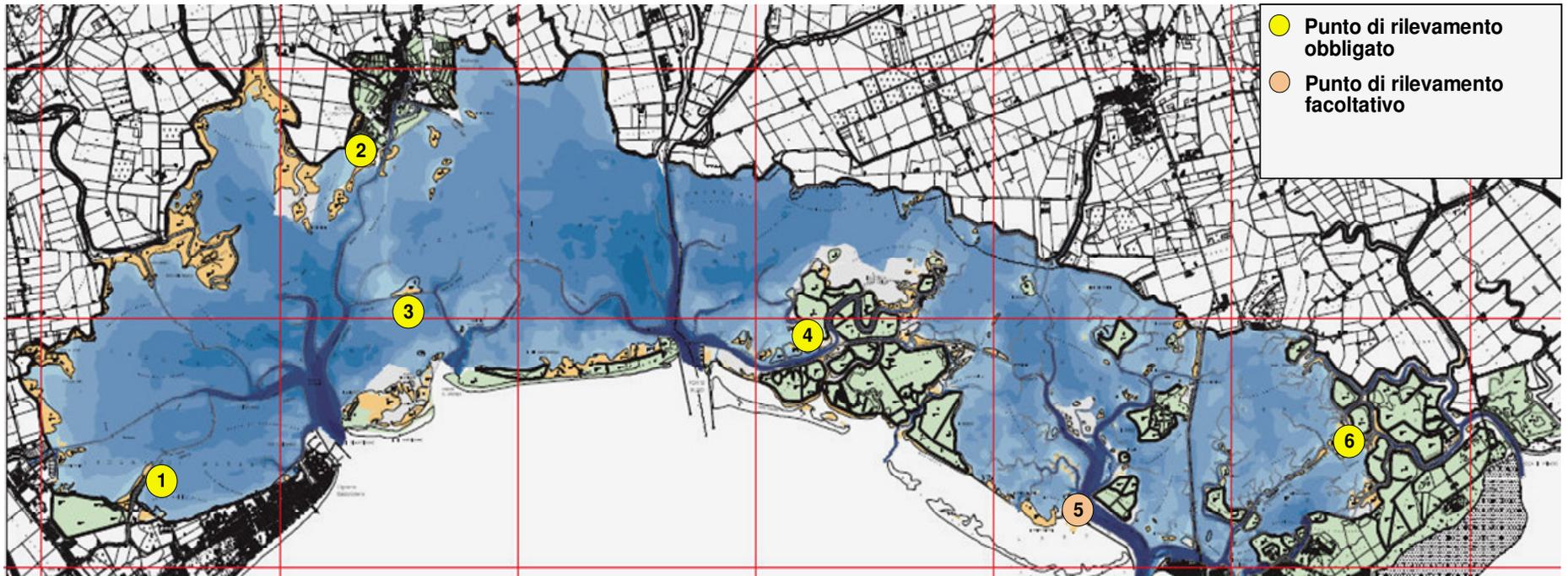


Fig. 4.1: Localizzazione dei punti di rilevamento consigliati per il monitoraggio degli accessi e del transito di imbarcazioni in Laguna

Ogni rilevatore è dotato di una scheda di accertamento in cui segnare ad ogni passaggio le seguenti informazioni:

Categorie
Orario
Condizioni meteo (soleggiato, coperto, pioggia)
Tipo di natante (vela, motore, fuoribordo)
Lunghezza presuntiva (<6m, 6-10m, 10-15m, >15m)
Velocità di transito
Direzione

Tab. 4.2: Informazioni da registrare per ogni natante in transito dalla postazione di rilevamento

Il che comporta da un lato dedicare almeno una giornata alla formazione (in aula e sul campo) dei rilevatori, dall'altro dotare ciascuno di essi di un sistema manuale di rilevamento laser della velocità, sull'esempio di quelli comunemente utilizzati dalla Polizia Municipale.

Infine, va ricordato che per avere una serie robusta di dati, è necessario riproporre il monitoraggio in almeno due annate.

Il metodo alternativo prevede l'installazione di sei telecamere simili a quelle utilizzate in ambito urbano per il controllo del traffico ai varchi semaforici. In ambito lagunare, un potente sistema di rilevamento - basato su 14 telecamere integrate a sensori ad elevatissima risoluzione - è attivo oggi a Venezia lungo tutto il percorso del Canal Grande²³. Il sistema, di cui è prevista l'espansione con 18 postazioni ulteriori in altri canali della città, consente la registrazione 24 ore su 24 del traffico e della velocità dei natanti effettivamente presenti in un determinato spazio. Quando un'imbarcazione supera la velocità consentita, un simbolo rosso sul monitor avverte che l'imbarcazione sta transitando nell'area al di sopra dei limiti; se la segnalazione luminosa perdura oltre il prefissato intervallo di tolleranza, la centrale operativa trasmette in tempo reale su un palmare agli operatori di Polizia Locale i dati identificativi del natante (targa e tipo di imbarcazione) e tipo di infrazione. Il sistema è totalmente automatico: non richiede presenza continua di operatori né lungo il percorso né in Centrale Operativa.

Applicato alle esigenze di monitoraggio del transito proprie della Laguna di Marano e Grado, tralasciando quindi almeno in un primo momento gli aspetti sanzionatori, il sistema di rilevamento si basa su materiali a minore tasso di prestazione: non sono necessari infatti né l'attivazione 24 ore su 24, cosa che consente di evitare telecamere a infrarossi per la visione notturna²⁴, né una risoluzione tale dell'immagine da assicurare la lettura precisa di targhe o immatricolazioni.

Il sistema necessita della seguente dotazione per ognuna delle sei postazioni:

- un palo di sostegno fissato sul fondo, su cui installare la strumentazione tecnologica;
- una telecamera con sistema di rilevamento della velocità attivata da un timer;
- una telecamera di controllo con visione a 360° attiva 24 ore su 24;

²³ Si tratta del sistema ARGOS, *Automatic Remote Grand-Canal Observation System*, progettato da una società di ingegneria ambientale di Venezia (ECO.TE.MA srl) in collaborazione con la Facoltà di Ingegneria dell'Università di Roma La Sapienza ed attivo fin dal 2006 a Venezia. Obiettivo del progetto è stato proprio dotare il Comune di uno strumento per il controllo del moto ondoso generato dal transito dei natanti, in grado di segnalare in tempo reale alle forze di polizia locale il superamento dei limiti di velocità consentita alle imbarcazioni all'interno del Canal Grande (www.argos.venezia.it).

²⁴ Per evitare vandalismi e furti, tuttavia, ogni telecamera di rilevamento deve essere associata ad una telecamera di controllo attiva 24 ore su 24.

- una sim-card per la trasmissione dei dati in remoto;
- un *kit* fotovoltaico di alimentazione per le postazioni non allacciabili alla rete elettrica²⁵;

A questa dotazione comune ad ogni punto di rilevamento, si aggiunge un *software* di rete ed un *server* per il collegamento delle telecamere e la registrazione dei dati (ora di passaggio, senso di marcia, velocità) provenienti dalle singole postazioni.

4.1.3 I costi del sistema di monitoraggio

I due metodi prospettati presentano costi molto diversi per entità e per natura delle voci di spesa. Sul primo grava in particolare il fatto che - trattandosi di rilevamento sostanzialmente manuale - la ripetizione dell'attività per due campagne ed il relativo compenso alla forza lavoro implica quasi il raddoppio dei costi.

Questo non avviene per il sistema a telecamere fisse, dove il costo si configura più come investimento iniziale in apparecchiature poi utilizzabili a costo pressoché nullo su più tornate; l'utilizzo di pannelli fotovoltaici per l'alimentazione di tre su sei postazioni di rilevamento, inoltre, consente anche l'abbattimento dei consumi di energia elettrica.

Nel complesso, il rilevamento manuale comporta costi di personale (sei risorse impiegate contemporaneamente per 14 ore in 16 giornate, cui si aggiunge una giornata formativa iniziale di otto ore), di dotazione strumentale (dotazione di un rilevatore laser per ogni postazione) e di altre spese vive (trasporto e stazionamento dei rilevatori nelle postazioni). Ipotizzando un compenso di 15 euro all'ora per l'attività di rilevamento e 12 euro all'ora per la giornata di formazione, il costo complessivo delle risorse umane è superiore a 20.800 euro all'anno. Stimato le spese vive in 20 euro per giornata di rilevamento, restano da considerare i costi delle strumentazioni per la registrazione delle velocità: l'acquisto di sei apparecchi manuali a puntamento laser implicano un costo di almeno 21.000 euro.

Il costo totale dell'intera attività di monitoraggio su base biennale sarebbe allora superiore a 63.000 euro; nello specifico:

	1° anno	2° anno	Totale
Formazione	800		800
Personale	20.736	20.160	40.896
Materiale tecnologico	21.000		21.000
Spese vive	320	320	640
Totale	42.856	20.480	63.336

Tab. 4.3: Costi della campagna biennale di monitoraggio con rilevamento manuale, ipotesi di massima

Allo scopo di ridurre i costi, si può immaginare di intervenire sul numero di giornate del rilevamento, sul costo orario della forza lavoro e sulla strumentazione messa a disposizione. Visto il carattere campionario del rilevamento stesso, si possono registrare le velocità su tre sole postazioni a rotazione nei 16 giorni di attività, con un risparmio del 50% sui costi di apparecchiatura. Si può inoltre sondare la disponibilità a compiere il rilevamento con un compenso di 9 euro all'ora, ad esempio appoggiandosi alle associazioni ambientaliste e di volontariato attive a livello locale.

In questa maniera, il costo totale dell'attività si riduce a poco più di 36.000 euro, risultato delle seguenti voci:

²⁵ Dato il posizionamento previsto, si presume di potere allacciare alla rete elettrica le postazioni n. 1 (Canale Tagliamento), n. 2 (Marano Lagunare) e n. 6 (Isola di Barbana); Cfr. Par. 4.1.1.

	1° anno	2° anno	Totale
Formazione	800		800
Personale	12.576	12.000	24.576
Materiale tecnologico	10.500		10.500
Spese vive	320	320	640
Totale	24.196	12.320	36.516

Tab. 4.4: Costi della campagna biennale di monitoraggio con rilevamento manuale, ipotesi media

Un ulteriore abbattimento dei costi può prevedere la riduzione da 16 a 14 giornate della campagna di rilevamento e l'impiego di un solo apparecchio di rilevazione della velocità, a rotazione sulle sei postazioni, con risparmio di 10.000 euro rispetto all'ipotesi precedente, ma con tangibile peggioramento della qualità del rilevamento:

	1° anno	2° anno	Totale
Formazione	800		800
Personale	11.160	10.584	21.744
Materiale tecnologico	3.500		3.500
Spese vive	280	280	560
Totale	15.740	10.864	26.604

Tab. 4.4: Costi della campagna biennale di monitoraggio con rilevamento manuale, ipotesi di minima

Con il rilevamento telemetrico, il costo del lavoro si riduce all'allestimento delle postazioni e all'assistenza tecnico-manutenitiva. Per il resto, il costo è dato dall'investimento tecnologico (telecamere di rilevamento e di controllo, sim-card, pannelli per l'alimentazione, software per la gestione dati) e dalle spese minime di alimentazione elettrica per le tre postazioni allacciate alla rete. Di questi costi, nel secondo anno di monitoraggio sono sostenuti esclusivamente quelli per la eventuale sostituzione del materiale lesionato – per cause naturali o per atti di vandalismo e furti – le spese di assistenza tecnica e le spese di alimentazione:

	Costo unitario	Unità	Tot
telecamera rilevamento	250	6	1.500
telecamera controllo	300	6	1.800
Sim-card	50	6	300
Pannello FTV	1.500	3	4.500
Allestimento postazione	1.000	6	6.000
Software gestione dati	12.000	1	12.000
Manutenzione e assistenza	2.000	1	2.000
Sostituzione per rotture/vandalismi	250	3	750
Spese vive	-	-	90

Tab. 4.5: Voci di spesa per il monitoraggio con rilevamento telemetrico

	1° anno	2° anno	Totale
Personale	8.000	2.000	10.000
Materiale tecnologico	20.100	750	20.850
Spese vive	90	90	180
Totale	28.190	2.840	31.030

Tab. 4.6: Costi della campagna biennale di monitoraggio con rilevamento telemetrico

Come si può notare, l'opzione tecnologica è superiore per costi stimati solo alla ipotesi di minima dell'opzione manuale, ma con prestazioni di livello incomparabile per efficacia: a fronte di 14 giornate di osservazione all'anno, è in grado infatti di assicurare 365 osservazioni nello stesso periodo, salvo rotture e malfunzionamenti di rapida identificazione e riparazione.

A ciò si aggiunge che l'*hardware* del sistema può essere agevolmente riutilizzato per nuovi monitoraggi in altri punti della Laguna o in differenti siti della regione. Per tutti questi motivi, si ritiene migliore la modalità di rilevamento con postazioni fisse e telecamere collegate in rete.

4.1.4 I risultati del monitoraggio e la interpretazione dei dati

Quale che sia il metodo di rilevamento adottato, i dati raccolti grazie al monitoraggio vanno sistematizzati e interpretati. È questa una attività che può essere svolta da un singolo operatore, anche incaricato all'interno del personale regionale.

I dati – che riguardano in primo luogo il numero di passaggi per ogni postazione e la velocità associata alla dimensione del natante – rappresentano la base attraverso cui verificare la rispondenza delle osservazioni sul campo alle stime proposte per quantificare la capacità di carico in Laguna (Cfr Integrazione al Secondo Rapporto – Parte Interpretativa del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado), e costruire un nuovo modello che restituisca, attraverso un indice di pressione verificato sperimentalmente e non solo stimato sulla base di studi, l'impatto da moto ondoso indotto dal transito di natanti sul sistema barenicolo interno.

A partire dalle osservazioni così raccolte, sistematizzate ed interpretate, sarà quindi possibile decidere interventi attivi di limitazione delle fonti di pressione, modificare gli interventi già in atto o definire schemi di compensazione delle attività danneggiate o di sanzione di quelle responsabili degli impatti

4.2 Il monitoraggio della balneazione nei banchi sabbiosi

Il secondo piano di monitoraggio riguarda la fruizione balneare dei banchi sabbiosi. In questo caso, il monitoraggio è fortemente connesso all'azione RE9 "Regolamentazione della fruizione dei banchi sabbiosi ai fini della nidificazione": ciò che si va a verificare con l'iniziativa, infatti, è l'efficacia della interdizione temporanea del tratto di arenile in termini di nidi e uova deposte e portate a compimento da parte dell'avifauna, in particolare delle specie di fratino e fraticello, e solo indirettamente il numero di bagnanti che frequentano le aree.

Per questo motivo, il piano di monitoraggio va attivato in concomitanza con la stessa azione RE9, così da fornire informazioni sul grado di validità di quest'ultima e sull'opportunità di continuare ad attivarla negli anni successivi.

4.2.1 I punti ed il metodo di rilevamento

L'azione di monitoraggio si basa sulla comparazione controfattuale tra un'area di rilevamento - soggette a interdizione secondo i criteri indicati nell'azione RE9 - e un'area lasciata libera alla fruizione sullo stesso banco sabbioso. Visti l'intento dell'azione e le condizioni dei banchi interessati dalla fruizione balneare, si ritiene maggiormente utile concentrare l'azione sul Banco d'Orio, in corrispondenza del punto di interdizione n. 7 individuato nell'azione RE9 (Cfr Fig. 3.5). L'affiancamento dell'area di controllo e di quella contro fattuale consentirà inoltre la ottimizzazione degli spostamenti del rilevatore.

Il monitoraggio si articola in due campagne annuali di osservazione, ciascuna delle quali per l'intera durata della fase di nidificazione delle specie considerate, ovvero le 15 settimane che vanno da fine marzo a metà luglio.

Il rilevamento consiste nella conta di esemplari, nidi e uova da parte di un operatore in ciascuna delle due aree individuate, con una visita alla settimana in marzo (solo l'ultima settimana) ed aprile, due visite alla settimana in maggio e fino a metà giugno (una delle quali nel fine settimana), tre visite alla settimana da metà giugno a metà luglio (una delle quali nel fine settimana).

Mese	Giornate	Periodo	Ore	Ore/uomo
Marzo	1	Infrasettimanale	2	2
Aprile	4	Infrasettimanale +Week end	2	8
Maggio	8	Infrasettimanale +Week end	2	16
Giugno	10	2 Infrasettimanale +Week end	2	20
Luglio	6	2 Infrasettimanale +Week end	2	12

Tab. 4.7: Piano di rilevamento per una campagna annuale di monitoraggio della nidificazione sui banchi sabbiosi della Laguna di Marano e Grado

Gli incaricati dell'attività devono possedere competenze naturalistiche ed abbastanza esperienza da non trasformarsi loro stessi in fonte di disturbo per specie che - molto sensibili – sentitesi minacciate abbandonano un potenziale sito di nidificazione per sempre.

Per questo motivo, si possono valutare tre alternative per la realizzazione della attività:

1. l'affidamento a professionisti, meglio se locali ed esperti della Laguna;
2. l'affidamento ad associazioni ambientaliste locali²⁶ o ad un Dipartimento universitario degli atenei di Udine o Trieste;
3. l'organizzazione di campi di lavoro volontari²⁷.

Con le prime due modalità, l'attività si svolge con le 29 visite di due ore spalmate nelle 15 settimane previste da parte di un operatore incaricato, che nel secondo caso può essere anche un ricercatore/studente universitario interessato ad una pubblicazione o a un lavoro di tesi.

²⁶ Nella zona della Laguna di Marano e Grado sono attive o facilmente mobilitabili per un'iniziativa di questo tipo i circoli LIPU di Trieste, Legambiente-LIPU di Monfalcone, WWF di Lignano Sabbiadoro, WWF di Monfalcone, GEV Friuli Venezia-Giulia.

²⁷ È questa un'ipotesi già introdotta nel documento intermedio del PTS della Laguna di Marano e Grado - Parte Interpretativa.

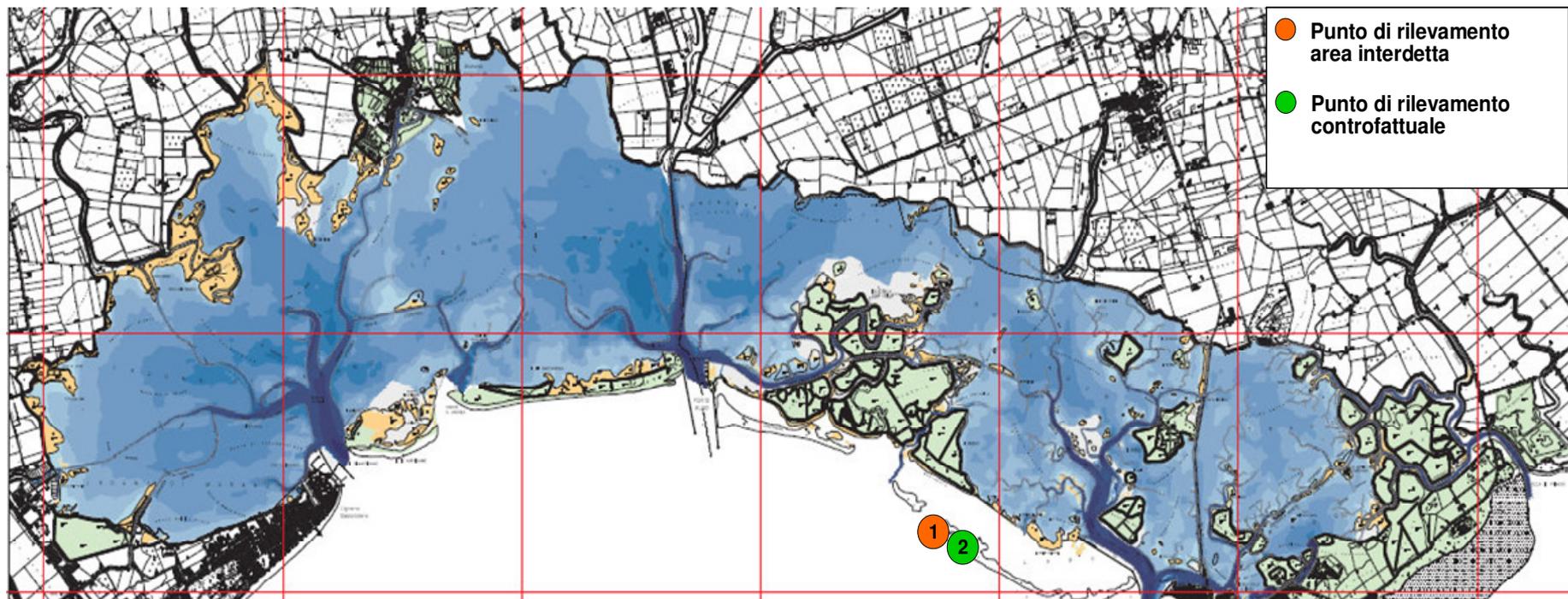


Fig. 4.2: Localizzazione dei punti di rilevamento consigliati per il monitoraggio dell'efficacia della azione RE3

Con la modalità del campo di lavoro, la logistica è più complessa e, come si vedrà nel prosieguo (Cfr Paragrafo 4.2.2), più costosa in senso assoluto: l'organizzazione dell'attività prevede infatti almeno sei volontari, divisi in due turni di tre, con ogni turno che per quattro ore assicura la presenza continua sul banco per sei giorni di osservazione alla settimana; i gruppi di sei volontari sono sostituiti ogni due settimane. Una presenza così capillare, forse ridondante per le esigenze del monitoraggio, consente tuttavia un'ampia attività di controllo e sensibilizzazione affinché l'area di interdizione sia rispettata dai bagnanti.

4.2.2 I costi del sistema di monitoraggio

Le tre opzioni prospettate differiscono non poco per entità dei costi.

Nell'ipotesi di affidamento a un professionista o ad una società di professionisti locali, si può ipotizzare il riconoscimento di un compenso di 200 euro a giornata di monitoraggio. A questi si aggiungono le spese di trasporto in barca sul sito e una giornata-uomo per la sistematizzazione finale dei dati da consegnare. La somma complessiva dei costi supera i 6.500 euro all'anno:

	Giornate	Monte ore	Costi
Marzo	1	2	200
Aprile	4	8	800
Maggio	8	16	1.600
Giugno	10	20	2.000
Luglio	6	12	1.200
Spese vive	29		290
Sistematizzazione dati	1	8	560
Totale			6.650

Tab. 4.8: Voci di spesa annue per il monitoraggio con opzione "Professionista"

	1° anno	2° anno	Totale
Personale	6.360	6.360	12.720
Spese vive	290	290	580
Totale	6.650	6.650	13.300

Tab. 4.9: Costi della campagna biennale di monitoraggio con opzione "Professionista"

Con l'affidamento a una associazione ambientalista locale, ipotizzando un compenso di 15 euro per ora di impegno - ovvero lo stesso trattamento previsto per il rilevamento manuale del transito di natanti (Cfr Paragrafo 4.1.3) - i costi vivi sono appena superiori ai 1.000 euro; a questi si aggiunge il riconoscimento all'associazione (o al dipartimento universitario) di 1.200 euro annui a *forfait* per l'attività di formazione e preparazione dei volontari, che porta il rimborso spese a meno di 2.500 euro annui.

	Giornate	Monte ore	Costi
Marzo	1	2	2
Aprile	4	2	8
Maggio	8	2	16
Giugno	10	2	20
Luglio	6	2	12
Spese vive	29		290
Formazione e preparazione			1.300
Totale			2.460

Tab. 4.10: Voci di spesa annue per il monitoraggio con opzione "Associazione ambientalista"

	1° anno	2° anno	Totale
Formaz/preparazione	1.300	1.300	2.600
Personale	870	870	1.740
Spese vive	290	290	580
Totale	2.460	2.460	4.920

Tab. 4.11: Costi della campagna biennale di monitoraggio con opzione “Associazione ambientalista”

Infine, va considerata l'opzione “Campo di lavoro”. Oltre al riconoscimento anche in questo caso di una cifra a forfait per il lavoro di organizzazione/preparazione dei volontari da parte di una Associazione, le spese da sostenere sono legate a vitto e alloggio dei volontari (un gruppo di sei persone per 15 settimane piene) e al loro trasferimento sul luogo di rilevamento. Il costo complessivo stimato è il seguente:

	1° anno	2° anno	Totale
Formaz/organizzazione	1.300	1.300	2.600
Spese vitto	2.160	2.160	4.320
Spese alloggio	12.096	12.096	24.192
Spese vive	3.528	3.528	7.056
Totale	19.084	19.084	38.168

Tab. 4.12: Costi della campagna biennale di monitoraggio con opzione “Campo di lavoro”

Si tratta di una cifra fuori scala rispetto alle due opzioni precedenti, ma che non va scartata a priori per una serie di motivi: il primo - e fondamentale - è che le spese di vitto e alloggio (per un totale di 31 euro al giorno²⁸) per campi realizzati in località turistiche sono di norma imputate ai partecipanti. In questo modo, a carico della committenza resterebbero circa 3.500 euro ogni anno.

A fronte quindi di una cifra che si configura come intermedia a quella delle due opzioni precedenti, i giorni ed il monte ore di monitoraggio risulta molto maggiore: otto ore al giorno per sei giorni alla settimana, sebbene solo da maggio a metà luglio. A ciò si aggiunge che la presenza *in loco* dei volontari per tutta la giornata, assicura come anticipato un controllo pressoché capillare del rispetto dell'area di interdizione da parte dei bagnanti.

²⁸ Va ricordato che il costo dell'alloggio potrebbe essere ridotto ricorrendo alla Foresteria di Cason Sarsegna a Marano Lagunare, dotato di 60 posti e fortemente sotto-utilizzato (Cfr. PTSdi Marano e Grado – Parte Conoscitiva).

CONCLUSIONI

Il PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado risponde ad una duplice necessità: da un lato, vigilare sull'impatto che l'attività turistica in senso lato ha sull'ambiente tutelato; dall'altro, promuovere modalità di fruizione in grado di aumentare il valore della percezione delle risorse naturali da parte di operatori e fruitori, creando occasioni di relazioni economiche, di educazione e di sensibilizzazione per residenti, imprese e visitatori.

Nelle pagine che precedono questa Sezione è descritto un PTS strutturato in due parti, tra loro integrate ma ben riconoscibili: con le Misure Specifiche di Conservazione si interviene ogniqualvolta un'attività di carattere fruitivo genera minacce potenziali o effettive sul sito; con le azioni strategiche, si interviene invece per l'affermazione e la diffusione del turismo sostenibile nel comprensorio della Laguna.

Quello sulle Misure di Conservazione è per certi versi un intervento a completamento, approfondimento, in alcuni casi specificazione di quanto già previsto dal PdG. È quest'ultimo, infatti, che dedica due delle proprie Misure di Conservazione a richiedere la realizzazione di un PTS e che suggerisce il percorso da seguire ed i temi da affrontare con esso.

Il contributo del PTS a questa parte si articola così in otto Misure Specifiche di Conservazione, che presentano diversi piani di lettura: sotto il profilo "tematico", ovvero della minaccia di cui si fanno carico, si può affermare che cinque Misure (IA1bis, RE3bis, PD1bis, PD2, MR10) intervengono soprattutto sulla questione del transito di imbarcazioni, mentre le rimanenti tre (RE9, PD3, MR11) affrontano il problema del disturbo alla avifauna da attività di fruizione balneare.

Questa ripartizione - comunque non assoluta, se è vero che il RE3bis affronta anche la questione della corretta pratica in Laguna di attività quali il *kite* - riflette il grado di attenzione posto dal PdG prima e dal PTS ora sulla minaccia rappresentato dal transito di natanti, una minaccia percepita da molti testimoni privilegiati, confermata dalle stime statistiche (Cfr Integrazione al Secondo Rapporto - Parte Conoscitiva del PTS del Sito Natura 2000 IT3320037 Laguna di Marano e Grado) e ora da andare a verificare sul campo con un'azione di monitoraggio (MR11).

Un secondo piano di lettura delle Misure di Conservazione è di carattere "tecnico" e consente di classificare, come anticipato nelle righe precedenti, tra tre Misure (IA1bis, RE3bis, PD1bis) che vanno a completare/approfondire di Misure già presenti nel PdG, e le restanti cinque (RE9, PD2, PD3, MR10, MR11) realizzate *ex-novo*²⁹.

Va tuttavia ricordato che, anche quando non originali, le Misure Specifiche di Conservazione aggiuntive presentano l'ulteriore approfondimento di una quantificazione dei costi da sostenere per la loro attuazione.

Un terzo ed ultimo piano di lettura è relativo al contributo delle Misure al disegno di valorizzazione turistico della Laguna, ovvero il loro grado di integrazione con le azioni strategiche descritte nella prima parte del presente documento. Secondo questa interpretazione allora, si può affermare che quattro Misure incidono sull'obiettivo specifico di sviluppare la mobilità lenta in Laguna, anche verificando le velocità raggiunte dalle imbarcazioni (MR10), regolamentando queste velocità (RE3 bis) e facendo opera di sensibilizzazione per i principali "responsabili" di questi comportamenti (PD1bis e PD2); altre due concorrono all'arricchimento del patrimonio ambientale, alla messa in sicurezza dell'habitat e alla valorizzazione delle valli da pesca attraverso il ripristino di aree degradate (IA1bis) e la sensibilizzazione degli operatori della pesca e dell'acquacoltura sulle opportunità legate ad integrazioni di reddito di carattere turistico (PD1bis); la "filiera" di azioni rivolte alla corretta fruizione dei banchi sabbiosi (MR11, RE9, PD3), con la sua enfasi sulla neutralizzazione delle fonti di disturbo a nidificazione, ripopolamento e sosta dell'avifauna, nonché sulla ipotesi di coinvolgimento del volontariato anche extra-regionale, va infine nella direzione di un arricchimento delle condizioni per creare

²⁹ Anche in questo caso, la distinzione non è così netta per tutte le Misure: la necessità di regolamentare la "modalità di fruizione turistica del territorio lagunare e del Banco d'Orio" è già suggerita all'interno della Misura RE3 del PdG. Tuttavia, la dimensione dell'azione regolamentativa qui proposta, fortemente intrecciata ad altre Misure *ex-novo* e ampliata a considerare banchi sabbiosi diversi dal Banco d'Orio, la pone di fatto come nuova Misura, a prescindere dal suggerimento contenuto nel PdG.

un'offerta integrata turistica *low cost*.

Le azioni strategiche previste dal PTS sono invece cinque, finalizzate a dare sostanza ai tre obiettivi specifici di sviluppo della mobilità turistica lenta, sviluppo e consolidamento dell'ospitalità alternativa per il mercato *low cost* ma anche per mercati di nicchia ad elevata capacità di spesa, creazione di un'offerta integrata per segmenti turistici spesso trascurati dagli operatori, ma particolarmente indicati in contesti marginali.

Di queste cinque azioni, due riguardano la riorganizzazione comune di servizi e il rafforzamento della dotazione infrastrutturale locale al servizio del turismo (mobilità lenta ed ospitalità diffusa); una riguarda la parziale rifunzionalizzazione delle valli da pesca come luogo per particolari tipi di turismo; una è un progetto sperimentale di "frontiera", che interviene a fini dimostrativi su una valle da pesca ma inteso anche a segnalare il potenziale turistico del volontariato ambientale; una è un progetto immateriale, finalizzato a dotare il "sistema Laguna" di un luogo virtuale – a metà tra il portale ed il *social network* - su cui scambiare opinioni, proposte, impressioni sul turismo in Laguna.

Sono azioni che prevedono in due soli casi il finanziamento 100% pubblico e che per il resto prevedono il coinvolgimento dei privati, veri protagonisti dell'offerta turistica locale.

Nel complesso, gli obiettivi specifici del turismo in Laguna sono serviti dalle seguenti azioni strategiche e Misure di Conservazione e chiamano a raccolta i seguenti attori.

Obiettivo specifico	Azioni strategiche	Misure Specifiche di Conservazione	Attori
Sviluppo della mobilità turistica lenta in Laguna.	Promozione di servizi per la mobilità lenta	MR10 (monitoraggio traffico nautico) RE3 bis (limiti alle imbarcazioni) PD1bis (sensibilizzazione pescatori e acquacoltori) PD2 (sensibilizzazione diportisti)	Operatori turistici Comuni dell'area Regione Friuli Venezia Giulia Associazioni locali di volontariato Magistrato delle Acque Associazioni nautiche
Sviluppo della ricettività alternativa	Creazione di un network per l'ospitalità diffusa Valorizzazione turistica delle valli da pesca	IA1bis (ricostituzione ambiente lagunare) PD1bis (sensibilizzazione pescatori e acquacoltori)	Consorzi locali di vallicoltori Comuni dell'area Regione Friuli Venezia Giulia Associazioni locali di volontariato Università Enti di formazione professionale Organizzazioni professionali Cooperative e Consorzi di pesca.
Creazione di un'offerta integrata <i>low cost</i>	Promozione turistica della Laguna: la vetrina del turismo sostenibile Realizzazione di un campo di volontariato internazionale sperimentale per la realizzazione di una valle da pesca modello, da affidare in gestione ad un soggetto del terzo settore	RE9 (regolamentazione attività di fruizione balneare al servizio della avifauna) PD3 (sensibilizzazione sulla attività di fruizione balneare al servizio della avifauna) MR11 (monitoraggio disturbo all'avifauna)	Operatori turistici Comuni dell'area Regione Friuli Venezia Giulia Associazioni locali di volontariato Consorzi locali di vallicoltori

Tab. C.1: Sinossi di Azioni strategiche e Misure Specifiche di Conservazione e Attori da coinvolgere per l'attuazione del PTS della Laguna di Marano e Grado

In conclusione, il "combinato disposto" di PdG e PTS possiede tutti i requisiti e tutte le risorse per fare della Laguna di Marano e Grado un luogo di grande interesse per il turismo sostenibile, e per fare del soggetto

gestore un interlocutore in grado di rapportarsi con i responsabili delle politiche di sviluppo turistico dell'area lagunare e regionale.

In effetti, in questa Parte Strategica, un quesito è sempre rimasto sullo sfondo: quale ruolo può ritagliarsi un ente di gestione di un Sito Natura 2000, con le competenze, le dotazioni finanziarie e le risorse umane di cui dispone, nella definizione della politica turistica territoriale? La risposta al quesito sta nelle pagine che avete terminato di leggere: un ruolo di sensibilizzazione, di offerta di opportunità di integrazione di reddito, di monitoraggio, regolamentazione e ripristino paesaggistico, di considerazione di segmenti turistici trascurati, di interlocutore autorevole di operatori ed istituzioni. Di certo, non il ruolo di grande *player* per il lancio di una destinazione sul mercato turistico internazionale.