

INDICE

INTRODUZIONE pag. 1

CAPITOLO PRIMO LA RISORSA MARE

1. La Risorsa Mare » 3
2. L'impatto ambientale legato all'attività turistica » 4
3. Lo Sviluppo Sostenibile » 10
4. La protezione dell'ecosistema mare » 13
5. La responsabilità del turista e l'educazione ambientale » 16
6. La pianificazione paesaggistica e la riqualificazione
urbana » 19
7. Il turismo responsabile » 20
 - 7.1 La sostenibilità sociale » 20
 - 7.2 L'Agenda 21 per il turismo » 21
 - 7.3 Gli indicatori di sostenibilità » 23

CAPITOLO SECONDO

PRAIA A MARE

- 1. Storia ed economia » 26

- 2. L'Isola di Dino » 27
 - 2.1. Etimologia di "DINO" » 28
 - 2.2. Le Grotte Marine » 29
 - 2.3. Vicende Storiche » 33

- 3. Programma di riqualificazione territorio di Praia a Mare » 36
 - 3.1 Isola di Dino – porto turistico » 36
 - 3.2 Proposte di Sviluppo Isola Di Dino » 40

CAPITOLO TERZO

I PORTI E LE ECONOMIE LOCALI

- 1. I porti e le economie locali » 47

- 2. I porti come strumento delle politiche di sviluppo » 49
 - 2.1 Porti e poli di sviluppo » 49
 - 2.2 Retroterra Portuale » 51
 - 2.3 L'impatto economico locale delle attività portuali » 52

- 3. Analisi della Domanda » 53
 - 3.1 Il settore turistico oggi in Italia » 53
 - 3.2 Il turismo nautico in Italia » 55

3.3 La Ricettività	» 56
3.4 Il profilo del diportista	» 58
3.5 Le aspettative e le motivazioni dei diportisti	» 61
3.6 Le principali aree di business del comparto	» 62
3.7 I porti Turistici e i servizi di gestione dei posti barca	» 64
3.8 Il porto come sistema di servizi integrati	» 65

CAPITOLO QUARTO

L'ECONOMIA CHE RUOTA INTORNO

1. La Domanda Turistica In Calabria	» 68
1.1 Il turismo nautico in Calabria	» 73
1.2 Analisi dell'offerta	» 79

CAPITOLO QUINTO

PRAIA A MARE: IL PORTO TURISTICO

1. Il Sistema Portuale	» 84
1.1 Analisi propedeutiche e alternative di progetto	» 85
1.2 Il porto e i servizi annessi	» 87
2. Organizzazione e programma del cantiere	» 90
2.1 Opere a Terra: Organizzazione e Programma	» 90

3. Compatibilità Ambientale	» 97
3.1 Un porto ecosostenibile	» 97
3.2 Nautica e idrogeno	» 98
3.3 Impresa e ricerca	» 98
4. Il possibile finanziamento del progetto	» 101
4.1 Vantaggi e Svantaggi del Project Financing	» 104
4.2 Il caso dei porti turistici	» 105
CONCLUSIONI	» 106
BIBLIOGRAFIA	» 109

DEDICA

*Ai miei genitori, che mi hanno dato sia il sostegno morale
che economico, necessario al raggiungimento di questo traguardo.*

*Ai miei fratelli, alle mie cognate, alla mia nipotina, e alla
mia fidanzata, i quali hanno creduto in me.*

INTRODUZIONE

Questo studio parte dalla descrizione dettagliata delle caratteristiche di Praia a mare, località dell'alto Tirreno cosentino, a partire dal suo patrimonio di risorse naturali ed economiche.

Ho cercato di formulare delle ipotesi sulle possibili modalità di sfruttamento delle risorse offerte dal luogo sia in estate che durante il corso dell'anno, dando notevole importanza all'*Isola di Dino*, simbolo della città, per la quale nel passato costituiva la principale fonte economica grazie alla presenza di una struttura alberghiera utilizzata durante il periodo estivo.

In questa tesi vengono discusse le ipotesi relative alla riqualificazione turistica del luogo, analizzando e studiando le possibili manovre da effettuare per portare la località fuori da un periodo critico, dovuto in parte alla realizzazione di un turismo di massa, che ha provocato vari danni sia all'ambiente che alla popolazione.

Ho cercato di approfondire la conoscenza della risorsa *mare* e di capire quale sia il modo migliore per sfruttarla con un'attenzione costante dell'ambiente; ho analizzato il concetto di "*water- front*" unitamente a quello di *Sviluppo Sostenibile* con il fondamentale obiettivo di una sua attuazione *in loco* e della promozione di uno sviluppo responsabile, grazie al quale tutti i turisti possano sviluppare, comprendere ed assumersi delle responsabilità nei confronti dell'ambiente che li ospita.

Sono stati evidenziati i possibili indicatori di sostenibilità da prendere in considerazione nel progetto di riqualificazione turistica del territorio, per attuare la quale è necessario pensare ad una reale riconversione del territorio: a tal proposito è stato anzitutto preso in

esame il progetto di riqualificazione dell'Isola di Dino con uno sguardo particolare alle economie che si possono trarre da essa.

Ho tentato infine di trasferire tutte le nozioni teoriche ad un contesto specifico di attuazione delle stesse. l'applicazione sul piano pratico ha riguardato la progettazione di un porto turistico in una zona ormai dismessa della città, ovvero quella in cui si situa l'ex impianto industriale *Marlane*, si tratterebbe di un porto naturalmente dotato di servizi sia terrestri che marittimi, che sarebbe in grado di far fronte alle numerose esigenze dei diportisti.

CAPITOLO PRIMO

LA RISORSA MARE

1. La Risorsa Mare

La risorsa mare è una sola immensa ricchezza, che comprende, turismo, pesca, attività economiche tradizionali (traffici, porti, cantieristica, crociere, ecc.), difesa dell'habitat naturale, diporto e portualità turistica, che vanno tra loro opportunamente miscelati ed integrati in un quadro d'insieme¹.

Tuttora questi diversi segmenti dell'economia marittima continuano ad essere trattati in maniera indipendente l'uno dall'altro senza che si cerchi di realizzare un coordinamento tra tali reparti che presentano la comune caratteristica che il mare è, e resta la loro principale risorsa.

Il nostro globo è ricoperto per quasi tre quarti dal mare, ed il mare da semplice via d'acqua, considerata come mezzo funzionale per consentire una migliore mobilità delle persone e delle regioni rivierasche, ha assunto nel tempo un ruolo primario per lo sviluppo dell'intero pianeta attraverso un percorso proiettato in una visione interattiva che coniuga e integra tutela ambientale e sviluppo socio economico.

I territori costieri delle città di mare e delle isole oggi non sono considerati soltanto nodi indispensabili per la mobilità delle persone e delle merci, infatti sono ritenute ormai delle realtà insostituibili per la realizzazione del concetto di sviluppo sostenibile in quella moderna

¹ Cfr. Totaro E., SISTEMI PORTUALI TURISTICI, pag. 1

dimensione che tende attribuire al *Water-Front*² una posizione dominante proiettata nell'immediato retroterra.

Le città collocate sul water- front hanno il compito di equilibrare il rapporto territoriale tra avanmare e retroterra, in questo scenario si pone la rivalutazione della "Risorsa Mare" che va considerata come un bene sociale ma anche bene economico di complessa articolazione, la cui destinazione d'uso è occasione di occupazione di sviluppo e quindi, realizza un fine sociale ben più ampio e ricco di contenuti.

L'ecosistema mare è caratterizzato da fenomeni ecologici di grande importanza.

Le sue peculiarità sono:

- la vastità dell'ecosistema;
- la profondità;
- la continuità dei comparti.

2. L'impatto ambientale legato all'attività turistica

L'attività turistica che si è sviluppata sino ai nostri giorni è stata mirata al profitto immediato e ad obiettivi di breve termine, determinando così dei costi sociali e ambientali il cui ammontare è di gran lunga superiore ai benefici economici.

Si riconosce che il turismo e l'ambiente naturale sono strettamente interconnessi e che, se non si gestisce in maniera corretta, la natura e la biodiversità possono essere seriamente danneggiate da uno sviluppo incontrollato del turismo.

² **WATER FRONT:** Città che si affacciano al mare.

L'eccesso di sfruttamento delle risorse naturali e culturali è il risultato della tendenza a massimizzare lo sviluppo del turismo e a favorire il beneficio economico immediato.

L'urbanizzazione continua della fascia costiera per esempio non è quasi mai legata alla presenza di impianti di depurazione degli scarichi e dei rifiuti; le peculiarità etniche e storiche di ampie zone della fascia costiera sono andate distrutte con la costruzione di autostrade, villaggi, centrali elettriche, mega insediamenti; le risorse naturali sono state sfruttate oltre la capacità di rigenerazione per soddisfare le esigenze del turismo di massa, così come zone ad alto valore ambientale per la presenza di fragili ecosistemi che vengono danneggiati dall'afflusso, non controllato, di visitatori, che supera i limiti della capacità di accoglienza del territorio.

Il turismo è un fenomeno ambivalente poiché può potenzialmente contribuire al raggiungimento di obiettivi socio-economici e culturali ma può anche, allo stesso tempo, essere causa del degrado ambientale e della perdita di identità locali.

Occorre affrontare il fenomeno del turismo con un approccio globale. Il rapporto tra turismo ed ambiente è piuttosto complesso in quanto si tratta di due fattori che si influenzano a vicenda, secondo una dinamica collegata ad aspetti di natura sociale, storica e culturale.

L'ambiente costituisce una componente fondamentale dell'offerta turistica, ed è per questo che l'industria del settore è sempre più direttamente interessata a salvaguardarne un'alta qualità. Oltre a rappresentare un'importante risorsa per l'attività economica,

l'ambiente costituisce anche un "valore", cioè un bene che necessita di un'azione specifica per la sua preservazione.³

La maggior parte delle risorse ambientali sono infatti rappresentate da beni pubblici, quindi privi di mercati specifici e, conseguentemente, di un prezzo.

Tale condizione ne provoca un utilizzo non ottimale. Il turismo rappresenta un'attività economica che, in quanto tale, utilizza l'ambiente nell'ambito del suo processo produttivo.

Diventa quindi importante esaminare le interrelazioni fra questi due comparti, evidenziando gli impatti (positivi e negativi) provocati dal turismo su tale risorsa.

Le relazioni fra ambiente, sistema turistico e sistema economico sono molto strette e complesse. Infatti, se l'ambiente rappresenta una componente dell'offerta turistica, il turismo provoca degli impatti su di esso che non sono solamente di natura diretta, ma sono anche dovuti all'incremento dell'attività economica che il fenomeno turistico stesso genera nello stesso tempo, l'ambiente viene utilizzato come materia prima all'interno dei processi dei diversi settori produttivi e rappresenta inoltre il deposito ultimo dei residui così prodotti, che ne provocano un importante degrado.

Molti degli impatti ambientali del turismo sono legati alla costruzione di infrastrutture come strade, porti, aeroporti, alberghi, ristoranti e negozi.

Lo sviluppo stesso del turismo può gradualmente distruggere le risorse ambientali dalle quali dipende. D'altro canto, è riconosciuto che il turismo ha potenzialmente la capacità di creare effetti benefici

³ Cfr. Camarsa G., RAPPORTO SULLO SVILUPPO SOSTENIBILE, *Fondazione Eni Enrico Mattei*, 2003 pag. 8

sull'ambiente, contribuendo alla conservazione ed alla protezione ambientale.

Partendo dalla premessa che uno sviluppo turistico economicamente sostenibile debba essere, necessariamente, ecologicamente sostenibile e alla luce dell'analisi dei sistemi di complessità propri del settore, ne deriva l'importanza strategica che gli attori coinvolti in tale attività collaborino attivamente al mantenimento di standard ambientali accettabili: in tal senso, lo sviluppo turistico rappresenta un punto di forza per la preservazione dell'ambiente grazie alla disponibilità di risorse che esso può garantire a favore della tutela ambientale.

La seguente tabella mostra, in sintesi, come la qualità dell'ambiente possa influenzare il settore turistico e, allo stesso tempo, come tale settore contribuisca a modificare le caratteristiche per diversi comparti ambientali:

POSITIVI	NEGATIVI
<ul style="list-style-type: none"> • Risanamento di zone degradate 	<ul style="list-style-type: none"> • Inquinamento del suolo • Inquinamento idrico • Inquinamento atmosferico • Inquinamento visivo
<ul style="list-style-type: none"> • Incentivi alla costruzione di infrastrutture eco compatibili • Incentivi per una migliore gestione e protezione degli ecosistemi (aree protette) 	<ul style="list-style-type: none"> • Danni alla flora e alla fauna • Impatti indiretti a causa dell'incremento nelle zone degli altri settori economici.
<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilizzazione ambientale sia della popolazione locale che dei turisti 	

L'attività umana va attentamente gestita affinché non comporti forme importanti di impatto negativo con il mondo circostante.

La costruzione delle necessarie strutture turistiche (parcheggi, campeggi, strutture commerciali) non deve naturalmente causare un

importante impatto visivo, nonché generare problemi di approvvigionamento idrico e di smaltimento dei rifiuti (solidi e liquidi).⁴ Per poter definire le condizioni di criticità o stress ambientale connesse al turismo, si deve partire dall'identificazione dei fattori sistemici, ambiente, turisti, residenti e degli input-output tra turismo e ambiente.⁵

Gli input possono essere le risorse energetiche, le risorse idriche, le risorse del territorio (suolo, vegetazione..), le risorse alimentari. Gli output sono il degrado marino costiero e montano, la cementificazione, i rifiuti solidi, le emissioni in atmosfera, gli scarichi, la desertificazione, l'insalinamento delle falde di pianura costiera, l'eccessiva infrastrutturazione.

Tra le esternalità collegate alle attività turistiche vanno ricordate quelle negative che sono all'origine della possibile diminuzione della identità sociale e culturale dell'area ospitante, dell'aumento della produzione dei rifiuti, dell'aumento del consumo di beni primari e risorse (acqua, energia..), delle modificazione e distruzione degli ecosistemi montani, lacustri, costieri, marini, la perdita della biodiversità, gli impatti estetici e visivi, l'inquinamento del suolo e dell'acqua, la congestione e l'inquinamento acustico.

Le esternalità positive dipendono dall'area in esame e possono esprimersi nel recupero e valorizzazione economica e sociale (moltiplicatore del reddito ed occupazione) di aree altrimenti degradate. Un elemento fondamentale per inquadrare il fenomeno turistico e le sue complesse relazioni è la capacità di carico di una

⁴ Cfr. Eugenio Aloj Totaro, *Ecologia del turismo- Compatibilità ambientale dei fenomeni turistici e strategie di turismo sostenibile*, Edizioni Giuridiche Simone, 2001, pag. 147

⁵ Cfr. si veda L. Andriola, *Turismo durevole e Sviluppo Sostenibile: il quadro di riferimento italiano*,
http://www.amb.casaccia.enea.it/homesite/Cat/1_hotel2.htm

destinazione turistica, che può essere definita come “il massimo utilizzo di un’area senza la creazione di effetti negativi sulle risorse naturali, nonché del contesto sociale e culturale locale”⁶.

La capacità di carico può essere a sua volta suddivisa in:

- capacità di carico fisica o ecologica
- capacità di carico economica
- capacità di carico sociale

La capacità di carico può dunque essere analizzata in rapporto all’ambiente fisico, culturale e socioeconomico, rappresentando il numero massimo di turisti che l’area può ospitare senza che ne risulti un danno all’ambiente fisico, o un impoverimento delle caratteristiche socioculturali ed economiche della comunità locale.

Il calcolo della capacità di carico di un’area turistica rappresenta quindi uno strumento per valutare fino a che punto lo sviluppo turistico può progredire senza distruggere le risorse stesse, da cui esso dipende, garantendo al contempo la soddisfazione degli obiettivi dell’industria turistica, del turista e della popolazione locale.

I cambiamenti di una destinazione turistica sono infatti inevitabili, ma l’applicazione del concetto di carico può aiutare ad identificare i limiti di un sistema ad assorbirli.

⁶Cfr. Tale definizione è stata data da L. Androlia, *Turismo Durevole e Sviluppo Sostenibile, il quadro di riferimento italiano op. cit.*

3. Lo Sviluppo Sostenibile

I modelli di sviluppo dell'industria turistica hanno un peso, in termini di impatto, negativo sull'ambiente e sul tessuto sociale delle comunità ospitanti.

Per tale motivo sta crescendo, a livello internazionale, comunitario, e ora anche nazionale, la consapevolezza di dover creare forme di turismo diverse e sostitutive, non distruttive degli ecosistemi naturali, delle identità locali.

Il modello alternativo da proporre non può assumere una forma elitaria e settoriale, bensì occorre creare uno sviluppo turistico strategico che scardini il modello precedente.

Lo sviluppo del turismo deve essere basato sul criterio della sostenibilità, ciò significa che deve essere ecologicamente sostenibile nel lungo periodo, economicamente conveniente, eticamente e socialmente equo nei riguardi delle comunità locali.

Il concetto di sostenibilità associata alle attività turistiche si rifà alla definizione data dalla WCED nel Rapporto di Brundtland⁷, che ha però ricevuto un'ulteriore elaborazione a livello europeo,

definendo il turismo sostenibile: *“Lo sviluppo turistico sostenibile soddisfa le esigenze attuali dei turisti e delle regioni di accoglienza, tutelando nel contempo e migliorando le prospettive per il futuro. Esso deve integrare la gestione di tutte le risorse in modo tale che le esigenze economiche, sociali ed estetiche possano essere soddisfatte,*

⁷ Cfr. Tale definizione è la seguente: *“Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche”.*

*mantenendo allo stesso tempo l'integrità culturale, i processi ecologici essenziali, la diversità biologica e i sistemi viventi"*⁸.

L'attività turistica sviluppata sino ad oggi ha concentrato le attrazioni turistiche in determinate zone e sono state soggette ad una intensa frequentazione stagionale.

Il Trattato di Amsterdam ha, infatti, introdotto, in via formale, il principio di sviluppo sostenibile, nonché il principio di integrazione degli imperativi ambientali nelle politiche e azioni comunitarie.

Tali principi vanno di pari passo, infatti, se lo sviluppo economico e sociale deve essere sostenibile, la tutela dell'ambiente deve essere integrata in tutte le politiche che concernono le attività fonte di impatti ambientali, tra cui vi rientra anche il turismo.

Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche.

Lo sviluppo sostenibile del turismo pone alla base del proprio sviluppo un piano mirato a garantire la redditività del territorio di una località turistica in una prospettiva di lungo periodo con obiettivi di compatibilità ecologica, socio-culturale ed economica.

La sostenibilità ha un valore di immediato interesse economico, infatti, le località turistiche devono la loro popolarità all'integrità delle bellezze naturali, se questa si degrada oltre una certa soglia, i flussi turistici sono destinati al declino.

⁸ Cfr. si veda Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni, "Un approccio di cooperazione per il futuro del turismo europeo", COM(2001) 665 def.

Alla promozione del turismo basata unicamente sull'offerta turistica e sulla concorrenza dei prezzi, si contrappone una politica basata soprattutto sulla qualità, intesa come qualità ambientale e culturale.

Occorre adottare una nuova forma di economia che, pur garantendo il profitto, non deve anteporlo alla qualità dell'ambiente e al diritto di godere anche in futuro del patrimonio naturale e paesaggistico.

Per procedere all'implementazione di tale nuovo modello turistico con successo, si dovrà conciliare la tutela ambientale con lo sviluppo socioeconomico individuando metodi e scenari per utilizzare in modo equilibrato risorse rinnovabili per promuovere lo sviluppo.

Occorre adottare una nuova politica del turismo sostenibile che possa fungere da colonna portante dell'intero processo di trasformazione.

Il turismo sostenibile significa anche turismo responsabile e ciò allarga l'attenzione alla componente sociale e alle implicazioni etiche del turismo.

Sotto il profilo socioculturale, il turismo è uno strumento importante per la diffusione della cultura.

La scoperta del patrimonio ambientale, storico e culturale di altri paesi, in un atteggiamento di pieno rispetto, crea una rete di relazioni positive nei confronti della natura, della cultura e degli uomini, ed è pertanto uno strumento di pace.

Sarà dunque necessaria una politica rivolta all'informazione e all'educazione della popolazione ai fini di creare una vera coscienza ambientale e di educare al rispetto delle tradizioni delle popolazioni locali.

4. La protezione dell'ecosistema mare

L'ecosistema mare è caratterizzato da fenomeni ecologici di grande importanza.

Le sue peculiarità sono:

1. la vastità dell'ecosistema
2. la profondità
3. la continuità dei comparti

Il mare è ininterrotto, non separato come sono invece gli habitat terrestri e di acqua dolce, mentre sono le variazioni di temperatura, di salinità e di profondità a costituire gli ostacoli principali al libero movimento degli organismi marini e ciò è determinante per comprendere le conseguenze dell'alterazione dell'ecosistema.

Il mare contiene molti elementi chimici, in teoria tutti quelli conosciuti, ma anche, quantità sempre crescenti di sostanze chimiche tossiche di origine industriale, che con la loro presenza ne alterano l'equilibrio.

Purtroppo, quando vengono immerse sostanze inquinanti, spesso estranee al sistema, soprattutto i composti di sintesi danneggiano l'integrità fisiologica e metabolica degli organismi e, quindi, ne danneggiano lo stesso potere depurante.

Il Mediterraneo è il bacino marino più inquinato da idrocarburi e varie sostanze chimiche tossiche, raccoglie il 25% del traffico del greggio mondiale pur rappresentando lo 0,7% delle acque mondiali⁹; si è calcolato che la densità del catrame presente nelle sue acque si aggira al 38mg/mc.

⁹ Cfr. Mario Torrente, *Un mare di veleni*, www.cosedimare.it

Il Mediterraneo è anche soggetto ad eutrofizzazione, si tratta di un processo attraverso il quale il mare diventa sempre più ricco di sostanze nutritive (nitrati e fosfati) contenute nei fertilizzanti, nei liquami, nei detersivi e negli shampoo oltre che nei rifiuti umani e animali. Il Mediterraneo ne è gravemente colpito, ciò è dovuto al fatto, tra l'altro, che si tratta di un mare chiuso, per cui le sue acque si rinnovano molto lentamente (80-100anni). Non a caso l'Adriatico presenta fenomeni di eutrofizzazione, tanto che la perdita di ossigeno dell'acqua ha provocato grandi morie di pesce.

Un' eccessiva quantità di queste sostanze porta alla comparsa di fioriture di alghe che coprono la superficie dell'acqua. Quando le piante muoiono, la decomposizione dei loro resti provoca una perdita di ossigeno nell'acqua; questa assume un cattivo odore e diventa priva di vita.

L'alterazione dell'ecosistema mare provoca:

- ◆ danni al patrimonio biologico marino compromettendo così sia la risorsa mare che lo stesso potere depurante dell'ecosistema;
- ◆ pericoli alla salute umana se il tratto di mare in questione è destinato alla balneazione;
- ◆ compromissione della pesca e delle altre attività marittime (nautica da diporto, sport marini, pesca subacquea);
- ◆ peggioramento qualitativo delle attività turistiche del territorio costiero marino con diminuzione della risorsa mare.

Nel valutare la risorsa mare non si può prescindere dallo stretto legame esistente tra rispetto dell'ambiente ed evoluzione tecnologica. Tutte le categorie coinvolte nella prevenzione e protezione della risorsa mare devono dare a questa progettualità la massima attenzione, per stimolare tutti i protagonisti dell'evoluzione sociale ad operare

concretamente per rendere più stretto l'equilibrio tra evoluzione socio-economica, vista in chiave tecnologica, ma anche turistica e il rispetto dell'ambiente e della qualità della vita dei cittadini.

Il mare, infatti, con tutte le implicazioni che lo contraddistinguono rappresenta il futuro per la sopravvivenza dell'uomo.

La protezione dell'ecosistema mare va vista in funzione del degrado del territorio costiero ed in particolare degli insediamenti urbanistici e delle infrastrutture locali, tenendo conto delle peculiari caratteristiche dell'ecosistema stesso e della fragilità che ne è conseguenza.

Malgrado la sua importanza per la catena alimentare, ai fini ricreativi e per il clima, la struttura e il funzionamento dell'ambiente marino sono tuttora in gran parte sconosciuti; restano molto limitate anche le conoscenze e le previsioni dell'impatto umano sugli ecosistemi marini.

La nostra società provoca un enorme impatto sull'ambiente marino e la sua biodiversità, soprattutto a causa dell'inquinamento di fiumi, coste e mari da fonti industriali e urbane.

A ciò si aggiungono i versamenti in mare di petroliere, gli incidenti navali, lo sfruttamento intensivo delle zone costiere, l'inquinamento generato dalle attività navali, ad esempio per la pulizia delle cisterne delle petroliere, lo scarico in mare di fanghi e sedimenti dei porti e la pressione esercitata dalla pesca.

A livello europeo, un intervento importante a favore dell'ambiente marino si avrà sicuramente con l'implementazione della direttiva che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque,

prevedendo altresì l'estensione della rete Natura 2000 alle aree marine protette¹⁰.

5. La responsabilità del turista e l'educazione ambientale

L'educazione ambientale è essenziale ai fini della diffusione del turismo responsabile. Essa veniva definita come: *“La conoscenza e l'acquisizione di valori capaci di indurre comportamenti corretti e stili di vita innovativi per tutti gli uomini, intesi in un'ottica ecologica sia come produttori sia come consumatori”*.

La scarsa conoscenza dei problemi ambientali porta alla carenza di interesse da parte di coloro che dovrebbero essere i fruitori degli stessi beni ambientali: ciò determina il poco rispetto nei loro confronti e ne limita la tutela.

Se si riesce a diffondere una maggiore conoscenza e coscienza ambientale tra i consumatori, mediante una informazione scientifica e trasparente, si riuscirà a far crescere la domanda di qualità ambientale nel prodotto turistico. Rispetto al turista occorre intervenire ideando varie strategie rivolte all'educazione.

Già nel 1977 gli atti della ***Conferenza di Tbilisi***¹¹ sull'educazione ambientale così recitavano: *“uno degli obiettivi dell'educazione ambientale è di far comprendere a singoli individui il carattere complesso dell'ambiente naturale e antropizzato che risulta*

¹⁰ Cfr. Infatti, la Direttiva (CE) n.60/2000 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 /09/ 2000 che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque, dispone al suo sedicesimo considerando che: *“È necessario integrare maggiormente la protezione e la gestione sostenibile delle acque in altre politiche comunitarie come la politica energetica, dei trasporti, la politica agricola, la politica della pesca, la politica regionale e in materia di turismo”*.

¹¹ ***Dichiarazione di Tbilisi***: capitale della Georgia (ottobre 1977) -estratto- Unesco/Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente.

dall'interazione dei fattori biologici, fisici, sociali, economici e culturali. Altro obiettivo è quello di far acquistare competenze, valori, abitudini e capacità pratica per prendere parte, in modo responsabile e concreto, alla prevenzione ed alla soluzione dei problemi ambientali, alla gestione ed alla difesa della sua qualità”.

Vi sono dei metodi per procedere all'educazione ambientale, si ha, ad esempio, il turismo scolastico, ossia si procede ad inserire nel viaggio scolastico la conoscenza della naturalità dei luoghi, diversi e peculiari per caratteristiche geomorfologiche, ecologiche, geografiche, climatiche e la funzione di espressioni culturali come musei, città d'arte, siti archeologici, comunità particolari.

Vi sono, inoltre, diversi programmi europei rivolti all'educazione quale il programma **SOCRATES**¹². Tale programma è aperto a tutti gli istituti di istruzione anche operanti nel settore turistico.

Dal momento in cui il turismo si sta muovendo verso la sostenibilità, si auspica che tali programmi possano creare delle figure professionali che, pur operando nel comparto turistico, abbiano anche delle conoscenze delle dinamiche ambientali senza le quali non è possibile un reale sviluppo socioeconomico di tale attività.

L'educazione ambientale può essere altrimenti promossa mediante alcune azioni e attività specialistiche:

- Esercitazioni di educazione ambientale
- Visite guidate
- Operazioni pulizia litorali e altre aree

¹²**Programma Socrates:** Il programma SOCRATES riguarda tutti i tipi e i livelli di insegnamento, dalla scuola materna alla formazione postuniversitaria. Esso comprende dei sotto-programmi che sono: ERASMUS (istruzione superiore), COMENIUS (istruzione scolastica), LINGUA (promozione dell'apprendimento linguistico), ODL (apprendimento aperto e a distanza) e Adult Education. Obiettivo del programma è quello di fornire ai cittadini europei un'istruzione della massima qualità possibile e la possibilità di aggiornare continuamente le loro conoscenze durante l'intero arco della loro vita.

- Riciclaggio rifiuti
- Integrazione trasporto pubblico-privato
- Studio della natura
- Escursionismo

La nuova cultura del turismo si basa su una rinnovata e più sensibile coscienza ambientale che tende ad una riflessione sui comportamenti dei turisti che devono essere più rispettosi nei confronti della natura, dei beni culturali e delle tradizioni delle popolazioni.

Il turista, in base a questa riflessione, deve inoltre:

- ◆ Accettare di rinunciare a certi livelli di comfort pur di difendere la cultura autoctona, l'economia locale e tutelare le risorse naturali;

- ◆ Essere disposto ad utilizzare i mezzi pubblici di trasporto;

- ◆ Preferire i prodotti locali sia negli acquisti di generi alimentari che di souvenir per aiutare l'economia locale;

- ◆ Impegnarsi a comprendere la cultura locale e l'ambiente del paese straniero;

- ◆ Interessarsi alle tradizioni, ai costumi e alle abitudini della vita locale e rispettarli;

- ◆ Proteggere attivamente l'ambiente, evitando di acquistare souvenir fabbricati con parti di animali o di piante in estinzione;

- ◆ Prendere coscienza dei problemi che il turismo può determinare perturbando l'ambiente.

6. La pianificazione paesaggistica e la riqualificazione urbana

Le peculiarità naturalistiche e paesaggistiche che costituiscono l'attrattiva turistica spesso sono ecosistemi fragili come le spiagge, le coste, i ghiacciai, i laghi, i fiumi, le cavità sotterranee, le sommità delle montagne.

In tali aree oltre all'afflusso dei turisti, che comporta tutti i fenomeni d'inquinamento da turismo, uno scempio permanente deriva dall'impianto delle strutture ricettive spesso caratterizzate da costruzioni non in linea con lo stile tradizionale dei luoghi e con sistemi infrastrutturali di trasporto ad alto impatto ambientale.

Si deve porre in essere un sistema di interventi che parta dal recupero ambientale di edifici e di strade e che investa sulla qualità della vita.

Lo stile del sito destinato al turismo deve essere integrato nell'ambiente, le modalità delle costruzioni, la possibilità di recupero ambientale degli edifici, l'uso di materiali e tecniche costruttive tradizionali, l'utilizzazione di materiali locali così come la possibilità di produzione di energia o di sistemi di raccolta differenziata, nonché il recupero e il riciclaggio dei rifiuti.

Lo sviluppo ulteriore delle destinazioni turistiche dovrebbe essere limitata in base alla disponibilità delle risorse locali e in base alla massima capacità portante stabilita.

Gli spazi urbani e i centri storici dovrebbero essere gestiti in funzione delle norme che caratterizzano la città sostenibile dando ampio spazio alle aree pedonali, agli arredi urbani costruiti secondo la tradizione dei materiali e manufatti artigianali, al verde urbano realizzato con specie locali, al sistema di gestione dei rifiuti, al controllo dell'inquinamento acustico.

In sintonia con l'economia del sistema si devono affermare forme di turismo integrate nel territorio, allargando la dimensione del comprensorio turistico al sistema culturale retroterra interno e qualificando questo sistema in funzione di un turismo ambientale di qualità.

7. Il turismo responsabile

7.1 La sostenibilità sociale.

Il turismo sostenibile significa anche sostenibilità sociale e culturale¹³.

Il turismo di massa ha fatto sì che le località turistiche diventassero omogenee perdendo la loro identità. Ciò è il risultato di riferimenti culturali estranei al luogo e al tessuto sociale.

Il patrimonio culturale, la memoria, le tradizioni e i costumi di una determinata popolazione e zona non vanno considerate come risorse inesauribili.

Il valore del capitale cultura deve essere considerato in ogni atto decisionale. Innanzitutto occorre promuovere il turismo culturale, fenomeno in forte espansione. Inoltre, si devono incentivare le comunità locali a promuovere i prodotti dell'artigianato e della tradizione locale, così come i prodotti gastronomici tradizionali.

Questi non dovranno essere prodotti per la mera vendita ai turisti, ma devono essere in uso normale per tutti i cittadini.

Un altro momento importante per il sito turistico riguarda la sua capacità di dotarsi di sistemi produttivi di agricoltura biologica,

¹³ Cfr. Sull'evoluzione del concetto di sostenibilità si veda Kidd C.V., "The evolution of Sustainability", Journal of Agricultural and Environmental Ethics, vol. 5 (1992).

avendo cura che il paesaggio mantenga la sua configurazione tradizionale.

Gli usi, i costumi e le tradizioni della popolazione autoctona devono essere rispettati e non annullati, come è sempre successo; anche per tale aspetto si devono organizzare delle manifestazioni per diffondere la cultura tra i turisti.

Tutti i benefici economici prodotti da tale attività, come dal complesso di attività turistiche, devono ricadere *in primis* sulla popolazione e sull'economia locale, attraverso un'azione capillare delle PMI, per far sì che lo sviluppo economico si accompagni in modo permanente a quello sociale.

7.2 L'Agenda 21 per il turismo

La UE sta sviluppando l'Agenda 21 per lo sviluppo sostenibile delle attività turistiche in Europa.

L'Agenda deve inserirsi nell'approccio globale di sviluppo sostenibile definito dalla UE.

L'Agenda deve riguardare aspetti importanti, in particolare: la tutela delle risorse naturali, l'integrazione dei problemi dell'ambiente e della povertà nella politica del turismo, il miglioramento della partecipazione di tutti i soggetti interessati e del monitoraggio della sua attuazione, controllare la crescita nel settore dei trasporti e i suoi effetti negativi per l'ambiente, nonché la responsabilità delle imprese.

Si prevede la partecipazione attiva di tutti gli *stakeholder*¹⁴ in maniera volontaria, giacché si tratta di uno strumento che vuole promuovere la cooperazione e la concertazione tra gli attori, poiché è solo in questo modo che si garantisce una loro effettiva partecipazione.

A livello internazionale il **WTO**¹⁵ assieme al *Earth Council*¹⁶ e il **WTTC**¹⁷ hanno elaborato un “*Agenda 21 for Travel & Tourism Industry*”.

L’implementazione delle raccomandazioni da loro elaborate, dona al turismo il potere di:

- ◆ creare un valore economico per quelle risorse che altrimenti non avrebbero un valore finanziario;
- ◆ creare incentivi per valorizzare alcune aree (centri città, vecchie industrie), portando altresì ad un aumento dell’occupazione;
- ◆ creare momenti favorevoli per la comunicazione ambientale;
- ◆ indurre le altre industrie ad adottare delle pratiche a favore dell’ambiente.

Le località turistiche devono quindi adottare una propria strategia globale, tesa all’implementazione del turismo durevole. Si deve andare ad incidere sull’ambiente fisico ed umano, coinvolgendo tutti gli stakeholders e, in particolare, la comunità locale.

¹⁴ **Stakeholder:** (o "portatore di interesse") si individuano i soggetti influenti nei confronti di un’iniziativa economica, sia essa un’azienda o un progetto.

¹⁵ **WTO: World Tourism Organization** è un’agenzia specializzata delle Nazioni Unite con sede a Madrid che si occupa del coordinamento delle politiche turistiche e promuove lo sviluppo di un turismo responsabile e sostenibile. Vi partecipano al 2009 161 stati membri e più di 390 membri associati in rappresentanza del settore privato, del turismo scolastico e educativo, delle istituzioni locali di promozione turistica. L’Italia ha aderito all’organizzazione nel 1978.

¹⁶ **EARTH COUNCIL:** organizzazione impegnata nel rispetto per l’ambiente, nella difesa dei diritti umani, nella divulgazione della finanza etica, nell’affermazione della giustizia sociale, nel sostegno agli indifesi, nel dialogo tra popoli e culture diverse, ha ottenuto l’Accreditamento alle Nazioni Unite.

¹⁷ **WTTC:** The World Travel & Tourism Council, WTTC opera di sensibilizzazione e viaggi come una delle più grandi industrie del mondo, impiegando circa 235 milioni di persone e generano 9,3 per cento del PIL mondiale, WTTC collabora con i governi per aumentare la consapevolezza dell’importanza economica e sociale del settore in tutto il mondo.

Si dovrebbe adottare una politica di sviluppo ben definita in maniera tale che si realizzi uno sviluppo bilanciato e sostenibile del territorio.

Inoltre occorrono: strategie politiche mirate, una pianificazione integrata, un attento monitoraggio delle potenzialità naturalistiche e turistiche dei luoghi, e soprattutto un piano di tutela ambientale supportato da precise norme giuridiche per definire i criteri di protezione ed azioni di cooperazione economica tra gli abitanti e imprenditori locali coinvolti nelle iniziative turistiche.

Per poter valutare se la strategia globale si stia muovendo verso la sostenibilità si è soliti utilizzare degli indicatori¹⁸ che costituiscono oramai un vero strumento a supporto delle politiche ambientali e di sviluppo.

7.3 Gli Indicatori di Sostenibilità

La sostenibilità non è facilmente misurabile, essa infatti non si presenta direttamente rilevabile come se si trattasse di un fenomeno naturale descrivibile o indicizzabile o diretta conseguenza della lettura di indicatori ambientali. Inoltre, non si è ancora trovato un accordo a livello internazionale e europeo sugli indicatori di sostenibilità, ovvero, i criteri e i metodi per il suo monitoraggio e per la sua misurazione.

È frequente il rischio di generare confusione e intercambialità tra uso degli indicatori, a fini della descrizione/misurazione ambientale, e uso degli indicatori a fini della descrizione/misurazione della sostenibilità.

¹⁸ Cfr. si veda G. Bollini, *Gli Indicatori Ambientali e di Sostenibilità, Servizio Valutazione di Impatto e Sostenibilità Ambientale*

Vi sono svariate definizioni di sostenibilità, ciò è sintomatico dell'ampiezza di tale concetto, nonché della mancanza di un vasto consenso circa il suo contenuto.

La nozione di sostenibilità ha subito una certa evoluzione la quale è dipesa dal concetto di *system quality*: ossia la sostenibilità equivale ad una situazione in cui la qualità rimane la stessa o cresce.

Occorre, dunque, stabilire la portata dell'espressione *system quality*, e se, in particolare, vi rientra anche la nozione di qualità della vita. Originariamente la sostenibilità veniva associata al mantenimento della mera qualità ambientale¹⁹, con particolare enfasi alle entità fisiche, quali l'acqua, l'inquinamento dell'aria, l'erosione del suolo, la biodiversità e così via.

Per la determinazione della sostenibilità di un progetto o di un'attività, si utilizzavano due indicatori in particolare: la capacità di carico e il *maximum sustainable yield (MSY)*²⁰. Successive considerazioni sul tema hanno introdotto la qualità della vita quale elemento del *system quality*, quindi, della sostenibilità.

Questa corrente di pensiero ritiene che la sostenibilità, come lo sviluppo, concerne anche le persone, Per tale motivo non ha senso tendere ad implementare un sistema sostenibile, se questo sortisce l'effetto di ridurre la qualità della vita che convivono nel sistema stesso.

¹⁹ Discussioni circa l'evoluzione di pensiero sullo sviluppo sostenibile si possono trovare in C.V. Kidd, "The evolution of Sustainability", *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, vol. 5 (1992), pp 1-26; J.T Heinen, "Emerging, diverging and converging paradigms on sustainable development", *International Journal of Sustainable Development and World Ecology*, vol 1, (1994), pp. 22-33.

²⁰ Il maximum sustainable yield è un concetto legato alla capacità di carico in quanto richiede un uso sostenibile delle risorse.

L'introduzione di un tale elemento complica ulteriormente la nozione di sostenibilità, poiché anche tale elemento dovrà essere misurato mediante la creazione di appositi indicatori.

Oltre a determinare in termini concreti la nozione di qualità della vita, occorre anche occuparsi dei confini spazio-temporali della sostenibilità poiché tali elementi ci forniscono il contesto all'interno del quale il processo dovrà operare.

I limiti spaziali sono importanti da delineare per comprendere chi fa parte del sistema e indi chi parteciperà al processo decisionale.

Questa operazione potrebbe apparire difficile poiché in alcuni contesti ciò che sta fuori dei confini può essere di estrema importanza e presentare delle forti relazioni con il sistema che si sta studiando.

CAPITOLO SECONDO

PRAIA A MARE

1. Storia ed economia

Praia a Mare (comunemente chiamata Praia, anche scritta nella forma Praja) è un comune di 6.805 abitanti della provincia di Cosenza. In origine popoloso villaggio di contadini e di pescatori sorto sulle spiagge strette tra il corso del fiume Noce, che a nord segna il confine con la Basilicata ed il contrafforte roccioso oltre la pianura alluvionale del fiume Lao, fu inizialmente la frazione marinara del confinante comune di Aieta.

Praia a Mare, all'epoca con il nome di "Praia d'Aieta" diviene comune amministrativamente autonomo nel 1928.

Nel 1937 ha luogo la scissione da cui nascono tre distinti Comuni: Praia a Mare, Aieta e Tortora così come sono oggi.

Per secoli Praia ha mantenuto integri e vivi usi, costumi e tradizioni della vicina rocca natia.

L'etimologia del nome è incerta, anche se ricorda i traffici di merci e di uomini che nell'antichità avvenivano sulla costa Tirrenica: deriverebbe da "*Plaga Sclavorum*", spiaggia degli Sclavoni o degli Schiavoni, o da "*Plaga Slavorum*", spiaggia degli Slavoni²¹. La cittadina ha subito un notevole sviluppo tra gli anni sessanta e novanta grazie agli investimenti del gruppo "Marzotto" e della famiglia "Agnelli".

²¹ G. Guida "*Praia a Mare e territori limitrofi*", 1978, Cosenza, Editore G. Lucente, pag. 18.

2. L'Isola di Dino

L'Isola di Dino, una delle antiche Itacesi, è sostanzialmente l'unica isola della Calabria, tenuto conto che quella di Cirella, a circa venti miglia, è poco più che un enorme scoglio. Emerge; sul litorale nel Golfo di Policastro, poco più a Sud di fronte a Praia a Mare (CS), a breve distanza dalla costa, di fronte a “*Capo Arena*²²” e alla “*Torre di Fiuzzi*²³”.

Un tempo, un istmo la collegava alla terraferma, ma i fenomeni di erosione, cui tutta la zona è soggetta, lo hanno fatto scomparire.

L'isola ha una superficie di circa cinquanta ettari ed è costituita da calcari dolomitici.

La sua forma è assimilabile ad un ellissoide con l'asse maggiore lungo circa 2 km., disposto in direzione Est-Ovest; l'asse minore misura circa 500 metri. La parte centrale dell'isola è occupata da un pianoro d'altezza variabile tra i 75 e i 100 metri.

Il dorso scende poi lentamente verso ponente fino ad una quota di metri 65 sul Frontone, su cui sorge una cinquecentesca torre di avvistamento. I versanti esposti a Nord ed a Sud si presentano con diversa morfologia.

Il versante a Nord è costituito per quasi tutta la sua lunghezza da una falesia verticale, che scende a picco nel mare con un'altezza di circa settanta metri, fino ad interrompersi a pochi metri dal mare con una scogliera molto aspra.

Il versante a Sud presenta un profilo meno aspro: degrada dolcemente verso il mare terminando con un'ampia scogliera; è quasi

²² **Capo Arena**: una lingua di sabbia antistante l'Isola di Dino.

²³ **Torre Fiuzzi**: torre di epoca normanna ubicata sulla costa sud, di fronte L'isola di Dino.

completamente ricoperta di macchia mediterranea e nella parte meridionale c'è anche una bella lecceta, che probabilmente in origine ricopriva l'isola.

2.1 Etimologia di "DINO"

Varie sono le interpretazioni sul nome. L'isola è stata chiamata "Dino o Dina" forse perché anticamente vi sorgeva un tempio (*aedina*) consacrato dai naviganti a Venere, dea dell'amore, o ai due Dinosauri, Castore e Polluce, il cui culto era tra i più diffusi tra le città della Magna Grecia, o più probabilmente a "*Leucotea*", protettrice dei naviganti, venerata nella vicina città campana di Velia.

La dea, secondo le credenze, avrebbe avuto il compito di rendere propizie le traversate lungo la costa che, per lo splendore del sole e per il luccichio quasi immobile del mare, più che mitica presenza delle Sirene, fiaccava le forze e assopiva le menti dei marinai nell'ora



"Isola di Dino veduta aerea"

meridiana, con la caduta del vento e con l'incombente calura. Altri la volevano dedicata a Dionea, madre di Venere.

Il nome *DINO* potrebbe però derivare dalla parola greca "*Dine*" che significa vortice, gorgo d'acqua, turbine, bufera.

Il piccolo golfo, compreso tra l'isola e la Punta di Scalea, era temuto dagli uomini di mare a causa delle frequenti e violente mareggiate che ne rendevano difficoltosa la navigazione.

Anche in epoca recente questo lembo di mare è temuto da pescherecci che vi praticano la pesca costiera.

Così chiamata perché fino a poco tempo fa si credeva crescesse solo a Capo Palinuro, nel Salernitano.

Conigli selvatici, rondoni, colombaccio, il colombo terraiolo, la quaglia marina. Moltissime specie di volatili usano l'isola come sosta nelle loro migrazioni: la marzaiola, il germano reale, la beccaccia di mare.

2.2 Le grotte marine

Il perimetro dell'isola, sprovvisto di arenile, misura 3 km. Lungo lo stesso si trovano delle Grotte interessantissime, in parte erose dal moto ondoso e ricche di concrezioni.

Iniziando il suo periplo dal versante Nord si incontrano le seguenti Grotte:

Grotta del MONACO: molto piccola e di scarsa importanza, prende il nome da una roccia sovrastante che, a guardarla di profilo, dà l'idea di un monaco in preghiera, inoltre è molto suggestiva quando i raggi del sole la illuminano da ponente.

Grotta delle SARDINE: si trova in un'insenatura, sotto il primo strapiombo. Le sue acque, sempre limpide, perché riparate dai venti, consentono di osservare ad occhio nudo il fondale, circa 10 metri di

profondità; vi si possono ammirare stelle marine e banchi di sardine che danno il nome alla grotta.

Grotta del FRONTONE: doppiati gli strapiombi della punta occidentale, detta Frontone, la grande fronte dell'isola, su una banchina di grossi massi c'è un'ampia entrata della Grotta del frontone che si affaccia a mare guardando Punta Scalea con due grandi occhi. Quello a sinistra immette in un antro di ridotte dimensioni con pareti levigate dal flusso e riflusso delle acque nella stagione invernale e perciò quasi marmoree; quello di destra è molto più ampio e con le colonne calcaree e le concrezioni che lo sorreggono sembra quasi il pronao di un tempio; da esso, attraverso un'apertura piuttosto ristretta (bisogna essere forniti di una lampada ben luminosa) si entra in un primo ambiente a cupola irregolare le cui pareti sono lisce, levigate e ricche di incrostazioni stalagmitiche; l'antro continua ora restringendosi ora allargandosi in grandi caverne in cui le stalattiti e le stalagmiti hanno creato arabeschi veramente eccezionali.

Grotta delle CASCADE: posta ad una cinquantina di metri dalla grotta del Frontone in una larga frattura inclinata della stratificazione della roccia, è lunga sessanta metri, ci si può addentrare al suo interno con una piccola imbarcazione per una ventina di metri.



La volta, che scende verso sinistra come spiovente di un tetto a una falda, è ricca di piccole e bianche stalattiti, le acque sono limpidissime e lasciano vedere nitidamente le rocce levigate e arrotondate del fondo, ricoperte da un leggero strato di muschio.

Ci si addentra poi a piedi e nel fondo della grotta si possono ammirare sui lati le rocce levigate dall'acqua e sul pavimento numerose conchette di forma diversa, simili ad acquasantiere.

Grotta AZZURRA: posta sullo stesso versante a Sud è lunga settanta metri, la sua bellezza è data da varie componenti che armonicamente si

fondono e creano uno spettacolo unico e suggestivo: la profondità di circa dodici metri, la disposizione e l'altezza varia della volta rocciosa non levigata, la posizione della cavità esposta a



mezzogiorno con la parte interna orientata verso il levante e leggermente in penombra e gli effetti della luce, sia quella diretta che penetra all'interno della grotta attraverso l'ampia apertura e sia quella indiretta che riflessa dal fondo assume il colore azzurro verde rame, in contrasto con l'azzurro pastoso dei bordi interni.

Acquista una particolare luminosità e bellezza a mezzogiorno, quando i raggi del sole la illuminano a perpendicolo.

Caratteristici alcuni punti della volta che presenta piccoli buchi cilindrici opera dei litodomi.

Grotta del LEONE: posta a Sud Est guarda direttamente verso la prospiciente spiaggia e la torre di *Fiuzzi*²⁴, protetta da uno sperone roccioso .E' una cavità irregolare, nel cui basso fondale (circa cinque metri) si può pescare il corallo. Così detta per una roccia che, distesa nell'acqua di colore smeraldo, quasi al fondo della grotta, nella penombra dà l'idea di un leone disteso con la testa sollevata. La roccia della volta, striata ed angolosa, assume colori rossastri e grigio chiari con larghe macchie verticali verde e nero.



²⁴ *Fiuzzi*: luogo posto di fronte L'isola di Dino

2.3. Vicende Storiche

L'Isola di Dino, di proprietà del Comune di Praia a Mare, avrebbe dovuto e potuto assumere, con una razionale valorizzazione, un ruolo importante nello sviluppo turistico di tutta la zona e divenire il principale polo di attrazione di tutto l'alto Tirreno Cosentino.

L'Amministrazione Comunale con delibera consiliare n. 8 del 23-2-1962, approvata dalla G.P.A. di Cosenza il 22-6-1962, e con il contratto di compravendita dell'11 settembre 1962, stipulato tra il Sindaco di Praia a Mare e l'Amministratore delegato della **S.p.A. ISOLA DINO**, vendette l'isola mediante trattativa privata, all' **S.p.A. ISOLA DINO** con sede a Milano per la somma complessiva di cinquanta milioni di lire. Per fare dell'Isola di Dino un centro internazionale di attrattiva turistica in ogni stagione dell'anno era stato approntato un vasto programma di valorizzazione con particolari attrezzature alberghiere e con opere originali e funzionali.

Sulla "**Cronaca di Calabria**" del 18 Marzo 1962, venne pubblicato un articolo in cui vi era scritto che Gianni Agnelli ed il Commissario Bottani di Milano si erano associati per dare vita ad un' impresa turistica di carattere eccezionale.

L'impresa riguardava l'acquisto dell'Isola di Dino, insieme all'intera baia posta fra Praia a Mare e S. Nicola Arcella.

In tale zona doveva sorgere, un centro turistico internazionale di gran lusso, a imitazione delle più famose città balneari del mondo, quali Montecarlo, Nizza, Cannes, Maiorca, Miami.

Il progetto fu realizzato con concetti arditi e rivoluzionari, tali da mettere in risalto le incomparabili bellezze della Calabria.

I progettisti avevano cominciato a lavorare già da tanto tempo ed era già pronto l'intero plastico delle opere della realizzazione, che comportarono una spesa di decine di miliardi.

Furono scritti vari articoli di giornale riguardanti il maestoso impianto balneare, nei quali si sottolineava l'attesa della grande costruzione in ordine internazionale, promesso dalla società Agnelli-Bottani, e questa attesa si prolungava.

Il programma di valorizzazione si concluse con la realizzazione, sull'Isola di Dino, di una strada che parte dalla banchina di attracco fino ad arrivare alla parte più alta dell'Isola di Dino, un impianto ristorativo bar- ristorante, nella parte inferiore, con la presenza di coppie di bungalow (a forma di iglù), mentre nella parte superiore dell'isola vi è un villaggio turistico composto da mini appartamenti immersi nella macchia mediterranea.

Successivamente la società Agnelli- Bottani, ad intraprendere nuove iniziative di valorizzazione subentrò l'imprenditore Palumbo.

L'imprenditore Palumbo, conosciuto anche come "Palumbo- Sila" per il rinomato parco della Sila, originario di Scario (SA), esercita i suoi interessi soprattutto nel Golfo di Policastro.

Intorno alla fine degli anni '60 era subappaltatore dei lavori della società **ISOLA DINO S.p.A.** da cui successivamente trasse vantaggio, diventando proprietario, trasformandola in una doppia attività turistico-economica, dividendola, come aveva fatto Agnelli precedentemente, in una parte alta e in una bassa.

Nella parte alta Palumbo sfruttò le 6 ville, realizzate dall'imprenditore torinese, suddividendo le stesse in mini appartamenti che contenevano all'incirca cinquanta presenze.

Una delle sei ville venne trasformata una parte in un ristorante e un'altra parte in una reception con i rispettivi uffici di amministrazione.

La parte più bassa era costituita da un villaggio turistico con 40 posti letto formati da bungalow tipici ricordanti degli iglù, alcuni di essi costruiti in pietra; da un ristorante- bar, una reception, una piscina con affianco un ampio solarium.

Le due zone si differenziavano tra loro per il semplice motivo che nella parte alta i turisti stavano più lontani dal mare, ma allo stesso tempo immersi nella natura incontaminata della macchia mediterranea, cosa diversa per i turisti che stavano nella parte bassa dell'isola che erano più vicini al mare ma con la presenza di strutture alberghiere e la presenza, in sostituzione della vegetazione, di roccia.

Il funzionamento della struttura andò avanti fino al 1994, a causa dell'applicazione di alcune leggi sull'ambiente, le quali consideravano la struttura, essendo stata costruita nel 1962, non più idonea alle nuove norme per l'ambiente.



1 "Isola di Dino anni '60

3. Programma di riqualificazione territorio di Praia a Mare

3.1. “Isola di Dino – Porto Turistico”

Oggi l’Isola di Dino si trova in una situazione alquanto infelice a causa dei molti problemi burocratici e non solo che l’affliggono: costituisce senza dubbio una risorsa che non si è saputo sfruttare al meglio, quasi del tutto abbandonata al degrado con la sua struttura alberghiera in rovina sia a causa degli agenti atmosferici che si sono susseguiti nel corso del tempo, sia per alcuni fenomeni di vandalismo, dando così alla città di Praia a Mare, della quale ne costituisce da sempre il simbolo, un’immagine poco edificante.

In realtà l’Isola costituisce un patrimonio dal quale si potrebbe trarre vantaggio sotto diversi punti di vista, economici, culturali ecc., invidiata e ammirata da tutti per la maestosità con la quale incombe davanti alla spiaggia di Praia, senza dubbio svolge un ruolo strategico di difesa per le mareggiate che si manifestano durante l’arco dell’anno.

L’economia praiese è da sempre basata sul turismo balneare, concentrato su meno di tre mesi l’anno, il quale ha le sue origini proprio nell’Isola di Dino dove nei cosiddetti “Anni d’oro” era presente un ristorante-bar posto nella parte inferiore, coppie di bungalow che offrivano un servizio di pernottamento insieme alle villette in pietra presenti nella parte più alta, raggiungibili attraverso un servizio navetta per una strada che percorreva un sentiero immerso nella macchia mediterranea, mentre da terra veniva raggiunta tramite un servizio di traghettamento offerto da uno zatterone.

All'epoca si registrava, soprattutto nei mesi di luglio e agosto, insieme ai turisti italiani una notevole presenza di stranieri i quali davano vita ad un turismo di élite.

Oggi il turismo ha subito una trasformazione



radicale, passando da "Campo Boa- parte antistante l'isola"

fenomeno di élite a fenomeno di massa e ciò ha comportato dei pro ma soprattutto dei contro: da un lato si è avuta la nascita di numerose strutture alberghiere e diverse infrastrutture nella città, la presenza di vari target di turisti che si distinguono per età, sesso e razza i quali hanno diverse idee e diverse esigenze, dalle più semplici alle più complesse e al tempo stesso assurde che il singolo imprenditore turistico (albergatore, ristoratore, ecc.), ma anche gli stessi praiesi hanno il diritto e l'obbligo di soddisfarle al fine di rendere il soggiorno soddisfacente.

Dall'altro lato però questo fenomeno di massa costituisce nella maggior parte dei casi un problema come il caos, la distruzione dell'ambiente e l'inquinamento.

L'Isola di Dino oggi si limita ad avere solo un campo boa presente nella parte compresa fra essa e la spiaggia e a garantire ai turisti il giro con una barca per la visita alle grotte che la circondano; ma suddetto campo boa costituisce un ulteriore forma di inquinamento per la presenza di barche e il versamento di sostanze, come carburante per le imbarcazioni stesse, in mare e inoltre tutto ciò comporta la distruzione

del fondale marino, il quale è unico e ricco di posidonia e prateria oceanica.

Questa situazione non incentiva nessuno soprattutto i turisti i quali



sono costretti a fare il bagno

"Ristorante - Bar nella parte bassa dell'isola"

in uno specchio d'acqua che

non garantisce pulizia, né tantomeno incentiva gli stessi proprietari degli stabilimenti balneari presenti in loco.

Negli ultimi 5-10 anni sono nate delle associazioni che hanno contribuito a far "rivivere" l'Isola di Dino grazie a piccoli interventi di riqualificazione del sito promuovendo attività economiche-culturali come la *"Passeggiata Sull'isola di Dino"* alla ricerca delle bellezze naturalistiche e culturali grazie anche alla presenza dell'antica torre che si trova nella parte alta del "Frontone" nella parte posteriore dell'Isola, inoltre un'altra iniziativa importante è stata certamente la raccolta del mirto con la conseguente produzione del liquore.

Queste attività, a mio avviso, sono molto importanti e di grande rilievo per il programma di riqualificazione, ma altrettanto importante sarebbe riportare l'isola ai suoi splendori di un tempo con la ristrutturazione dell'intero complesso alberghiero (ristorante, bar, bungalow e villette) e l'eliminazione del campo boa per far sì che l'inquinamento venga man mano diminuito e i fondali pian piano riabilitati, rendendo così il posto più naturalistico possibile secondo i principi di uno sviluppo sostenibile e responsabile al tempo stesso.

Un intervento molto importante sarebbe quello della ristrutturazione del molo di attracco e la vicina strada che porta nella parte alta dell'isola, promuovere nuove attività che non si limitino solo nel periodo estivo ma si prolunghino anche in quello invernale come per esempio far conoscere l'isola anche dal punto di vista storico con l'apertura di un'area museale/archeologica grazie al ritrovamento, in passato, di oggetti antichi e di fossili forse risalenti alle antiche civiltà greco-romane presenti un tempo in questo luogo.

Promuovere il birdwatching per la presenza di numerose specie di uccelli che nel periodo invernale migrano verso posti più caldi, organizzare, con la presenza di esperti professionisti nel campo, escursioni naturalistiche alla scoperta della più varia flora che vi è sull'isola. Inoltre per far fronte alle varie esigenze non solo dei turisti possessori di imbarcazioni, ma anche dei pescatori residenti del posto, una soluzione auspicabile sarebbe la costruzione di un porto turistico (o darsena), con annessi servizi a terra e per la navigazione: in tal modo si potrebbe fare una distinzione fra una zona riservata esclusivamente alla balneazione e una riservata alla nautica.

Questo processo a sua volta porterebbe ad alcuni risultati positivi:

- al flusso turistico dell'area
- destagionalizzazione
- posizionamento sul mercato turistico nazionale e internazionale
- diventerà un fattore di attrattiva turistica a disposizione della popolazione
- si creeranno nuove forme di lavoro e nuova occupazione
- verrà salvaguardato il patrimonio "raro" faunistico e floristico (marini e terrestri) presente sull' Isola.



"Veduta aerea dell'Isola di Dino" la delineazione in rosso indica il villaggio situato nella parte alta dell'Isola.

4. Proposte di sviluppo Isola Di Dino

Nelle pagine precedenti abbiamo descritto quelli che erano gli indotti economici legati al turismo dell'isola di Dino, in particolar modo in riferimento agli anni '70,'80, '90, proprio nella metà degli anni 90 il sistema turistico Isola di Dino, così come realizzato negli anni '70 è impleso.

L'errore che le società che si sono succedute alla gestione hanno fatto è stato quello di non guardare ai nuovi tipi di turismo e soprattutto il forte impatto con le regole ambientali che proprio negli anni '90 hanno cambiato l'intero comparto turistico.

L'Isola di Dino già a metà degli anni '90 diventa S.I.C. (sito di interesse comunitario) l'area inoltre viene sottoposta a vincolo di in

edificabilità riconoscendo all'area un interesse paesaggistico e di valore ambientale altissimo.

Gli imprenditori turistici dell'epoca '92/'96 si sono trovati a doversi confrontare con un adeguamento degli edifici presenti sull'isola alle nuove norme ambientali ed in particolare alla gestione degli scarichi e dei rifiuti che comportavano ulteriori investimenti economici ed un blocco di un nuovo sviluppo edilizio.

Sin dal 1995 dunque chiudono le strutture ricettive del villaggio alto e del villaggio basso anche grazie ad un controllo incessante delle autorità locali.

A questo punto tutte le attività turistiche residenziali sull'Isola di Dino si fermavano e con lo stop delle presenze si fermava la manutenzione degli edifici stessi nel giro di pochi anni il degrado delle strutture i vincoli e gli adeguamenti hanno reso l'isola poco appetibile ad operatori turistici classici.

Solo nel 2006/2007 inizia una nuova visione dell'isola che parte proprio dallo sfruttamento dei vincoli, processo che tra alti e bassi è ancora adesso in corso.

Ma quali sono le potenzialità a questo punto dell'Isola di Dino? Come far diventare i vincoli un elemento economico di sviluppo?

Nel 2010 Isola di Dino acquisisce un ulteriore valore e diventa parco marino regionale, con tutto ciò che ne consegue, l'ambiente diventa un elemento di curiosità per il turista e gli sport legati all'ambiente un'opportunità da sviluppare.

Alcune analisi vanno elaborate soprattutto su diversi temi legati all'ambiente e che potrebbero portare all'isola e al territorio un diffuso benessere economico.

Iniziamo dalla didattica ambientale, grazie alla realizzazione di un percorso didattico ambienta e realizzato nel 2007 dalla PRO Loco Praia a mare è iniziata una fase di crescita di interesse agli aspetti ambientali dell'isola e in particolare alla sua flora, sull'isola infatti sono presenti alcuni rari esemplari di “primula palinuri” fiore invernale appartenete alla famiglia delle stelle alpine è presente nel Golfo di Policastro dall'ultima glaciazione, inoltre sono presenti in maniera spontanea alcuni cespugli di palma nana mediterranea senza contare innumerevoli presenze di macchia mediterranea spontanea e rigogliosa che permette uno studio approfondito della macchia proprio a livello didattico.

Implementare a queste risorse una serie di attività di informazione ,di soggiorno, di gadgettistica a tema permetterebbe di avere sul luogo presenze che vanno da aprile a ottobre inoltrato e che con una buona promozione e collaborazione delle amministrazioni locali potrebbero aggiungere le 7.000/10.000 presenze annue.

Questo calcolo di presenze è di riferimento alla solo attività didattica giornaliera ma a questo possiamo aggiungere le altre risorse locali per moltiplicare almeno per tre volte i giorni di permanenza .

Altro aspetto da considerare è la fauna dell'isola composta principalmente da volatili stanziali e migratori, che permetterebbero l'inizio di un'attività di birdwatching, il birdwatching , *osservazione degli uccelli*, è un hobby inerente all'osservazione e allo studio degli uccelli in natura.

Il birdwatching è un'attività che può essere svolta tutto l'arco dell'anno, l'abbigliamento dipende ovviamente dal clima nel quale si desidera praticare birdwatching.

Comunque è consigliabile un abbigliamento comodo e non troppo appariscente rispetto all'ambiente circostante.

Le presenze degli uccelli sono in particolare in riferimento a rapaci quali i falchi pellegrini e le poiane, rapaci notoriamente stanziali e che si dividono le prede tra volatili e terrestri.

Da aggiungere a questi i volatili migratori ed in particolare l'airone grigio e airone cenerino che fanno sosta sull'isola per le loro lunghe migrazioni.

È un attività in pieno sviluppo quindi non possiamo calcolare dei numeri certi ma è sicuro si vanno a sommare a quelle delle attività didattiche.

Ulteriore aspetto da prendere in considerazione per lo sviluppo economico dell'isola è l'ambiente marino.

Attualmente esistono diverse attività di visita delle grotte presenti attorno all'isola con barconi che di ecologico hanno ben poco, esiste inoltre una fiorente attività subacquea con delle presenze specialistiche del settore.

La mia proposta si rivolge ad un attività di visita delle bellezze superficiali marine dell'isola ma realizzandole con imbarcazioni con motore elettrico agevolando così la nascita di nuove regole del neonato parco marino incentivando gli attuali gestori di attività escursionistiche al cambio dei natanti previo delle agevolazioni fatti sia dal parco marino stesso sia dall'amministrazione locale a queste attività inoltre vanno aggiunte le attività di snorkeling e la nuova attività di seawatching, attività in pieno sviluppo e che uniscono al ludico divertimento un'azione di informazione delle bellezze bentoniche del territorio e di conseguenza di salvaguardia automatica.

La visita si effettua nei mesi estivi, da giugno a settembre, per gruppi di nuotatori (minimo quattro), anche con scarsa esperienza in campo subacqueo.

Il seawatching è un'attività che, dopo una introduzione presso il Centro visite, si propone l'osservazione dei fondali (massimo tre metri) in zone particolarmente interessanti e sicure.

Infatti l'itinerario previsto per i meno esperti, si snoda lungo un sentiero subacqueo poco profondo (un metro e mezzo) tra gli scogli ed a pochi metri dalla riva.

Questa modalità di visita è consigliata anche ai subacquei esperti che, ovviamente in altri itinerari appositamente studiati possono effettuare interessanti osservazioni.

Tale attività prima di essere praticata, il turista deve seguire un breve corso di biologia marina.

Una volta entrato in acqua gli verranno dati, oltre a all'attrezzatura primaria, anche una lavagnetta impermeabile, con la quale dopo alla fine del percorso il turista si confronterà con gli altri.

Attualmente lo snorkeling, cioè la pratica di nuotare in superficie utilizzando, maschera da sub, pinne e il boccaglio o aeratore (in inglese: Snorkel), viene praticato solo in maniera sporadica dalle sole due attività subacquee presenti nel territorio, mentre il Seawatching è assolutamente assente.

Perché praticare il Seawatching e lo snorkeling nel mare dell'Isola di Dino? L'isola presenta una varietà di fondali sia per la loro profondità che per la presenza di vari organismi e pesci.

I fondali dell'isola partono da un minimo di due metri nella parte antistante l'isola, perfetti per praticare il seawatching, e lo snorkeling, alla scoperta di insenature di tipi di pesci che solo a quella profondità

posso vivere, a un massimo di quaranta metri, dove si possono trovare le gorgonie, tappa preferita per i subacquei esperti aventi brevetto e attrezzatura adeguata.

Un ulteriore aspetto da sviluppare sull'isola di Dino è quello archeologico. Alcune indagini non ufficiali hanno rilevato presenze greche e romane sull'isola, ma gli interessi privati incidenti sull'attività dell'isola non hanno mai permesso indagini ufficiali ed accurate proprio per non aggiungere un ulteriore vincolo a quelli già presenti.

Prendendo ad esempio alcune attività svolte da associazioni di archeologia ONLUS possiamo intravedere lo sviluppo di Campus internazionali di archeologia, che oltre che aumentare il valore storico ambientali dell'isola permettono di avere delle presenze qualificate sul territorio.

Per realizzare i campus internazionali di archeologia è necessaria una collaborazione tra il privato proprietario dell'isola, Sovrintendenza per i beni archeologici e Amministrazione comunale; collaborazione che deve essere solo sotto forma di autorizzazione e non di investimento economico, proprio perché i campus sono autofinanziati.

Un esempio da poter confrontare nel Golfo è quello della cittadina di Santa Marina detta proprio di Policastro che proprio attraverso questi campus ha visto aumentare le presenze di stranieri sul luogo.

La nascita dei campus internazionali è il primo passo per la realizzazione a lungo termine per un piccolo parco archeologico che farebbe acquisire di valore le escursioni didattiche sopra descritte.

I percorsi didattici proprio per la natura dell'Isola di Dino, che partendo da quota zero arriva sino a più novantasette a livello del mare, garantiscono la possibilità di entrare nei percorsi **C.A.I.**

autorizzati. Il **C.A.I. (club alpino italiano)** potrebbe segnalare il percorso nell'elenco dei percorsi C.A.I. ufficiali, incrementando e specializzando le presenze.

Abbiamo parlato quali potrebbero essere gli sviluppi economici dell'Isola di Dino, è giusto anche vedere i risvolti pratici sul territorio. Per migliorare la qualità del servizio offerto sia a livello di itinerari turistici sia a livello di servizi turistici specializzati è necessario la nascita di cooperative e consorzi anche a livello sociale per la gestione delle attività.

Cooperative e consorzi che devono vedere in prima fila i giovani del territorio i quali permetterebbero, inoltre, iniziative di formazione specializzata.

I percorsi didattici sono certamente legati a turismo alberghiero agevolato al contrario di quello subacqueo che ne richiede soggiorni più comodi, se dovessimo fare una analisi delle prospettive economiche dell'Isola di Dino potremmo dire che l'isola diventa un centro complementare di attrazione dell'intero territorio.

Due dunque rimangono gli obiettivi principali:

1. la salvaguardia dell'ecosistema isola come elemento
2. il ritorno della proprietà dell'isola all'amministrazione comunale, che permetterebbe uno snellimento delle pratiche di crescita del territorio, e soprattutto eviterebbe speculazioni dell'ultima ora.

CAPITOLO TERZO

I PORTI E LE ECONOMIE LOCALI

1. I porti e le economie locali

È di tutta evidenza come la presenza del mare influenzi notevolmente la struttura economica di un paese.

Il mare può indurre la nascita e lo sviluppo di attività economiche per almeno tre ordini di motivi:

- in quanto via di comunicazione
- come fonte di risorse naturali
- come possibile sede per lo sviluppo di attività turistiche, ricreative e sportive e/o comunque connesse allo sfruttamento delle caratteristiche ambientali.

Il primo di questi aspetti è stato, in passato, e continua ad esserlo tutt'oggi, almeno per i paesi industrializzati o in via di sviluppo, quello maggiormente in grado di incidere sulla vita economica delle regioni costiere.

In questo secolo, in particolare, il forte sviluppo dei trasporti marittimi della fine del secondo conflitto mondiale fino ai nostri giorni e il progresso tecnico e organizzativo dei trasporti, che ha accompagnato questa espansione, hanno fortemente influenzato il sistema produttivo e l'uso del territorio nelle città e regioni portuali.

In questo contesto i porti rivestono un ruolo fondamentale, "strutturante" nei confronti del sistema economico dell'area circostante.

Il ciclo produttivo portuale dà luogo ad una serie di effetti economici e sociali diretti e indotti, sviluppando un complesso di attività portuali e di altre attività ad esse collegate, in tutti i comparti dell'economia.

In prima approssimazione, al porto fanno capo due funzioni:

1. una funzione commerciale, che comprende tutte le attività di trasporto, sbarco, deposito, trasbordo, imbarco, commercio delle merci
2. una funzione industriale che si estrinseca nella lavorazione delle merci che vengono sbarcate o imbarcate, e nelle industrie più o meno direttamente impegnate nella costruzione dei, o nel servizio ai, mezzi di trasporto.

Il porto è significativo anche per il movimento di passeggeri (traghetto o crociere), a queste attività se ne aggiungeranno altre, quali alberghi, ristoranti agenzie di viaggi, autonoleggi, altre attività turistiche, nonché pubblici servizi del commercio al dettaglio.

Altre attività, infine, non sono interessate al mare in quanto di via di comunicazione, ma in quanto fonte di risorse naturali (la pesca, le attività estrattive), oppure oggetto di ricerca scientifica, oppure ambiente adatto ad attività ricreative, sportive e di impiego del tempo libero, oppure, ancora, area di interesse per apparato militare.

2. I porti come strumento delle politiche di sviluppo

2.1 Porti e poli di sviluppo.

È fuori di ogni dubbio che un porto, grazie alle notevolissime virtualità localizzative che è in grado di suscitare, costituisce un'infrastruttura capace di creare significativi effetti indotti sullo sviluppo economico della regione che lo ospita.

La relazione tra porti e sviluppo è tuttavia molto complessa, se in passato risultava più evidente un rapporto di causalità di tipo univoco (il porto era considerato un “prerequisito” ai fini della crescita economica della regione costiera, in modo non dissimile da quanto considerato dalla letteratura economica in riferimento alle altre infrastrutture di trasporto), più recentemente si evidenzia la natura “bidirezionale” di questo rapporto, in cui il porto è sia causa che dello sviluppo.

Non può esservi dubbio, del resto, che la situazione economica del retroterra sia in grado di influenzare profondamente lo stato di salute di un porto, perché la domanda di servizi portuali proviene, in primo luogo, dalle attività economiche del territorio circostante.

Quello descritto fin ad ora, è un processo che potremmo definire “naturale”, o spontaneo, tuttavia proprio la fertilità dei risultati che la presenza di un porto è capace di indurre nel tessuto economico di un'area ha ispirato, essenzialmente nell'ultimo mezzo secolo, l'elaborazione di politiche economiche basate sulla creazione e sul potenziamento di infrastrutture portuali: numerosi interventi pubblici sono stati attuati o progettati nel tentativo di emulare “artificialmente” questo processo. Siamo in una logica di poli di sviluppo, in cui il

porto è visto, nel contesto della programmazione economica nazionale, come un'infrastruttura in grado di suscitare un processo di crescita economica di tipo cumulativo, cioè un "circolo virtuoso" in grado di autoalimentarsi.

I poli di sviluppo vengono definiti come un insieme di elementi economici concentrati in uno spazio economico tra i quali esistono legami in grado di supportarne la crescita.

L'*elemento attivo*, cioè quello in grado di dare impulso, di stimolare la crescita, può essere un complesso industriale, un'autostrada, un'università, ma naturalmente anche un porto, anch'esso infatti, si basa essenzialmente sulle economie di scala esterne all'impresa.

La relazione fra i porti e sviluppo economico, e in particolare dell'utilizzo dei porti come "strumenti" di politica regionale, individua le tipologie portuali maggiormente suscettibili di indurre la crescita economica della regione circostante, e distingue, a questo proposito, due possibili categorie di porti dello sviluppo.

Il primo tipo di porti dello sviluppo si ha in presenza di un'infrastruttura portuale realizzata con la specifica finalità di indurre la crescita economica di un'area modalità riconducibili alla logica dei poli di sviluppo; il porto, è essenzialmente finalizzato a rendere possibile l'insediamento di impianti industriali, ai quali è dedicato.

Il secondo tipo di porti dello sviluppo si riscontra nel caso di porti commerciali "*minori*"; essi, se efficienti e "moderni", possono diventare un'infrastruttura di interesse regionale, in grado quindi di rappresentare una fonte di economia esterne per talune attività economiche della regione²⁵.

²⁵ Cfr. MUSSO E., Città portuali: l'economia e il territorio, Milano, 1996, Franco Angeli, pag. 50

Anche in questo caso, il porto può diventare un centro propulsivo per lo sviluppo dell'area e , a margine di questa distinzione, si può osservare che i porti del primo tipo sono principalmente riconducibili all'operare di un'economia di localizzazione propria del settore industriale, mentre i porti del secondo tipo legano la possibilità di indurre sviluppo ad economie del tipo “di urbanizzazione” o “di diversificazione”.

2.2 Retroterra Portuale

Il retroterra o hinterland di un porto è il territorio dal quale provengono, o verso il quale sono diretti, i carichi movimentati nel porto stesso.

È il luogo in cui il porto vende il proprio servizio; cioè la sua area di mercato. In passato, ai primi stadi dello sviluppo di un porto stesso del retroterra.

Quest' ultimo rappresentava di solito un territorio non molto vasto, sia per gli elevato costi e rischi connessi al trasporto terrestre, sia perché l'interesse alla realizzazione del porto doveva essere essenzialmente locale, soprattutto nei casi in cui era assente una forte autorità di governo operante ad una scala nazionale.

Con lo sviluppo dei traffici marittimi, e quello delle vie di comunicazione verso l'interno, il retroterra diventa più esteso ma anche meno definito, tende a sovrapporsi a quello di altri porti con i quali si sviluppano rapporti di tipo concorrenziale.

Tra il porto e il suo retroterra intercorre un rapporto molto stretto, fatto di reciproche interazioni.

Da una parte il porto permette alle attività del retroterra di conseguire vantaggi economici derivanti dai minori costi di trasporto: in particolare di ampliare le proprie aree di fornitura degli input del processo produttivo, e soprattutto le aree di mercato per i propri prodotti.

Dall'altra parte, i destini del porto sono strettamente legati a quelli del suo retroterra.

2.3 L'impatto economico locale delle attività portuali

È indispensabile investigare più a fondo sull'effettivo impatto economico locale di un porto, e tentare di dotarsi di strumenti e metodi per valutare il più precisamente possibile l'entità, anche quantitativa, di questa influenza.

In primo luogo potremmo affermare che l'impatto economico di un porto sulla città o regione di appartenenza è rappresentato dal valore aggiunto delle attività *port related*²⁶.

Bisogna considerare in primis quelle attività economiche riguardanti la produzione del servizio portuale; e poi, quelle che sono comunque obbligate, per la natura del loro processo produttivo, ad insediarsi in prossimità di un porto, e che pertanto, in assenza di quello in considerazione, sarebbero localizzate in un'altra città portuale.

²⁶ **PORT RELATED**: Attività inerenti all'economia che una struttura portuale porta al territorio circostante.

3. Analisi della Domanda

3.1 Il settore turistico oggi in Italia

Il fatturato del turismo in Italia si stima attorno ai 120 miliardi di euro pari a un'incidenza sul PIL (Prodotto interno lordo) che può essere stimata attorno al 12%, tale dato evidenzia l'importanza che il settore riveste nell'economia nazionale. Se si considera che il settore turistico è forse quello più trasversale di tutti ben si capisce la leva che è in grado di generare, di riflesso, sugli altri settori.

Basti pensare a quanti fornitori ha un albergo, quanti attori operano all'interno del settore extra-alberghiero e degli stabilimenti balneari senza tralasciare il giro di affari per il turismo nautico e di tutti gli altri "turismi" infatti calcolando l'indotto prodotto dal turismo italiano (aziende fornitrici food e non food da un lato, spese dei turisti sul territorio dall'altro), l'incidenza del turismo in Italia supera abbondantemente il 20% del PIL nazionale.

Certamente negli ultimi anni la crisi economica ha colpito le imprese di settore generando delle perdite anche consistenti, ma non paragonabili a quelle di altri settori, questo principalmente perché l'Italia continua ad essere una delle mete preferite per i turisti di tutto il mondo, tale condizione ha limato leggermente le perdite generando delle buone prospettive per il futuro. Nello specifico dai primi dati consuntivi dell'**Osservatorio Nazionale del Turismo**, il 2010 risulta un anno complesso e con andamenti diversi per stagione e per area del Paese.

Questo deriva in parte per effetto della crisi economica e delle sue ripercussioni a livello nazionale, e in parte da un sistema di offerta

italiana che si è rivelato competitivo su alcuni fronti ma debole su altri.

Il sistema-Italia ha dimostrato di essere competitivo e attrattivo nei confronti della domanda internazionale, in particolare sul circuito delle città d'arte che hanno confermato andamenti molto positivi in termini di flussi turistici e occupazione camere, anche se la politica di abbassamento dei prezzi applicata principalmente dalle imprese alberghiere, ha influenzato decisamente il ritorno del turismo internazionale.

Il turista internazionale pone nel rapporto “*qualità/prezzo*” un'importanza determinante per la scelta del luogo di vacanza.

Contemporaneamente, le imprese stagionali hanno sofferto una estate più dimessa, in particolare sul versante balneare, anche a causa della minore flessibilità di offerta sui prezzi che in pochi mesi devono realizzare il fatturato dell'anno.

Ulteriore componente che non ha facilitato il turismo di quest'anno è stato il costo complessivo della vacanza che, nonostante i prezzi più bassi dell'alloggio alberghiero, ha fatto i conti con la ricettività extralberghiera, il trasporto, e il costo delle attività ricreative.

Il fattore prezzo, pertanto, che negli anni passati era una tra le tante componenti per scegliere la vacanza, adesso diventa la variabile principale.

Infatti i comportamenti di vacanza e di acquisto hanno subito dei cambiamenti profondi tanto da mutare anche in quelli che tradizionalmente erano considerati dei punti fermi.

Il turismo italiano, che pur non vede un calo in termini di partenze con oltre 27 milioni di italiani partiti tra luglio e agosto, non concentra più le proprie vacanze nel mese di agosto, scegliendo giugno, luglio e

settembre come possibili alternative all'altissima stagione, alla ricerca dell'offerta più conveniente.

Non solo, anche la spesa per la vacanza diminuisce grazie alla contrazione della durata, alla scelta del periodo, e all'aumento delle vacanze presso parenti ed amici e nelle seconde case.

Tale tendenza può essere molto edificante soprattutto per le Regioni in cui il fattore della stagionalità della domanda ha, nel mese di agosto, la sua massima espressione.

Spalmando le presenze su tutto l'arco dell'anno si hanno dei vantaggi sia per il turista che per l'imprenditore.

3.2 Il turismo nautico in Italia

La nautica da diporto, in un breve volgere di anni, da attività di tipo elitario, è divenuta un'attività turistica che coinvolge strati sociali più ampi.

Oggi le pregiudiziali sulla nautica sono cadute e sempre più vasti settori della società civile si avvicinano al mare.

La navigazione diportistica, dapprima riservata alle classi decisamente "alte", più abbienti, si è poi progressivamente diffusa tra ceti meno "agiati" favorendo così l'espansione di attività economiche e commerciali legate al mondo del turismo nautico.

Al fine di rendere l'idea sulla consistenza del settore a livello nazionale è importante, come punto di partenza, analizzare il parco nautico presente in Italia.

Secondo i dati forniti dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il parco nautico immatricolato in Italia conta 99.517 imbarcazioni. Si

tratta, nella maggior parte dei casi, di natanti, ovvero di barche che non superano i 10 metri, e rappresentano il 56,6% di tutto il parco registrato.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale, dal rapporto emerge che il maggior numero di unità a motore, che in tutto il Paese raggiungono l'82% dell'intero complesso di imbarcazioni immatricolate, è presente nelle regioni meridionali, mentre le imbarcazioni a vela sono più diffuse nell'area settentrionale.

Il parco nautico vede al primo posto, come unità iscritte, la Liguria e la Campania, che insieme arrivano a coprire più del 35% del totale.

Nelle prime quattro regioni, ovvero Liguria, Toscana, Lazio e Campania, si evidenzia la concentrazione più alta, pari a circa il 56% .

Più difficile, a causa della mancanza di dati ufficiali, è l'analisi del parco nautico non immatricolato: nel 2009 si stima fosse composto da circa 518.500 imbarcazioni, di cui 164.300 rappresentano le cosiddette “unità minori”, cioè quelle non a motore come le barche a vela, le derive, le barche a remi, le canoe, i kajak, i pedalò e i mosconi.

3.3 La Ricettività

Il rapporto redatto dall'Osservatorio nautico nazionale punta i riflettori anche sulle varie tipologie di infrastrutture, divise fra pubbliche, private e semplici punti di ormeggio, e sulla loro evoluzione nel triennio 2007-2009.

Ne risulta che le strutture pubbliche rappresentano oltre il 65%; nel 2007 le infrastrutture dedicate al turismo nautico erano 502, con una netta prevalenza nelle due regioni insulari (Sicilia 79 e Sardegna 74),

cifra che tre anni dopo ha raggiunto quota 534, con il maggiore balzo in avanti registrato in Sicilia, dove il numero di infrastrutture è passato da 79 a 86. Oltre il numero di infrastrutture presenti sul territorio, un altro parametro utile per tracciare il livello di ricettività è costituito dalla capacità di accogliere le unità da diporto: nel 2010 i posti barca disponibili erano oltre 153.000.

Ai primi posti figurano Liguria, Toscana, Sicilia, Sardegna e Friuli Venezia Giulia, che offrono quasi il 60% dei posti barca.

Per quanto riguarda, invece, la tipologia portuale, prevale quella delle strutture pubbliche con ben il 65,2%, seguita dalle private che raggiungono il 24%, mentre i punti di ormeggio rappresentano appena l'11% dell'offerta nazionale.

Ma, sottolinea il rapporto, la quantità di posti barca non basta a stabilire la qualità di una struttura che dipende anche dalla grandezza delle imbarcazioni in grado di ospitare e dai servizi offerti ai diportisti: attracco, acqua, carburante, luce, alaggio, vigilanza, rifiuti, servizi igienici, parcheggio, informazioni turistiche.

Nel 2009 la media nazionale dei servizi erogati è rimasta più o meno invariata, con un indice di nove punti e la Basilicata che si conferma al vertice con quasi un punto in più rispetto all'anno precedente.

Fissati i numeri del parco nautico e della ricettività è interessante, ora, caratterizzare i luoghi dove viene praticato il diportismo.

I luoghi del navigare esaminati dal rapporto sono le 25 aree marine protette, oggetto di un'indagine effettuata tra luglio e agosto dello scorso anno.

L'accesso a tutte le aree campionate è assicurato dalla presenza di 34 porti, alcuni dei quali si trovano direttamente all'interno della riserva

(20,6%), ma la percentuale più elevata è rappresentata dal 26,5% di porti situati a una distanza complessiva di massimo 5000 marine.

La presenza di numerosi e rigidi vincoli all'esercizio delle attività nautiche non rende la vita facile ai diportisti.

La situazione di maggior conflitto si verifica con i divieti per la pesca sportiva, l'utilizzo del motore e l'alta velocità che sono sanzionati in tutte le aree marine protette e che risultano infranti in ognuna di esse.

Lo scenario non è molto diverso per la pesca in apnea e il danneggiamento della flora e della fauna, sanzionate rispettivamente per il 14 e per il 21%.

Alle aree marine protette coinvolte nell'indagine è stato chiesto di individuare su quali fattori, a loro parere, bisognerebbe investire per promuovere ulteriormente lo sviluppo delle riserve: maggiori risorse finanziarie (33,3%), intensificazione del controllo e del monitoraggio da parte della autorità preposte (20%), maggiore divulgazione dell'educazione ambientale e incremento della promozione delle aree (13,3%), maggiore indipendenza nella gestione (6,7%), chiarezza sulla normativa vigente (6,7%).

3.4 Il profilo del diportista

La nautica è "*L'Arte del Navigare*", ossia l'insieme delle cognizioni tecniche e pratiche necessarie per governare e condurre una nave o un'imbarcazione, mentre il diporto è inteso come "svago, divertimento, ricreazione".

Su queste basi assumiamo un'accezione di "*Nautica da diporto*" che comprende tutte le attività di benessere, svago e ricreazione legate in senso ampio al mare e alle imbarcazioni; attività che si inquadrano

nell'ambito di un sistema di valori e di aspettative che rivestono un'importanza centrale nell'attuale contesto socioculturale del nostro Paese. Una delle evidenze emerse da uno studio effettuato dal *Censis* è quella che il diporto nautico, sta diventando una pratica di catturare l'attenzione di un numero crescente di persone, perché rappresenta un momento, privilegiato, per esprimere e realizzare le aspettative ed i bisogni tipici di una società postmoderna.

Diversamente da quanto accadeva in passato, infatti, oggi la nautica da diporto sembra non rivolgersi più esclusivamente ad un utenza elitaria, bensì coinvolge fasce di popolazione in precedenza estranee alla pratica della barca a vela o a motore.

In tal senso, è interessante il dato emerso da alcune ricerche condotte da **Unica**, ossia che il 67% della popolazione italiana vorrebbe trascorrere le proprie vacanze sul mare, ma che di questi, solamente il 18% ha mai messo piede su una barca.

Allo stesso modo un'altra ricerca fatta da Unica in collaborazione con **Tns Abacus**²⁷, ha evidenziato che il 44% degli italiani è attratto dall'idea di trascorrere una vacanza in barca.

Queste cifre rivelano la propensione degli italiani a “vivere” il mare e ad avvicinarsi al diporto nautico; un'opportunità, questa, che però richiede la preventiva formazione di un'adeguata “cultura del mare”, che sappia far emergere i bisogni latenti dei molti potenziali diportisti presenti nel nostro Paese.

In effetti sono pochi coloro che conoscono le molteplici opportunità esistenti per trascorrere piacevoli momenti in mare.

Questa mancanza di conoscenza del “prodotto vacanza in barca” e delle possibili alternative di fruizione di fatto limita la crescita del

²⁷ **TNS ABACUS**: Società di Ricerche di Mercato e Sondaggi d'Opinione.

business che, peraltro, si lega a quello turistico, su cui l'Italia, in virtù della sua immagine percepita nel mondo, e delle peculiarità del suo territorio, dovrà puntare con maggiore convinzione in futuro.

Il rapporto dell'Osservatorio nautico nazionale distingue tra le spese sostenute dai diportisti stanziali e quelle affrontate dai diportisti in transito.

Diportisti stanziali

Mediamente, per ogni giorno di permanenza, un diportista spende complessivamente circa 100 euro: considerate tutte le voci di spesa (ristorazione, shopping, intrattenimento e cultura), i natanti effettuano spese giornaliere per circa 45 euro.

Le 'imbarcazioni minori' spendono più del doppio e le 'imbarcazioni maggiori' più di 170 euro giornalieri.

Le unità da diporto, infine, arrivano a superare la cifra di 400 euro durante il loro stazionamento nei porti di ormeggio abituale.

Diportista in transito

Prendendo in considerazione gli stessi capitoli di spesa analizzati per i diportisti stanziali, complessivamente i costi sostenuti da un diportista medio in un porto diverso dall'ormeggio abituale superano i 90 euro giornalieri. Tale dato subisce, però, delle notevoli variazioni a seconda della tipologia di unità considerate.

I possessori di natanti, per esempio, superano di poco i 74 euro, mentre coloro che navigano su imbarcazioni, siano esse classificabili come minori o maggiori, spendono da 90 a 113 euro al giorno.

Molto diversi i dati che riguardano le unità da diporto: la spesa quotidiana è superiore ai 300 euro.

3.5 Le aspettative e le motivazioni dei diportisti

È opportuno partire dal rapporto che gli italiani hanno con il mare e dai significati che esso evoca. Secondo uno studio realizzato da “*Confitarma*” (Confederazione Italiana Armatori) nel 2004, per gli italiani il mare è, oltre che a un luogo preferito per trascorrere le vacanze, l’espressione simbolica di un “confine” che separa in noto dall’ignoto e, proprio per questo motivo, è anche uno “spazio di libertà”. Al mare si attribuisce una valenza simbolica fortemente positiva, legata sostanzialmente alla libertà e al distacco della routine. Il fascino del diporto nautico nasce dalla possibilità che esso dà di far provare, a quanti lo praticano, le sensazioni e le emozioni tipiche dello spirito marinaresco.

MOTIVAZIONI	IMPORTANZA
Passione per il mare	43%
Svago – Divertimento	29,8%
Relax	16,3%
Sport	3%
Rapporti sociali	1,6%
Altro	6,2%
TOTALE	100%

3.6 Le principali aree di business del comparto

Il comparto è molto ampio ed eterogeneo e comprende anche servizi destinati a coloro che non possiedono un'imbarcazione, ma che magari nutrono la passione per il mare, oppure, intendono semplicemente, avvicinarsi al "mondo" della nautica da diporto ed a tutto ciò che esso evoca.

Questo comparto comprende diverse aree di business:

- Charter
- Brokerage
- Gestione multiproprietà
- Assistenza e manutenzione
- Deposito e custodia imbarcazioni
- Distribuzione accessori, attrezzature e articoli nautici
- Crew management
- Rilascio patenti nautiche
- Gestione di posti barca

Il Brokerage, ovvero l'intermediazione nella compravendita delle imbarcazioni, da un lato, può favorire "acquisti di rinnovo", e dall'altro l'"accesso al diporto" tramite il mercato dell'usato.

Altra area di affari è quella del Charter, cioè il noleggio di imbarcazioni, la quale soddisfa tre tipi di esigenze:

1. offre un'alternativa alla proprietà per la pratica del diporto, non solo a coloro che non hanno la possibilità di acquistare un'imbarcazione o non vogliono sopportare gli oneri della sua

gestione, ma anche a coloro che preferiscono provare diversi tipi di imbarcazioni;

2. offre la possibilità a potenziali acquirenti di “sperimentare” delle esperienze d’uso con l’imbarcazione prima di procedere eventualmente all’acquisto;

3. può consentire a chi possiede un’imbarcazione di “ammortizzare” il proprio investimento nel periodo di inutilizzo.

A differenza di quanto accadeva in passato, il charter non attira più un ristretto gruppo di appassionati al mare, bensì, secondo una ricerca effettuata dal **AINUD**²⁸, più di 200.000 utenti l’anno.

Si tratta di un business che presenta, in un Paese come l’Italia, interessanti potenzialità, che, purtroppo, finora non adeguatamente sfruttate per effetto di molteplici cause, fra cui, in particolare:

a. L’eccessiva diffusione di operatori di piccole dimensioni, con uno scarso orientamento al mercato, generando in molti casi delle “ guerre di prezzo”, a scapito della qualità e dell’ampiezza dell’offerta;

b. La scarsità di posti barca e di strutture portuali adeguate. Un altro servizio molto importante riguardante questo comparto, è rappresentato dal *crew management*, ovvero la formazione e gestione degli equipaggi.

Ma su questo si deve tenere conto, anche, che all’aumentare delle dimensioni dell’imbarcazione diventa fondamentale la presenza a bordo di personale specializzato e qualificato.

²⁸ **AINUD**: Associazione Italiana Noleggio Unita da Diporto

3.7 I porti Turistici e i servizi di gestione dei posti barca

L'opinione comune di addetti ai lavori, policy maker e diportisti è che non vi possa essere piena realizzazione delle potenzialità dei vari business legati alla nautica da diporto in Italia se non si svilupperà un efficiente ed efficace sistema di strutture e servizi portuali.

Per quanto riguarda i diportisti, essi necessitano sia dei servizi legati ai “transiti turistici”, sia di servizi legati al deposito ed alla custodia delle imbarcazioni nei periodi di inutilizzo.

Al momento, nel nostro Paese, la domanda supera l'offerta e spesso i diportisti sono costretti ad affidarsi a “soluzioni di fortuna”.

C'è, dunque, una scarsità dell'offerta, sia dal punto di vista quantitativo sia da quello qualitativo, cioè del livello dell'affidabilità e della completezza dei servizi offerti all'interno di un porto, che inoltre vi sono tariffe spesso molto elevate.

Per quanto concerne le istituzioni, da un lato vi sono tante amministrazioni locali che, cercano di riqualificare l'economia dei propri territori facendo leva sui “fattori di richiamo” – in primis proprio i porti; dall'altro lato si sono attivate iniziative nazionali, come “*Italia Navigando*²⁹” una società di sviluppo, la quale si pone l'obiettivo di costituire, mediante piani triennali, una “rete” di porti capaci di condividere procedure, strategie, assetti con il territorio, sottoponendo a “restyling” le strutture portuali esistenti, e se necessario creandone di nuove.³⁰

²⁹ **ITALIA NAVIGANDO:** Italia Navigando, società del Gruppo Invitalia, opera per creare una rete nazionale di porti turistici coinvolgendo nell'iniziativa enti, imprenditori e associazioni con l'obiettivo di rilanciare l'immagine e la fruizione del turismo nautico italiano.

³⁰ Cfr

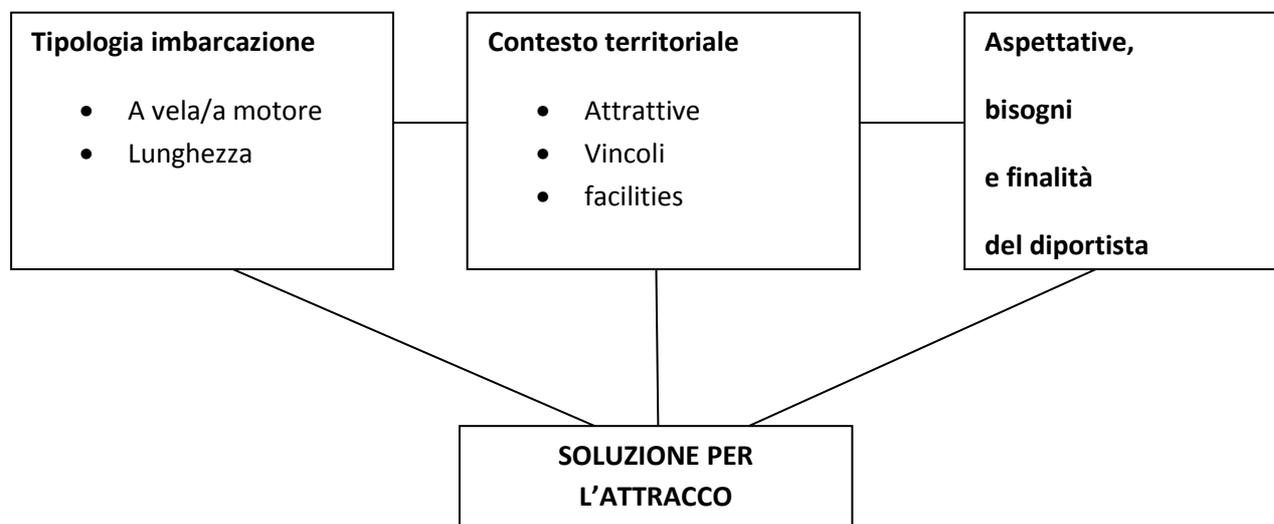
Il progetto prevede che i porti diano vita ad un network integrato, anche grazie all'utilizzo di nuove tecnologie, con il quale il diportista possa prenotare online il suo posto barca.

L'obiettivo di fondo è sia di soddisfare nel migliore dei modi le esigenze dei diportisti, i quali sono, molte volte, costretti a ricorrere alle strutture ed ai servizi di altri Paesi, sia di attrarre diportisti esteri, nella consapevolezza che i porti possano e debbano rappresentare una "Porta d'accesso" verso il territorio.

3.8 Il porto come sistema di servizi integrati

La categoria dei porti turistici si affianca a quella dei porti commerciali, destinati ad ospitare navi commerciali e navi da crociera. Nell'ottica del turismo nautico, è fondamentale che il nostro Paese sappia offrire un'ampia gamma di soluzioni per l'ormeggio, che nasca però dall'integrazione fra tre variabili fondamentali:

1. Le caratteristiche delle imbarcazioni;
2. Le caratteristiche del contesto territoriale;
3. Le aspettative, i bisogni e le finalità dei diportisti.



Per quanto riguarda le “formule d’offerta” dei porti turistici, la tendenza sembra essere quella di un arricchimento, rispetto al passato, dei “benefit” offerti ai diportisti, che presentano esigenze sempre più variegata e complesse e che dispongono di imbarcazioni sempre più sofisticate.

Così da semplici “*parcheggi di barche*” si passa a “*concept*” che integrano, oltre al posto barca, un’ampia gamma di servizi e di “plus”, genericamente intesi.

Nella maggior parte dei casi sono proprio i produttori di barche ad investire nella realizzazione di porti.

È molto importante che chi imposta e gestisce l’offerta portuale assuma una gestione tipicamente marketing-oriented, partendo dalla considerazione dei benefici che il porto, nel suo complesso, deve e può offrire e, di conseguenza, degli “attori” che devono operare al suo interno.

La realizzazione di strutture portuali e l’inserimento di tutta una serie di attività al loro interno vada necessariamente ponderata sui seguenti aspetti:

- Analisi dei punti di forza e dei punti di debolezza del porto, anche in realizzazione del contesto ambientale e territoriale di riferimento;
- Analisi dei flussi diportistici, e delle possibili aspettative da soddisfare;
- Analisi dell’offerta dei porti concorrenti;
- Definizione del posizionamento da conseguire.

Da qui si deduce che i porti turistici sono degli operatori del sistema della nautica da diporto, sono intesi come “soggetti d’offerta”

i quali possono essere concepiti come “sistemi vitali”, e come tali devono avere una “regia strategica”, ovvero un “organo di governo”, che sappia garantire al “sistema” le maggiori possibilità di sopravvivenza, incrementando, così, il suo grado di “vitalità”.

L’ *Organo di governo* del porto, in sostanza, è il responsabile della capacità del “sistema” di creare valore nel suo complesso.

CAPITOLO QUARTO

L'ECONOMIA CHE RUOTA INTORNO

1. La Domanda Turistica In Calabria

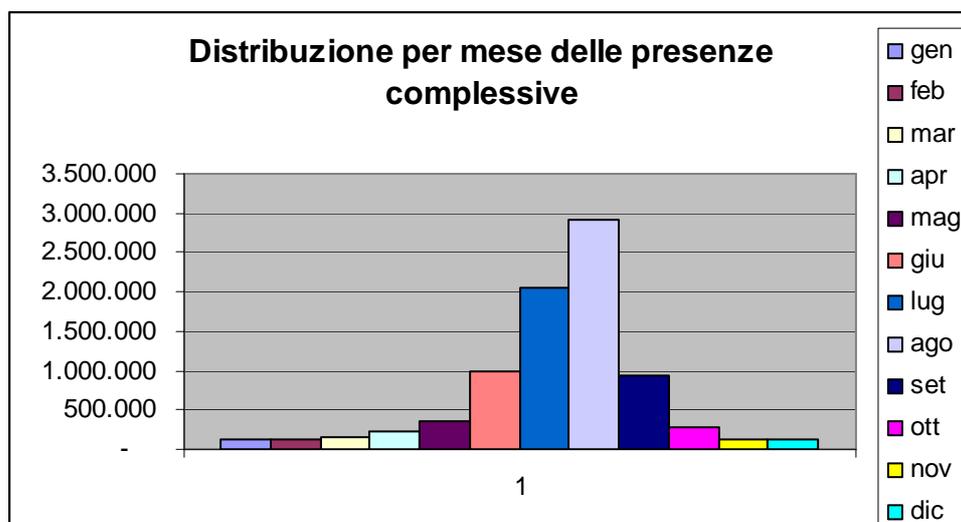
La Calabria con i suoi 700 km di costa è da sempre conosciuta come meta preferita per il turista che ama il mare.

Negli ultimi anni, anche grazie ad un rinnovato interesse dei privati e degli enti pubblici, interessanti sono i turisti che scelgono questa regione per motivi non strettamente connessi con il mare.

Dopo diversi anni con trend di crescita positivi, il 2009 si è chiuso con una leggera flessione delle presenze di circa il 2,3% ma con dati molto incoraggianti per quanto concerne le presenze di turisti stranieri e quelle registrate in alcuni periodi invernali(gennaio 2009) che vedono una crescita media, tra mare e monti, dell'11,6%.

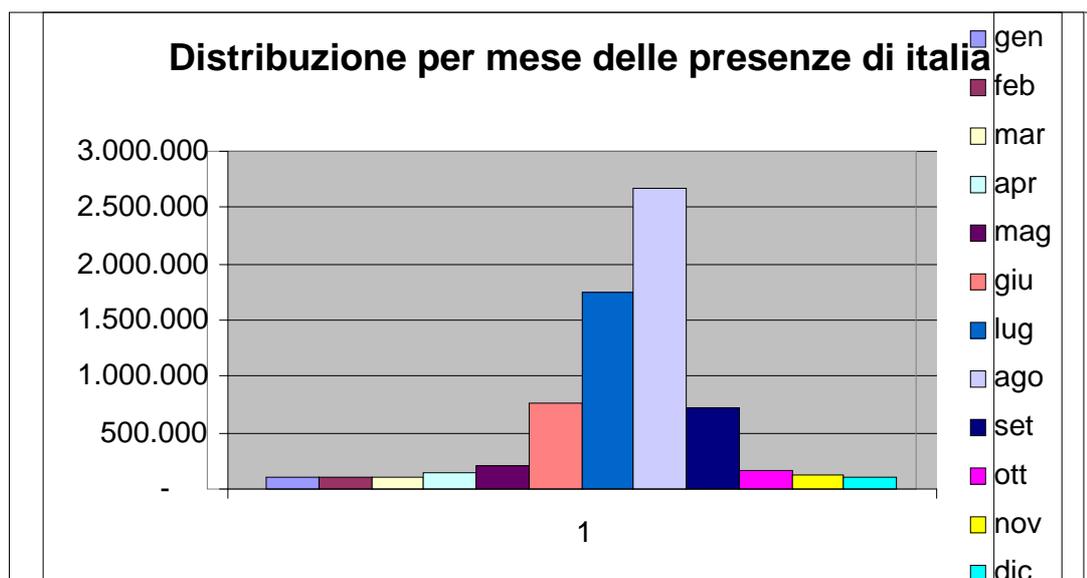
Il turismo balneare fa sentire il suo influsso soprattutto nel mese di agosto come possiamo vedere nel grafico 1.

Grafico 1



Il grafico 2 evidenzia come le presenze di turisti italiani sia focalizzate nei mesi che vanno da giugno a settembre con un picco sensibile nel mese di agosto.

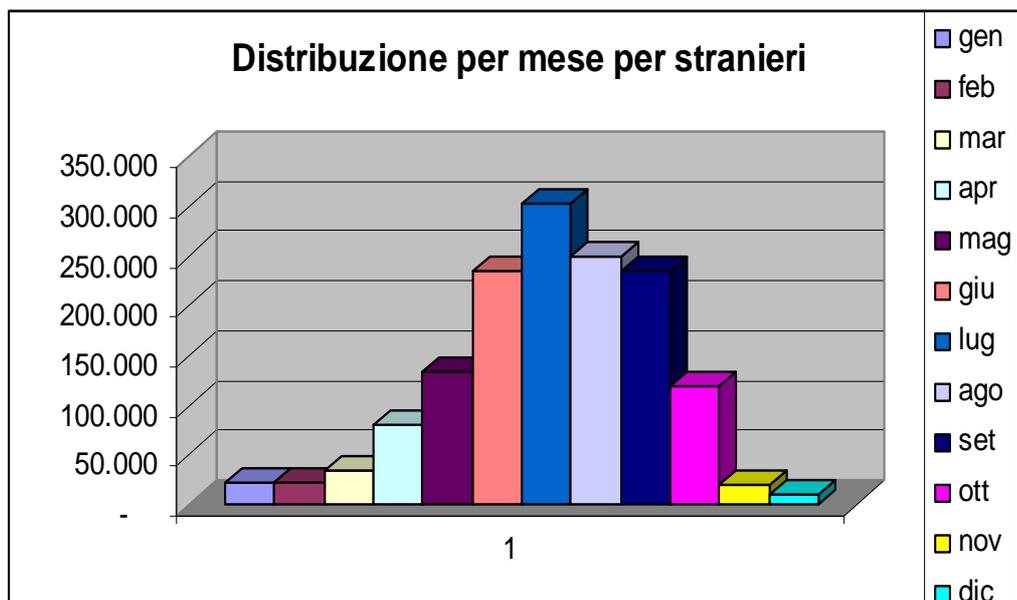
Grafico2



Fonte: XI° Rapporto sul turismo in Calabria

Mentre il grafico 3 evidenzia come la tendenza dei turisti stranieri sia quella di viaggiare, per la maggior parte, in un periodo compreso tra i mesi di marzo e ottobre, con un picco nel mese di agosto e una sostanziale stabilità nei mesi di gennaio, luglio e settembre.

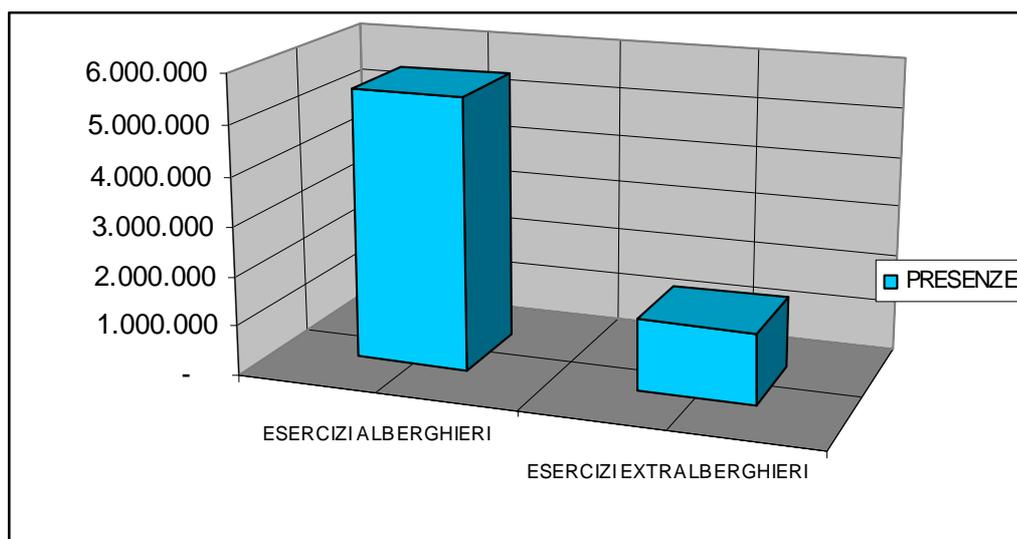
Grafico3



Fonte: XI° Rapporto sul turismo in Calabria

Il turista che sceglie la Calabria come meta di vacanza sceglie, nella maggior parte dei casi, la sistemazione alberghiera come evidenziato nel grafico di seguito riportato

Grafico4



Fonte: XI° Rapporto sul turismo in Calabria

La permanenza media negli esercizi alberghieri è di 4,8 giorni mentre nelle strutture extra - alberghiere è di 9,3 giorni.

A tal punto è di bisogno una precisazione, in quanto i dati relativi agli esercizi extra – alberghieri, risultano essere estremamente sottostimati in quanto vi sono, in tutto il territorio regionale, ma nella provincia di Cosenza in particolare, una numero molto rilevante di seconde case che vengono locate e per le quali non si possiedono i dati relativi agli arrivi e alle presenze in quanto flussi sommersi.

Per quanto riguarda le preferenze è la struttura 4 stelle ad avere una maggiore penetrazione nel mercato, seguita da quelle tre stelle e relegando in ultima posizione l’hotel cinque stelle.

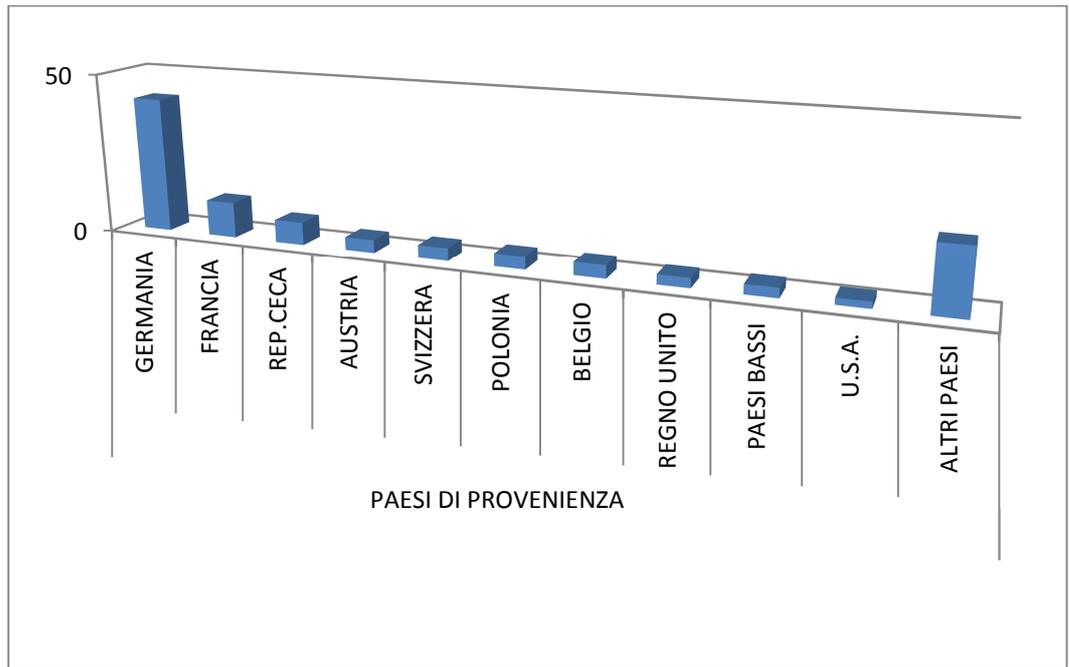
Sono solo proprio le strutture quattro e due stelle che vedono un aumento degli arrivi e delle presenze a discapito delle altre tipologie che vedono una lieve flessione quantificata in -0,7%(dati 2009).

I turisti italiani rappresentano l’82,6% della domanda in termini di pernottamenti, mentre la restante parte è rappresentata da turisti stranieri.

Questi ultimi sono molto più presenti sulla costa tirrenica che su quella ionica e in particolare nella costa tirrenica Vibonese in cui alloggia il 34,7% degli stranieri che arrivano in Calabria.

Il primo stato estero di provenienza dei turisti stranieri è la Germania seguita dalla Francia, dalla Rep. Ceca, con il Regno Unito e gli stati Uniti rispettivamente all’ottavo e decimo posto.

Grafico 5

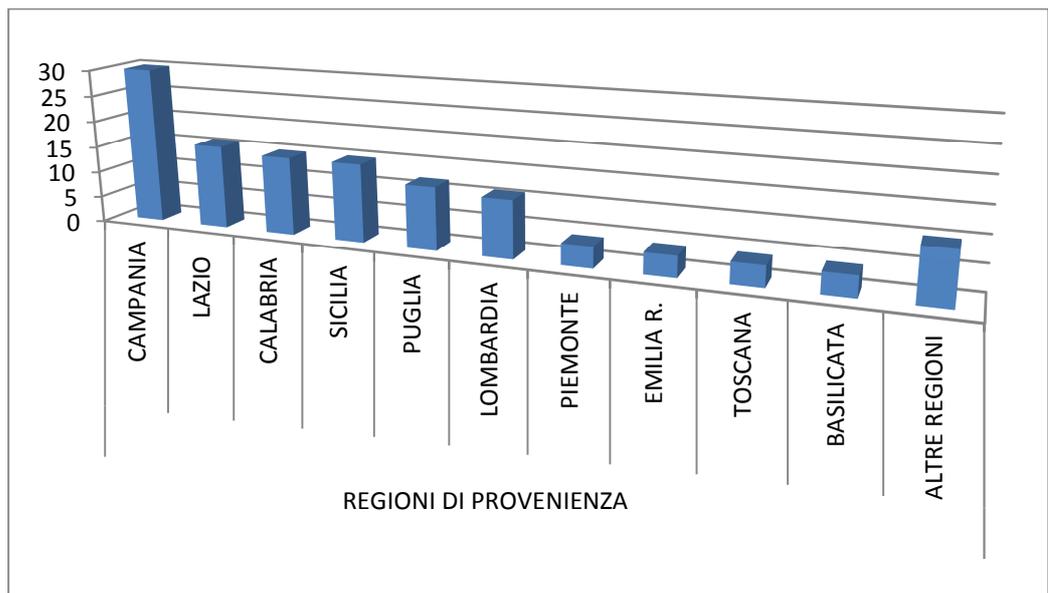


Fonte: XI° Rapporto sul turismo in Calabria

I turisti italiani provengono nella maggior parte dei casi dalla Campania seguiti dai Laziali e dai calabresi stessi.

Nel grafico 6 viene riportata la provenienza dei turisti italiani.

Grafico 6



Fonte: XI° Rapporto sul turismo in Calabria

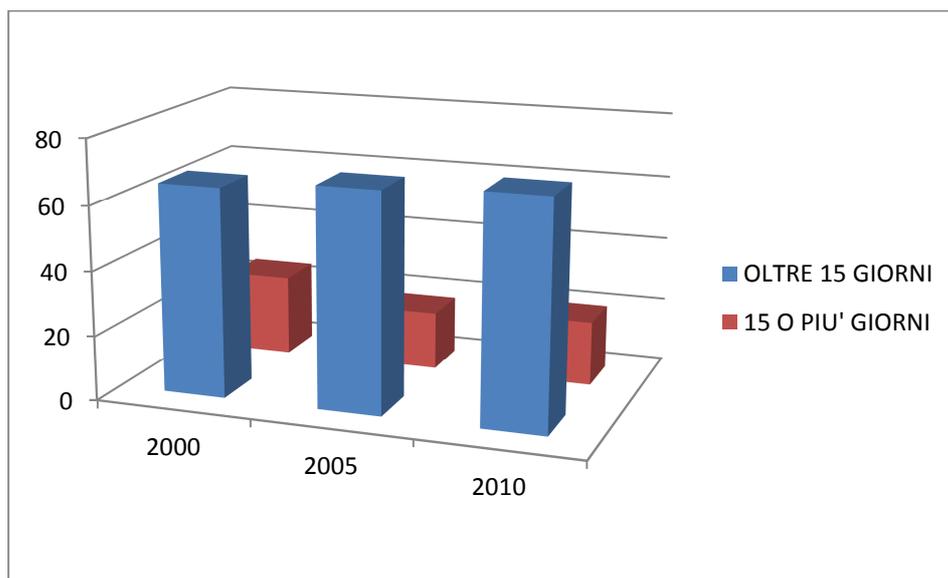
In definitiva la domanda di mercato mostra dei segnali di calo ma non molto preoccupanti in quanto è inferiore al calo registrato a livello nazionale. Il dato che conforta è che i turisti stranieri iniziano a venire sempre più numerosi in Calabria, tale condizione è ottimale ai fini di una efficiente politica di destagionalizzazione e di allungamento della stagione turistica. Inoltre la presenza del turista straniero è indice della presenza di strutture qualificate di buon livello pronte, a prezzi competitivi, ad offrire uno standard di servizio altamente qualificato.

1.1 Il turismo nautico in Calabria

I flussi turistici generati dal diportismo sono sempre più consistenti e, al contrario di quanto si pensa, non siamo più in presenza di una nicchia: la passione per la nautica si estende tra *“la gente comune”*.

Questo è un dato importante che servirà in seguito per meglio comprendere le dinamiche di questo settore. Il fenomeno è molto importante: se si pensa che l'84% degli intervistati per l'indagine AMI-Censis del 2010 dichiara di trascorrere in media quindici giorni o più al mare nel corso di un anno, di cui il 73% per periodi di vacanza con almeno due pernottamenti trascorsi sull'imbarcazione. La barca, naturalmente, viene usata più nel periodo estivo (90.2%) con un'alta frequenza di utilizzo nei fine settimana in particolare(69,5%)

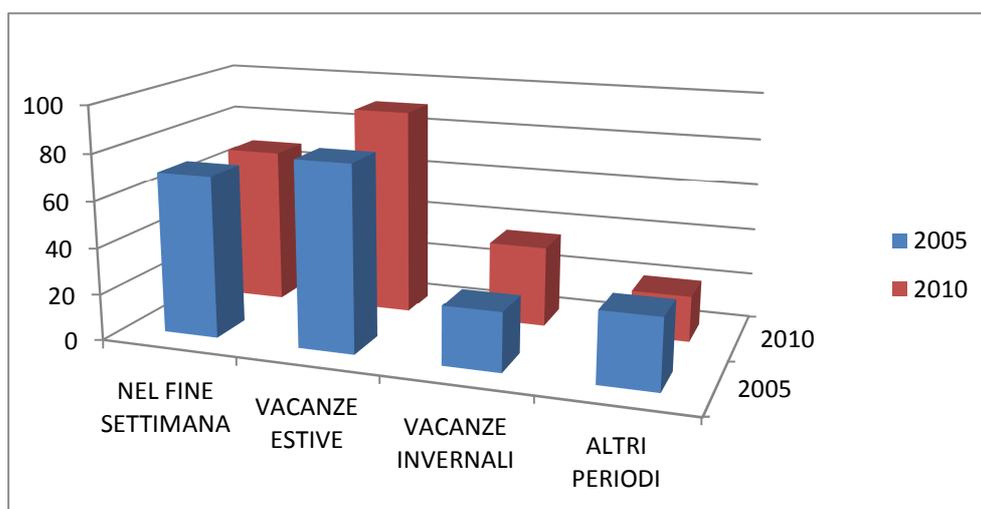
Grafico 7: Giorni trascorsi in media in mare



Fonte: indagine AMI-CENSIS 2010

Sempre secondo la suddetta indagine la maggior parte dei turisti nautici sarebbe disposta a praticare il diportismo anche durante i mesi invernali, a condizione che vi siano delle condizioni meteo favorevoli (cosa che accade sempre più spesso in Calabria) e strutture portuali organizzate in modo efficiente. Tale tendenza è evidenziata nel grafico seguente.

Grafico 8



Fonte: indagine AMI-CENSIS 2010

Relativamente alla domanda di posti barca si registra una carenza di dati in quanto le strutture portuali non sono obbligate a registrare tutte le imbarcazioni in entrata e in uscita con un evidente carenza di dati.

Un altro fattore che non consente di avere dati certi è dato dalla gestione dei porti che, in molti casi sono gestiti da più agenzie che hanno organizzazioni completamente diverse tra loro.

I porti più virtuosi da questo punto di vista sono quello di Tropea e di Belvedere Marittimo, tali strutture oltre ad offrire servizi di buona qualità hanno un efficiente sistema di registrazione delle presenze, molto utile per valutare l'efficienza della struttura stessa.

Mettendo insieme i dati disponibili sulla domanda di servizi nautici in Calabria si può tirare fuori quanto esposto nella seguente tabella.

PRESENZA DI IMBARCAZIONI

	MAG	GIU	LUG	AGO	SETT	TOTALE
AMANTEA		100	80	86		266
BELVEDERE	76	95	136	181	98	586
CARIATI			60	92	47	199
CETRARO			368	267	50	685
CROTONE	60	69	90	142	61	422
REGGIO CALABRIA	105	111	112	96	29	453
ROCCELLA JONICA	110	162	207	150	50	679
SCILLA	15	20	40	70	50	195
SIBARI	175	180	160	170	165	850
TROPEA	600	620	750	750	630	3350
VIBO MARINA	90	107	149	270	95	711
CIRO' MARINA	80	100	130	200	100	610
TOTALE	1311	1564	2282	2474	1375	9006

Fonte: Sistema Informativo Turistico 2010

Si precisa che in Calabria vi è una grande presenza di spiagge attrezzate per il diporto, di approdi e rade che non forniscono dati in merito alle presenze di imbarcazioni.

Essendo tali strutture molto numerose e potendo ospitare anche imbarcazioni superiori ai dieci metri, si capisce che il dato in tabella è

sicuramente sottodimensionato rispetto alla situazione di mercato reale.

Ponendo l'attenzione sul tipo di imbarcazione che viene ospitata nei porti calabresi si evidenzia che la maggior parte sono con una lunghezza fino a dieci metri e in molti casi appartengono a residenti.

Barche presenti per classi di lunghezza(dati in percentuale)

	FINO A 10 MT	DA 10 A 12 MT	DA 12 A 18 MT	DA 18 A 24MT	OLTRE 24 MT	TOTALE
AMANTEA	82,7	11,3	6	0	0	100
BELVEDERE	91,2	4,3	4,5	0	0	100
CARIATI	100	0	0	0	0	100
CETRARO	58,9	20,7	17,3	2,9	0,1	99,9
CROTONE	9,8	68,2	15,2	6,8	0	100
REGGIO CALABRIA	NP	NP	NP	NP	NP	NP
ROCCELLA JONICA	NP	NP	NP	NP	NP	NP
SCILLA	50	37,5	12,5	0	0	100
SIBARI	56,3	31,3	6,2	6,2	0	100
TROPEA	50	25	15	8	2	100
VIBO MARINA	27,7	32	21	13,5	5,8	100
CIRO' MARINA	85	10	5	0	0	100
TOTALE	58,7	22,1	12,8	5	1,4	

Fonte: Sistema Informativo Turistico 2010

Per quanto riguarda la permanenza delle imbarcazioni nei porti.

Il 47.9% si ferma per più di quindici giorni, mentre il 39.6% si ferma da uno a tre giorni.

In questo secondo caso siamo in presenza di imbarcazioni che sono di passaggio e che fanno delle brevi soste prima di raggiungere la meta prefissata.

Periodo di sosta in giorni. Percentuale di scelta per fascia

	DA 1 A 3	DA 4 A 7	DA 8 A 15	PIU' DI 15
AMANTEA	0	0	0	100
BELVEDERE	0	0	0	100
CARIATI	0	0	0	100
CETRARO	0	0	0	100
CROTONE	50	50	0	0
REGGIO CALABRI	100	0	0	0
ROCCELLA JONIC	50	0	0	50
SCILLA	100	0	0	0
SIBARI	0	0	0	100
TROPEA	100	0	0	0
VIBO MARINA	50	0	50	0
CIRO' MARINA	25	25	25	25
TOTALE	39,6	6,3	6,3	47,9

Fonte: Sistema Informativo Turistico 2010

Dai dati riportati si evincono delle utili informazioni per la realizzazione dell'opera sia per quanto concerne il dimensionamento dei posti barca che la loro ripartizioni in funzione dei metri delle imbarcazioni: i dati dei porti calabresi sono in linea con quelli nazionali relativi al parco nautico nazionale che vede la presenza di circa il 56% di imbarcazioni sotto i dieci metri e percentuali decrescenti per le altre tipologie di imbarcazioni come si evince anche dalla tabella relativa al parco nautico nazionale inserita nel precedente paragrafo.

In relazione alla permanenza media delle imbarcazioni nel porto, che vi sono strutture, come quella di Tropea, che sono palesemente di passaggio, mentre altre, come Amantea, Cetraro, Cariati e Sibari, destinate ad accogliere imbarcazioni per un numero di giorni superiori a quindici, sia perché le imbarcazioni sono di proprietà dei residenti che per la grande presenza di seconde case di turisti che lasciano le loro imbarcazioni nei relativi porti.

Tale condizione pone l'accento sul dimensionamento del porto oggetto del presente studio che dovrà sicuramente soddisfare la

domanda dei residenti ma, soprattutto, quella dei turisti nautici “stanziali” e di passaggio, i cui flussi attivano degli importanti introiti per tutto il sistema economico della struttura.

In questo modo, con la presenza di un numero di posti barca dimensionato in base alla presenza di imbarcazioni già presenti sul mercato locale e con un efficiente sistema di accoglienza delle imbarcazioni di passaggio, si potrà soddisfare appieno la domanda del mercato nautico locale.

1.2 Analisi dell’offerta

Tracciando un quadro generale, l'Italia è dotata di oltre 33.000 alberghi, dalle cinque stelle lusso a una stella; nel 2005, vi erano 33.411 alberghi, cresciuti in tre anni di un centinaio di unità fino ad arrivare a una quota superiore a 34000 nel 2009.

Tali strutture, sempre al 2010, offrono 2.028.000 posti letto, distribuiti in 1.020.000 camere (con prevalenza dunque di doppie e in minor misura triple) e 1.003.000 bagni.

Oltre agli alberghi, esistono altre strutture ricettive: il villaggio turistico ed il campeggio spesso dotati di servizi di animazione in quanto pensati per ricevere più ospiti in una sola struttura rispetto invece agli hotel.

I villaggi e i campeggi sono 2.411, ed offrono 1.344.000 posti letto.

Si segnalano infine 11.700 strutture di agriturismo con una capacità complessiva di 140.000 letti, e 10.000 bed and breakfast con 53.000 letti. In totale, se si aggiungono anche gli alloggi in affitto, l'Italia al 2009 disponeva di 130.000 strutture ricettive e 4.350.000 posti letto.

Per questa ultima tipologia, si precisa che i dati ufficiali sono sensibilmente sottostimati in quanto è molto diffusa sia la prassi dell'affitto da privato a privato che l'esercizio di tale forma ricettiva senza una regolare autorizzazione.

Tale ultima condizione è tipica del Sud Italia e della Calabria in particolare. Al fine di caratterizzare il settore in funzione della categoria alberghiera, di seguito vengono riportati i dati delle strutture ricettive suddivise per categoria.

Nel 2010 in Italia erano presenti 232 alberghi a cinque stelle o di lusso. Tali strutture, classificate come le migliori per qualità e servizi nel Paese, offrono 43.150 posti letto distribuiti su 20.686 camere, dato che conferma la netta prevalenza delle camere doppie in questo tipo di esercizi alberghieri.

I bagni sono di più rispetto alle camere, e cioè 21.233. I quattro stelle sono quasi 3.700, con 502.000 letti distribuiti in 247.000 camere.

Le strutture a tre stelle sono i più numerosi, rientrando nella media sia come servizi che come costi: sono 14.500, quasi metà di tutti gli alberghi d'Italia, 940.000 sono i posti e letto distribuiti in 483.000 camere.

I due stelle sono 5.000, con 116.000 posti letto. Gli alberghi ad una stella sono 2.000, con 157.000 posti letto.

Analizzando le dimensioni del comparto per prodotto e confrontando la distribuzione tra i prodotti delle presenze e dei consumi si rileva immediatamente come:

1. il turismo balneare si conferma, ancora, il principale prodotto turistico italiano, sia in termini di presenze complessive accolte (38,6%) che ancor di più di consumi turistici attivati (45,3%);

a. le città d'arte, nonostante raccolgano il 25,1% delle presenze totali attivano solo il 16,8% dei consumi a causa di un diverso utilizzo del tempo libero e soprattutto per una minore incidenza dei consumi dei turisti che alloggiano nelle abitazioni private;

b. la montagna è un prodotto che attiva una quota maggiore di consumi (20,8%) rispetto alle presenze ospitate (18,4%);

2. le destinazioni del turismo verde e di campagna accolgono l'8,6% delle presenze e l'8,3% dei consumi;

3. lo stesso equilibrio si rileva per le località lacuali (che ospitano il 5,9% delle presenze e attivano il 5,2% dei consumi) e per le mete del termale/benessere (con il 3,4% delle presenze ed il 3,7% dei consumi).

Su queste dinamiche di spesa, il turismo internazionale incide per il 35,2% nelle destinazioni balneari, per il 22,9% nelle località montane e per il 22,3% nelle città d'arte; più residuali la quota dei consumi internazionali al lago (10,2%), nelle destinazioni naturalistiche (5%) e termali (4,4%). Considerando i consumi specifici relativi a ciascun prodotto, la componente internazionale risulta decisiva per il turismo lacuale dove la spesa dei turisti internazionali rappresenta il 72,6% e, seppur con minore incidenza, per le città d'arte dove costituisce il 48,7%.

Per contro relativamente al prodotto natura l'incidenza dei consumi internazionali è più contenuta (22,2%) così come anche per il balneare (28,5%).

In termini di vissuto, l'esperienza di soggiorno in Italia è positiva, con un giudizio complessivo sull'offerta turistica pari a 8,1 su 10. Particolarmente soddisfatti i turisti stranieri (specie quelli

extraeuropei) con giudizi pari o superiori all'8 per la qualità del mangiare e del bere (8,3 in media), per la cortesia e ospitalità della gente, per l'accoglienza nelle strutture ricettive e per l'offerta culturale (tutte 8 in media).

Appena più critici i turisti italiani, che con giudizi leggermente inferiori attribuiscono comunque agli stessi aspetti di offerta i migliori giudizi.

Ai singoli prodotti turistici la soddisfazione dei turisti vede italiani e stranieri concordi sulle città d'arte (entrambi 8,1) e sulle terme (8,1 gli italiani, 8,2 gli stranieri) mentre in montagna ed al lago il giudizio degli italiani (rispettivamente 8,4 e 8,1) supera quello degli stranieri (8,2 e 7,9); per contro al mare e nelle destinazioni del turismo verde gli stranieri attribuiscono un miglior voto, pari a 8,2 e 9,2 contro il 7,7 e l'8 del mercato italiano.

Complessivamente, comunque, è la montagna a ricevere i giudizi migliori, con una valutazione complessiva pari a 8,4, seguita dalle località verdi dell'entroterra con 8,2. In linea con la media le città e le terme (8,1), mentre ottengono 7,9 le località balneari e quelle lacuali. Più in dettaglio;

1. La montagna ottiene dei giudizi ottimi, in media 8,5 per l'accoglienza nelle strutture d'alloggio e per la pulizia dell'alloggio, 8,4 per la pulizia del luogo e per la qualità del cibo, 8,3 per il rispetto dell'ambiente, e ottiene come giudizio "peggiore" il 7,6 per il costo della ristorazione;

2. Le località del turismo verde, pur non ottenendo giudizi altrettanto elevati, variano da 7,7 attribuito in media alla qualità del mangiare e del bere ed alla cortesia della gente, fino ad un minimo di 6,8 per il costo dei trasporti locali;

3. Le città d'arte, sebbene si vedano attribuire 8,1 sia per la qualità del mangiare e del bere che per l'offerta culturale, ottengono giudizi meno entusiasti (anche per la grande numerosità di offerta dove all'eccellenza può spesso corrispondere una criticità) e si scostano dalla media soprattutto per una

4. Minore pulizia del luogo, un maggior inquinamento e per il costo dei trasporti locali;

5. Le destinazioni termali subiscono un giudizio per alcuni aspetti molto critico per altri molto positivo: luoghi e imprese ricettive puliti e accoglienti, oltre che territori dall'elevata qualità dell'enogastronomia, al contempo risultano carenti nell'offerta di intrattenimento (voto medio 6,4), nel costo dei trasporti locali e nel traffico (6,5), nel costo della ristorazione (6,7) e dell'alloggio (6,9), proprio i fattori che i turisti avevano valutato come particolarmente importante a loro soddisfazione;

6. I turisti in vacanza al mare non esaltano nel giudizio i fattori di offerta e attribuiscono il miglior voto alla qualità del mangiare e del bere (7,9), seppur non risultino neanche particolarmente critici e attribuiscono un giudizio inferiore al 7 solo al fattore traffico (6,5);

7. Al lago, infine, i turisti apprezzano l'enogastronomia (8,2), i fattori di accoglienza e di pulizia (8,1) che ritenevano importanti, mentre lamentano il traffico (6,8).

In definitiva l'Italia continua ad essere uno dei *Best Performer* al livello mondiale in cui la struttura dell'offerta mostra un'ottima qualità e una buona azione imprenditoriale dei privati.

Bisogna però ancora lavorare sul Gap Infrastrutturale sia per migliorare le vie di comunicazione che i servizi in particolare, come sarà evidenziato, per il diportista.

CAPITOLO QUINTO

PRAIA A MARE: IL PORTO TURISTICO

1. Il Sistema Portuale

Il sistema portuale va inteso non come aggregato amministrativo di settore, ma come complesso economico-territoriale che, imperniato sul porto in quanto terminale fondamentale, realizza un modello organico di offerta integrata di trasporto (mare, strada, ferrovia, idrovia) in termini di strategia produttiva globale.

I sistemi portuali, regolati dai piani funzionali, dovranno costituire il quadro di riferimento di una nuova classificazione dei porti e di un nuovo assetto gestionale.

In questo senso il sistema non è un tutto onnicomprensivo che viene ad imporre la propria configurazione circoscrivendo il libero dispiegarsi della realtà economica portuale.

Esso non si limita, ma stimola la realtà preesistente verso la composizione di un'offerta globale di trasporto proporzionale alle esigenze dell'economia.

Offerta efficiente in ogni tipo sincronizzata nelle fasi marittimo-portuale e terrestri, aiutata da tutti gli strumenti tecnologici e programmatori necessari.

Offerta non più originata da un porto inteso come punto, come monade chiusa, ma da un insieme di infrastrutture, ricco di funzione complementari ed efficienti.

1.1 Analisi propedeutiche e alternative di progetto

Il progetto in esame prende le mosse dall'idea di riqualificare un sito ex industriale “*MARLANE*”³¹ attraverso la creazione di un progetto finalizzato alla realizzazione di un porto turistico ecosostenibile e di un complesso di opere rivolte allo sviluppo del turismo, del commercio e della ricerca.

L'idea progettuale si inserisce in un territorio ad alta vocazione turistiche che evidenzia, allo stato attuale, una carenza sensibile di infrastrutture e servizi capaci di attrarre e soddisfare il turismo in generale e quello nautico in particolare.

Al fine di meglio comprendere l'inserimento del progetto nel contesto socio-economico locale di seguito saranno sviluppate una serie di analisi miranti a caratterizzare e dimensionare il progetto proposto.

La realizzazione del porto turistico di Praia a Mare costituisce una risposta alla crescita della capacità competitiva regionale e di area locale in termini di qualità nel capo dei servizi al diportismo nautico.

Nella nautica da diporto si vuole affermare come porto turistico ecosostenibile e, in quanto tale, come una struttura che concorre a qualificare la rete del diportismo nazionale.

L'obiettivo è quello di trasformare una “*Città con il mare*” capace di sfruttare la risorsa mare solo per 30/40 giorni all'anno in funzione delle aspettative climatiche e della contingenza economica e sociale, in una “*Città di mare*” capace, tramite l'infrastruttura portuale, di utilizzare la risorsa mare per dodici mesi l'anno.

³¹ **MARLANE**: ex azienda tessile in località Praia a Mare del gruppo Marzotto attiva fino al 1990.

L'area si presenta di vasta estensione, essa si pone come elemento di barriera non permeabile tra i paesi di Praia a Mare e Marina di Tortora.

La zona demaniale sottostante l'area in esame ha scarse caratteristiche di pregio e si presenta in maniera abbandonata e degradata nei mesi invernali ed attrezzata principalmente con mezzi di locomozione atti a trasporto e movimentazione barche durante la stagione estiva trovandosi in loco alcune attività stagionali di rimessaggio barca.

La presenza del depuratore fognario del comune di Praia a Mare, accresce lo stato di scarso benessere e vivibilità della zona.

Si aggiunge che la presenza del manufatto industriale (capannone ex MARLANE) ormai in disuso da qualche anno, conferisce all'intera area, un aspetto da sito archeologico industriale abbandonato.

Le criticità sopra esposte, a fronte di un progetto di riuso si pongono in maniera duale anche come punti di forza.

Infatti, questa è l'ultima area di vasta estensione, urbanizzata, servita di viabilità ed in posizione privilegiata, rimasta pressoché libera e riutilizzabile ai fini di un progetto di sviluppo dell'intero territorio. Tramite il progetto di riuso si può migliorare la permeabilità dei luoghi e la sinergia sociale ed economica tra le due cittadine di Praia e Tortora.

Con il progetto del porto il manufatto industriale sarà oggetto di riqualificazione e di riprogettazione finalizzata alle nuove funzioni che dovrà svolgere, conservando, allo stesso tempo, per quanto possibile la memoria storica di un'epoca di prosperità economica e di piena occupazione lavorativa.

1.2 Il porto e i servizi annessi

Il progetto prevede la realizzazione di un porto turistico, su una superficie complessiva di circa 230.000 mq, suddivisa tra: le opere a mare oltre la linea di battigia che riguardano circa 100.000 mq, l'intervento sull'arenile di circa 78.000 mq e uno scavo entroterra pari a circa 52.000 mq.

Il progetto è costituito da una zona di avamposto per ridurre l'interazione delle onde con la struttura interna, una imboccatura portuale del canale di accesso di quarantacinque metri che garantisce il doppio passaggio in entrata e in uscita anche delle navi più grandi, ed uno specchio d'acqua delimitato dalle banchine e dai moli, con le aree di manovra che rispettano i bacini di evoluzione dimensionati con diametri rispettivamente di cento metri e sessanta metri, a soddisfare le esigenze anche delle navi più grandi che occupano ciascuna darsena.

La capienza massima dell'alveo è di 898 posti barca.

Le tipologie ed il numero di imbarcazioni secondo cui è stato progettato il porto sono riportate nella tabella 1, che corrisponde alla scelta della "flotta tipo" dimensionata in base ai dati statistici riferiti all'utenza dei porti turistici.

Tabella 1

Tipo posti	Dimensioni posto barca(mt)	Lunghezza imbarcazione	%	N° posti	Sup. Tot. H ₂ O (mq)
I	7,0 x 2,6	L < 6,5 m	28	252	4.586,40
II	9,0 x 3,0	6,5 m ≤ L < 8 m	45	403	10.881,00
III	11,0 x 3,6	8 m ≤ L < 10 m	7	68	2.692,80
IV	13,0 x 4,1	10 m ≤ L < 12 m	6	52	2.771,60
V	16,0 x 4,8	12 m ≤ L < 15 m	5	46	3.532,80
VI	19,5 x 5,6	15 m ≤ L < 18 m	3	24	2.620,80
VII	22,0 x 6,2	18 m ≤ L < 21 m	2	20	2.728,00
VIII	27,0 x 7,0	21 m ≤ L < 25 m	4	33	6.237,00
			100 %	898	Mq 36.050,40

Tipologie di servizi offerti al turista, ovvero:

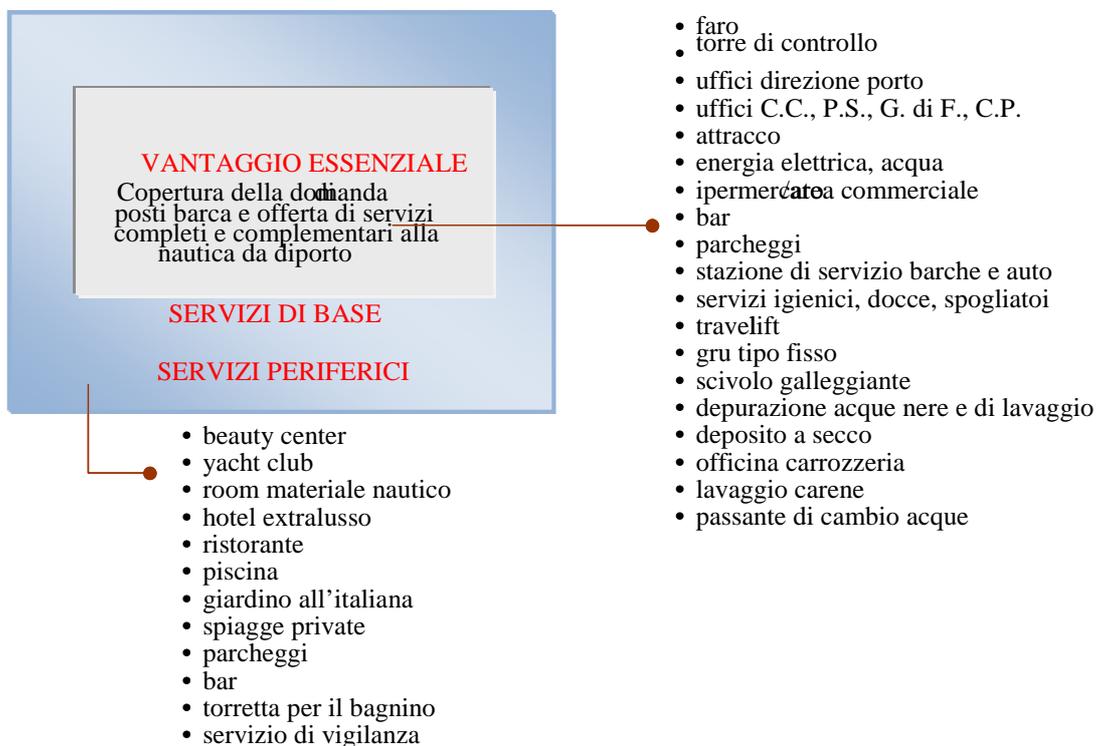
- Un porto con servizi annessi;
- Un albergo 5 stelle;
- Un complesso di case-albergo;
- Un centro artigianale/produttivo;
- Un centro commerciale/servizi;
- Un centro congressi/museo;
- Area parcheggi.

I servizi periferici alla portualità, per cui si prevedono opere a terra che coinvolgeranno circa 123.000 mq, più un parcheggio multipiano nell'area di risulta tra la linea stradale e quella ferroviaria di circa 14.000 mq, sono poi:

1. La ricettività alberghiera;
2. Ricettività extra-alberghiera;
3. Centro commerciale/servizi;
4. *L'entertainment*;
5. I servizi per l'accoglienza;
6. I servizi per la sicurezza (torretta per il bagnino, parcheggio per gli ospiti dell'hotel, un parcheggio per gli ospiti del centro residenziale e dei centri anziani);

Di contro, i servizi di base dell'offerta portuale saranno i seguenti:

1. Servizi di accesso (uffici C.C. - P.S. - G. Di F. - C.P., faro, torre di controllo a 16,20 metri di altezza);
2. Servizi di accoglienza;
3. Servizi di custodia e manutenzione (depurazione acque di lavaggio, depurazione acque nere, deposito a secco per 400 barche, officina, carrozzeria, lavaggio carene, passante ricambio acque, stazione di servizio imbarcazione, gru tipo fisso, travel lift, custode, scivolo galleggiante, molo ad assorbimento);
4. Servizi ausiliari (*show room* materiale nautico, *beauty center*, bar, ipermercato/locali commerciali, parcheggi).



2. Organizzazione e programma del cantiere

2.1 Opere a mare: organizzazione e programma

Al fine di realizzare le opere necessarie alla costruzione del “Porto turistico ecosostenibile di Praia a Mare”, vengono presentate qui di seguito le tempistiche e le modalità costruttive che in questa fase sono previste per la gestione e la realizzazione del relativo cantiere.

In una seconda fase tali parametri saranno ulteriormente definiti in base alla progettazione esecutiva delle singole opere.

La gestione del cantiere sarà strutturata procedendo secondo il seguente elenco di opere:

- Preparazione area di cantiere, mediante pulizia da eventuali materiali vari depositati sull’area d’intervento e verifica di eventuali sotto servizi, preparazione dell’area per l’allestimento del cantiere e deposito dei materiali; rilievo dell’area per piano quotato e tracciamenti futuri, costituzione della viabilità di cantiere con relative aree di “accesso al cantiere” piazzole di sosta al fine di non intervenire alla viabilità ordinaria; verifiche necessarie per poter dare inizio ai lavori
- Realizzazione del molo principale, mediante il dragaggio della parte del fondale interessata dall’intervento, realizzazione della struttura mediante la fornitura e posa in opera dei materiali previsti quali: massi naturali e/o artificiali di categoria e tipologia come sarà indicato nelle sezioni di progetto, cassone in calcestruzzo prefabbricato, pietrame vario per il riempimento della sezione del molo e materiali per piano di posa

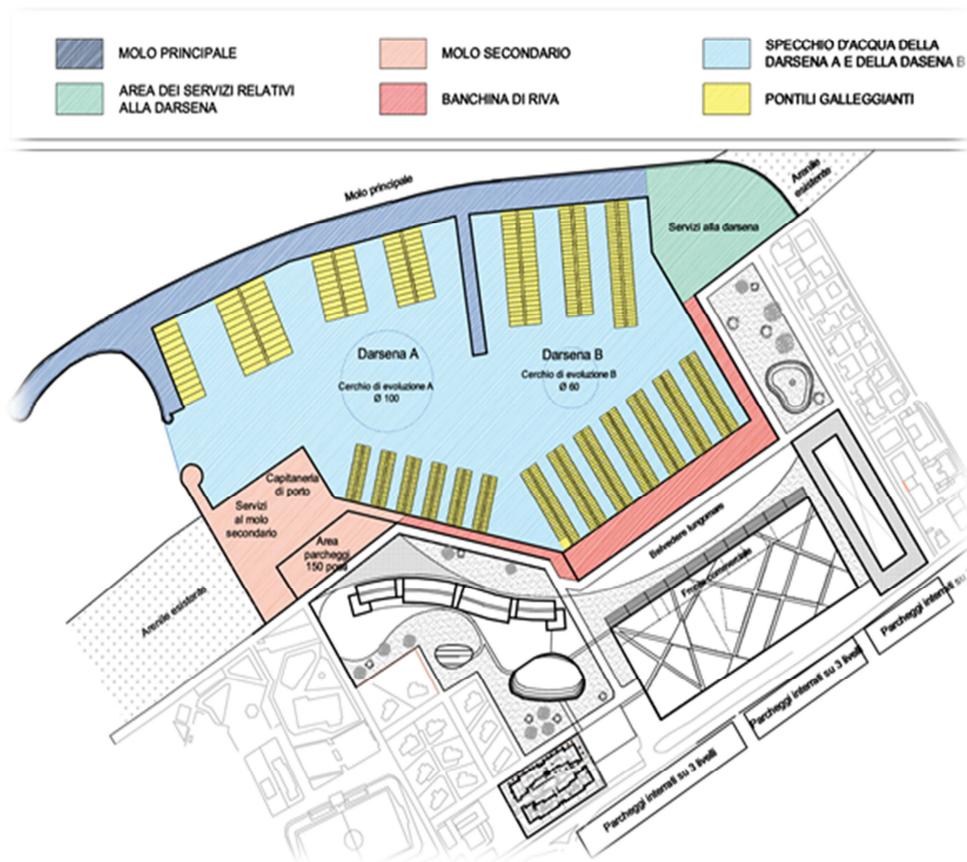
pavimentazioni di finitura previste, tutte le altre opere e forniture non espressamente descritte ma che saranno contenute nelle sezioni di progetto e nei computi

- Realizzazione dell'area dei servizi relativi alla darsena mediante lo sbancamento dell'arenile relativo all'intervento, realizzazione della sezione di progetto mediante la fornitura e posa in opera dei materiali previsti quali: massi naturali di categoria e tipologia come sarà indicato nelle sezioni di progetto, tutte le altre opere e forniture non espressamente descritte ma contenute nelle sezioni di progetto e computi
- Realizzazione del molo secondario e dell'area relativa ai servizi al molo suddetto e alla capitaneria di porto mediante il dragaggio della parte di fondale e lo sbancamento dell'arenile relativi all'intervento, realizzazione della sezione di progetto mediante la fornitura e la posa in opera dei materiali previsti quali: massi naturali e/o artificiali di categoria e tipologia come indicato nelle sezioni di progetto, cassone in calcestruzzo prefabbricato, materiale vario per il riempimento della sezione del molo e materiali per piano di posa pavimentazioni di finitura previste, tutte le altre opere e forniture non espressamente descritte ma che saranno contenute nelle sezioni di progetto e computi
- Realizzazione della Banchina di riva e della *Darsena A* e *Darsena B*, mediante il dragaggio della parte di fondale e lo sbancamento dell'arenile relativi all'intervento, realizzazione della sezione di progetto mediante la fornitura e la posa in opera dei materiali previsti quali: massi naturali e/o artificiali di categoria e tipologia come indicato nelle sezioni di progetto,

pali della dimensione indicata nella sezione di progetto per la creazione cassa di colmata, pietrame vario e sabbia per il riempimento proveniente dai dragaggi precedenti e materiali per piano di posa pavimentazioni di finitura previste, tutte le altre opere e forniture non espressamente descritte ma contenute nelle sezioni di progetto e computi

- Realizzazione delle Opere di Urbanizzazione e pontili galleggianti previste nel progetto secondo programma lavori e costituite dalla realizzazione dei sotto servizi, delle massicciate stradali e parcheggi, dei pontili mobili galleggianti e relative linee e delle varie finiture previste nel progetto e nei computi di progetto. I pontili galleggianti sono stati dimensionati di ampiezza pari a due metri per pontili di lunghezza inferiore a cento metri e per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza fino a dieci metri; e di ampiezza pari a due metri e mezzo per pontili di lunghezza contenuta tra cento e centocinquanta metri e per l'ormeggio di imbarcazioni di lunghezza compresa tra dieci metri e venti metri
- Realizzazione degli annessi strettamente portuali, dei quali si intendono i fabbricati con funzione strettamente legata al porto, come ad esempio la capitaneria di porto e i servizi ai moli, tutti previsti nel progetto secondo programma lavori e costituiti dalla realizzazione delle opere che saranno previste nelle tavole di progetto relative ai singoli edifici e nei computi di progetto
- Ultimazione delle Opere di urbanizzazione, secondo programma lavori e costituite dalle opere di finitura, arredo e verde per ultimare le aree di intervento secondo progetto e computi.

Durante le fasi di lavorazione verranno impiegati mezzi marittimi in grado di fornire e porre in opera il materiale necessario come massi, cassoni prefabbricati, pietrisco, in modo da limitare il traffico di automezzi per la fornitura dei materiali. Si provvederà ad allestire un impianto di betonaggio autonomo per la produzione e la fornitura del calcestruzzo necessario, al fine di evitare il transito delle betoniere. Il cantiere e le sue aree di stoccaggio del materiale sarà organizzato nelle aree all'interno della zona di intervento.



"Progetto opere a mare del Porto"

2.2 Opere a Terra: Organizzazione e Programma

Le opere a terra sono previste da realizzarsi per la maggior parte all'interno dell'area ex Marlane ed in parte all'interno dell'area demaniale.

Possono essere sinteticamente raggruppate in:

- **Attrezzature private:** costituite da tutti gli edifici (residenziali, commerciali, turistici, artigianali, ecc.), piazze, parcheggi pertinenziali, box, verde privato, verde attrezzato di uso pubblico, viabilità, percorsi pedonali inseriti all'interno del perimetro del porto, ecc. In particolare per l'area turistico ricettiva è previsto un albergo con capacità di n.152 posti letto e 72 apparta-hotels sia monolocali che bilocali, occupando una superficie a terra di 5.400 mq e un volume previsto di 32.400 mc. Sarà realizzata anche un'area residenziale di nuova costruzione di n. 60 unità abitative e n. 13 locali commerciali, con un volume previsto di 22.500 mc, che segue i dettami della bioedilizia e del risparmio energetico.
- **Attrezzature d'interesse collettivo:** la sala convegni e l'area del capannone da riqualificare in cui, in special modo, si allocheranno servizi polifunzionali per il commercio, la ricerca e il turismo, altre eventuali funzioni pubbliche da allocarsi in sito. In particolare si prevede: una struttura dalla duplice funzione teatro/sala convegni di capienza di circa 600/700 posti a sedere e con una consistenza di più di 3.000 mq, mentre la riqualificazione del capannone sarà finalizzata a contenere servizi polifunzionali per il commercio, la ricerca e il turismo, coinvolgendo una superficie a terra di 26.250 mq.

Un altro ambito di intervento coinvolgerà un'area rimessaggio/produttiva per la realizzazione di un capannone di 4.200 mq; tale capannone permetterà lo sviluppo delle lavorazioni tipiche artigianali e quindi l'incremento della occupazione locale.

Opere pubbliche - aree esterne al perimetro del porto, modifica del lungomare esistente che viene in parte ridefinito come lungo porto attrezzato, parcheggi pubblici distribuiti a seconda della stima di fabbisogno all'interno delle varie aree di intervento fino a servire un'utenza di circa 5.000 posti auto, verde pubblico di cui un'area sarà destinata all'interramento del depuratore comunale e la riconfigurazione della viabilità in funzione del nuovo progetto dell'intero complesso.

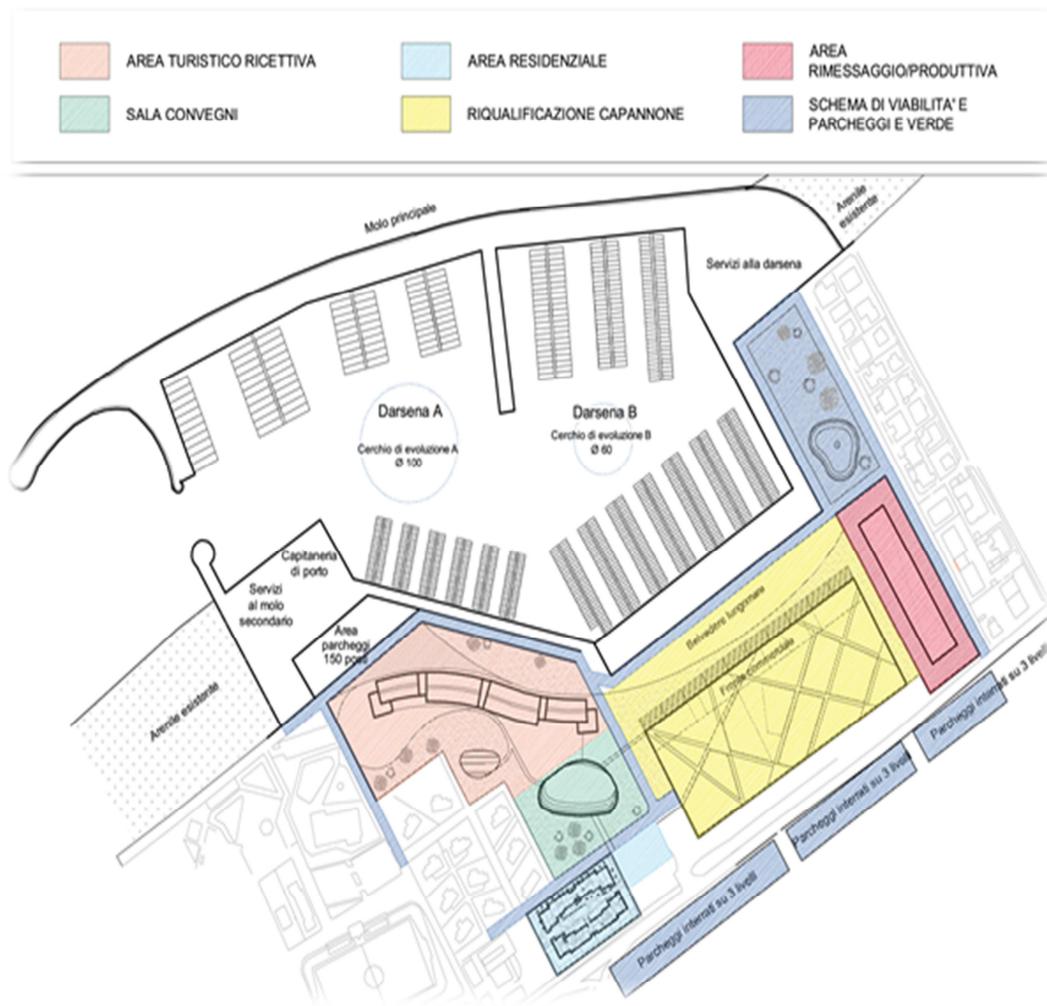
Il periodo di tempo complessivo previsto per la realizzazione di tali opere è stimato di circa tre anni dall'inizio delle lavorazioni.

Le opere a terra sono state concepite correlate tra loro, ma al tempo stesso anche indipendenti grazie alla vastità dell'area di intervento; tale caratteristica permette l'esecuzione simultanea delle lavorazioni nei vari ambiti pur non interferendo una con l'altra, perché "il cantiere" viene considerato come l'unione di "più cantieri".

Dopo una prima fase di organizzazione della viabilità generale di cantiere, ogni ambito potrà procedere in maniera autonoma rispetto agli altri e quindi limitare notevolmente i tempi di realizzazione.

Al termine dei vari ambiti, si tornerà ad ultimare l'intero complesso con le opere di urbanizzazione tra cui strade e parcheggi.

Le opere a terra sono di completamento e integrazione ai servizi al porto e potenziano l'economia locale grazie a strutture turistico/ricettive.



"Progetto opere a terra del Porto.

3 COMPATIBILITA' AMBIENTALE

3.1 Un porto ecosostenibile

Il proposito di realizzare un Porto Turistico eco-sostenibile è una scelta progettuale che va oltre i requisiti richiesti dalla normativa ambientale, in quanto è convinzione che negli anni a venire, strutture portuali eco-sostenibili, a basso consumo energetico, più che un vincolo costituiranno motivo di qualità e di eccellenza, più che un costo un elemento di competitività della struttura.

Negli indirizzi del programma quadro a sostegno dello sviluppo, l'Unione Europea e il Governo Italiano, hanno dato ampio spazio alle politiche della sostenibilità.

Anche le regioni hanno specificato gli ambiti di applicazione di tali indirizzi, tra questi il settore delle costruzioni, con incentivi per favorire il risparmio energetico, la bioedilizia, i progetti ecocompatibili.

Una volta stabilito il progetto preliminare e concordato modalità e tempi per l'adozione del progetto esecutivo, si proporrà di definire i lineamenti di un accordo tale da configurare il porto turistico come "progetto pilota ecosostenibile" di interesse pubblico.

A seguire il gruppo di progettazione iniziale verrà integrato con progettisti in grado di implementare il progetto esecutivo di tutte le soluzioni tecnico-progettuali necessarie a configurare blocchi di edifici e parti del progetto con i criteri costruttivi propri della bioedilizia e del risparmio energetico.

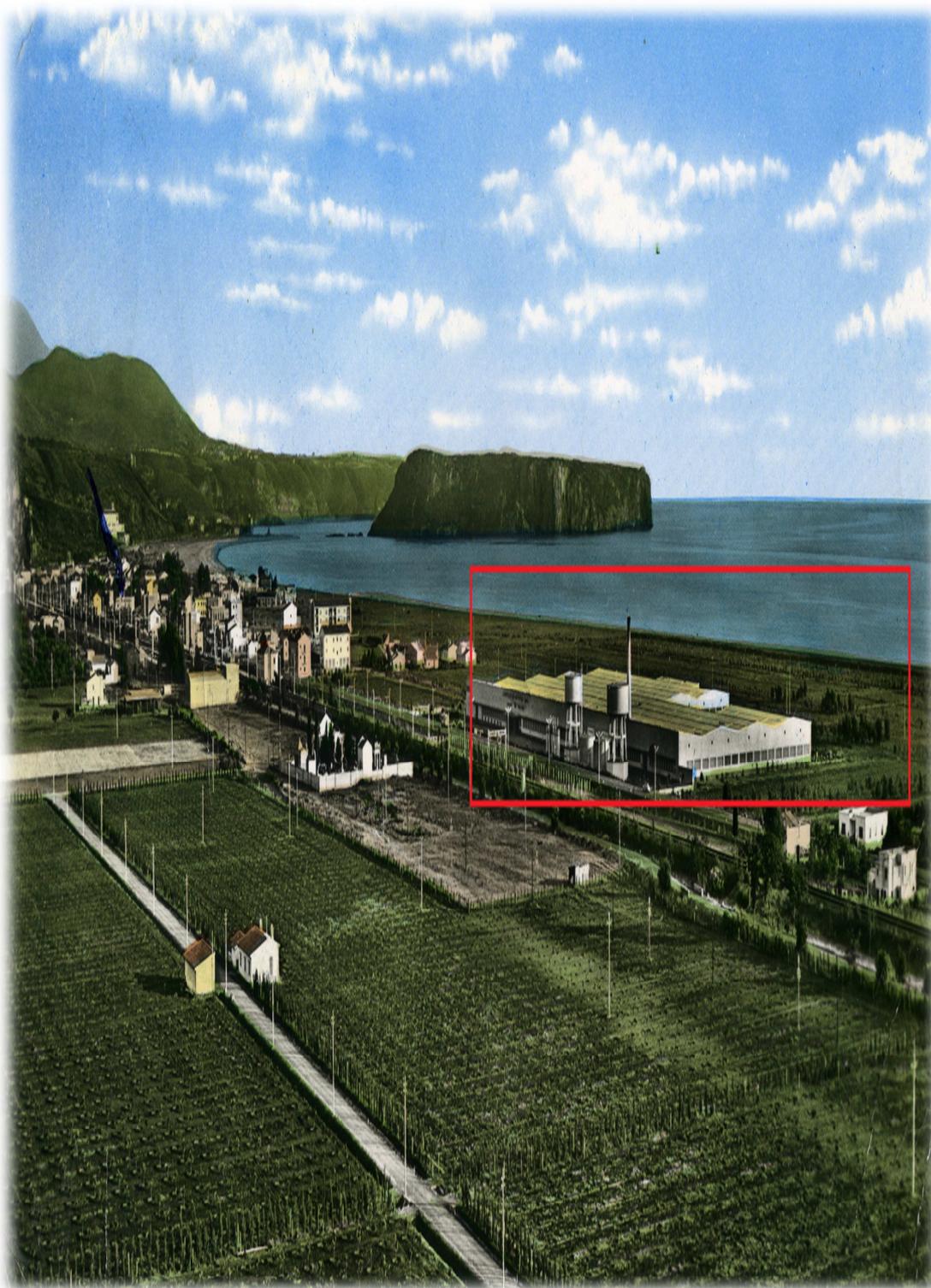
3.2 Nautica e idrogeno

Il progetto ha tra i suoi obiettivi la volontà di ricercare enti o associazioni di categoria nazionali e locali con i quali sottoscrivere accordi e programmi di collaborazione finalizzati alla sostenibilità ambientale da perseguire attraverso azioni concordate tra le pubbliche amministrazioni e gli operatori del settore della nautica, in particolare le attività indirizzate a sperimentare la produzione di idrogeno, la sua distribuzione e utilizzazione per l'alimentazione di motori marini nei porti turistici.

Lo scopo è realizzare un Porto Turistico ecosostenibile al cui interno vengano applicate le migliori tecnologie per il risparmio energetico con l'uso di fonti energetiche alternative.

3.3 Impresa e ricerca

La realizzazione del porto turistico di Praia a Mare costituirà una leva formidabile per la crescita di tutta la filiera delle imprese del territorio legate alla produzione dei servizi al diportismo, ed offrirà nuove opportunità occupazionali professionali e imprenditoriali. Tramite il porto turistico ecosostenibile si può definire con il Comune di Praia a Mare un "progetto pilota" per la sperimentazione nell'area portuale di sistemi edificatori propri della bioedilizia e a basso impatto energetico, che naturalmente può costituire la premessa per l'avvio di una attività di ricerca e di nuove produzioni legate alla sostenibilità dei prodotti.



"Zona industriale Marlane; la delimitazione in rosso indica il luogo per la costruzione del porto"



"Progetto tridimensionale, effettuato al computer dal comune di Praia a Mare, del porto turistico.

4. Il possibile finanziamento del progetto

La collaborazione tra settore pubblico e privato ha assunto in Italia sempre maggiore rilevanza come conseguenza alla crescente esigenza di non gravare eccessivamente la finanza pubblica a fronte di una situazione di indebitamento dello Stato sempre più pressante.

Una delle formule più utilizzate in tal senso è stata per lungo tempo e continua ad esserlo la concessione dei lavori pubblici, disciplinata dagli artt. 142 e ss. D.lgs. 163/2006, che permette all'imprenditore privato di realizzare a proprie spese un'opera di pubblica utilità nella prospettiva di vedersi ripagato l'investimento mediante la successiva gestione dell'opera stessa.

Il ***Project Financing*** (o finanza di progetto) costituisce un'importante evoluzione della concessione di costruzione e gestione di opera pubblica, presentando delle peculiarità, tali da renderla una soluzione appetibile per tutti i soggetti coinvolti.

Dopo essersi sviluppata inizialmente nel settore privato per il finanziamento di iniziative economiche caratterizzate da elevati fabbisogni di risorse finanziarie, negli ultimi anni la finanza di progetto ha trovato applicazione anche nel settore pubblico e di pubblica utilità, costituendo una modalità di finanziamento di operazioni di "Partenariato Pubblico-Privato", intese quali operazioni di cooperazioni tra le autorità pubbliche ed il mondo delle imprese private finalizzate al finanziamento, alla costruzione o rinnovamento, alla gestione ed alla manutenzione di un'opera pubblica o alla fornitura di un servizio pubblico.

Il project financing, dunque, può essere definito come un'operazione di finanziamento a lungo termine, tramite l'utilizzo di una società

neocostituita, con la quale il promotore privato si assume gli oneri di progettazione, realizzazione, manutenzione, gestione e finanziamento dell'opera di pubblica utilità, concordata con il soggetto pubblico secondo specifiche modalità.

Le origini di questa tecnica finanziaria risalgono al 1299 circa, quando la Corona inglese negoziò una forma di prestito con i Frescobaldi, famiglia di banchieri italiani, per sviluppare una miniera d'argento nel Devon.

Questa forma di finanziamento è un'operazione a cui partecipano diversi soggetti, a vario titolo, ed il suo successo dipende dall'assunzione da parte di ognuno di specifiche responsabilità in base alla corretta allocazione dei rischi.

I principali soggetti coinvolti nella finanza di progetto sono il promotore, la società di progetto, la Pubblica Amministrazione ed il finanziatore.

Il ***promotore*** è colui che assume l'iniziativa di promuovere il *project financing*, determinando le linee d'azione, nonché impostando e gestendo la struttura finanziaria del progetto tramite l'investimento in capitale di rischio della società di progetto neo costituita ed il reperimento dei finanziamenti necessari.

Il ***soggetto di progetto*** è un'impresa autonoma rispetto ai soggetti promotori e costituita appositamente per la gestione della specifica operazione di project financing³².

Assume direttamente la responsabilità imprenditoriale del progetto tramite il conferimento del capitale del rischio da parte degli investitori.

³² Cfr. vedi sito internet: <http://www.utfp.it/>.

Deve avere la forma giuridica di una società di capitali, in quanto caratterizzata da una responsabilità limitata al capitale sociale, che permette una separazione economica e giuridica fra il patrimonio del promotore ed il patrimonio della società di progetto.

Può essere costituita in forma totalmente privata, oppure in forma mista con la partecipazione di soggetti pubblici e privati, così comportando per la Pubblica Amministrazione, un duplice ruolo di apportare capitale di rischio e monitorare nell'interesse pubblico l'attività di realizzazione e gestione del progetto.

La **Pubblica Amministrazione**, è un soggetto fondamentale delle iniziative di project financing applicate alla realizzazione e gestione di opere pubbliche. La pubblica amministrazione ha il potere concessorio.

I **finanziatori** sono coloro che forniscono il capitale di rischio alla società di progetto. Sono questi, generalmente, gli stessi promotori del progetto, tuttavia quote di capitale di rischio possono essere sottoscritte anche dai soggetti pubblici interessati alla realizzazione dell'opera, o anche dai finanziatori esterni.

Può anche accadere che i costruttori, i fornitori o gli utenti dell'opera sottoscrivano quote di capitale di rischio.

I finanziatori sono i prestatori di mezzi di terzi, si uniscono spesso, soprattutto nel caso del finanziamento delle grandi opere infrastrutturali, in un pool di istituti finanziari composto da istituzioni creditizie con caratteristiche diverse: Banche Centrali dei paesi in cui sono localizzati i progetti, istituzioni sovranazionali di aiuto allo sviluppo, banche private.

Come si è accennato in precedenza, i finanziatori possono anche svolgere il ruolo di promotori del progetto e possono sottoscrivere

quote del capitale di rischio della società di progetto, divenendo così anche investitori diretti ed assumendo, quindi, una parte del rischio imprenditoriale del progetto.

4.1 Vantaggi e Svantaggi del Project Financing

VANTAGGI:

La validità del P.F. diventa evidente attraverso l'analisi dei vantaggi:

- ✓ ***Economici:*** certezza del costo nel tempo unito al rinvio di ogni spesa al momento dell'utilizzo dell'opera realizzata
- ✓ ***Procedurali:*** unico interlocutore che coordina le diverse fasi del processo ottimizzando i tempi di realizzazione
- ✓ ***Tecnici:*** convergenza delle fasi di progettazione, esecuzione e gestione nell'unico interesse di perseguire la miglior qualità.

SVANTAGGI:

- ✓ Indebolimento degli stimoli all'efficienza
 - ✓ Complessità nelle relazioni tra i vari soggetti
 - ✓ Rischio di utilizzo del finanziamento a basso costo eludendo la Normativa sull'indebitamento
- In conclusione, le caratteristiche principali, i vantaggi e gli svantaggi di un'operazione di Project Financing possono essere riassunte così:
- il progetto è in grado di generare flussi di cassa sufficienti a ripagare i finanziamenti ottenuti

- si devono separare i fabbisogni finanziari del progetto da quelli dei promotori
- si costituisce un'unità economica specifica, sotto forma di società alla quale vengono destinati i finanziamenti
- all'operazione partecipano molti soggetti diversi: ciò permette una divisione dei rischi del progetto (attuata attraverso la contrattualistica) e l'assunzione del rischio di investimento da parte dei soggetti investitori.

4.2 Il caso dei porti turistici

Previsione e gestione dei costi di costruzione, controllo dei tempi di realizzazione, previsione e raggiungimento dei conti economici di gestione e dei flussi futuri di cassa disponibile, costituiscono, anche nel caso dei porti turistici, le variabili critiche su cui concentrare l'attenzione dei soggetti attori di una operazione di project financing, al fine di garantirne il successo.

Il tutto deve poi essere supportato da un corpo contrattuale rigoroso e completo, che regoli giorno per giorno i rapporti tra i soggetti attuatori, rapporti per loro natura complessi e conflittuali. La costruzione di porti turistici con la tecnica del project financing potrebbe rivelarsi una soluzione controversa.

Per un verso la costruzione di un porto turistico "marina" rappresenta, alla pari di altri esempi di infrastruttura, una tipica opportunità di investimento strutturabile mediante project financing.

CONCLUSIONI

Questo lavoro cerca di spiegare in che modo una città di mare, come Praia a Mare, possa essere rivalutata, in senso turistico, cercando di sfruttare le risorse che offre, sia economiche che naturali.

La riqualificazione dell'Isola di Dino e la possibile costruzione di un porto turistico, porterà diversi vantaggi.

Questi vantaggi si possono dividere in:

- Paesaggistici e naturalistici, i quali porteranno ad un rinnovamento dell'Isola di Dino, per far sì che venga ripulita da ogni forma di inquinamento, portato dagli scarichi a mare da parte delle imbarcazioni durante il periodo estivo, dove l'affluenza di turisti diportisti, si moltiplica
- Si avrà la possibilità di rendere la città più organizzata, da un lato l'Isola di Dino con la sua struttura ricettiva, e il suo paesaggio naturale da ammirare e viverlo in un certo senso; dall'altro lato la costruzione del porto turistico, in una zona dismessa, la quale porterà ad un legame tra pubblico e privato.

Due zone differenti, per quanto riguarda la loro posizione, ma allo stesso tempo tra loro collegate.

Il piano di riqualificazione, a mio avviso, comporterà una notevole crescita delle opportunità di lavoro, in diversi campi, edilizia per la ristrutturazione dell'impianto alberghiero presente sull'Isola di Dino e per la costruzione del porto turistico ma anche per la costruzione di nuovi alberghi nel retroterra portuale; nel campo turistico per la presenza di queste strutture una volta completate. Realizzare un significativo e concreto rilancio del settore turistico, soprattutto quello

nautico, praiese è stata una delle priorità programmatiche e progettuali, sin dal suo primo insediamento.

In quest'ottica un'approvazione di un concreto piano strategico di marketing turistico, consentirebbe di riposizionare l'immagine della città di Praia a Mare con un'offerta chiara di prodotti turistici, commercializzabili, rafforzandola con azioni interne di marketing, sviluppando una migliore cultura del mare, di accoglienza e ospitalità. Le azioni di comunicazione e promozione è il primo passo, importante, verso un nuovo modo di integrazione del paese, cogliendo il desiderio dei turisti, e la capacità della popolazione praiese di creare emozioni positive e di appellarsi a livello internazionale.

Un altro passo molto importante è quello di costruire una cultura collettiva dell'ospitalità, della valorizzazione e della preservazione del patrimonio locale naturale, di storia e tradizione.

I grandi numeri del turismo contemporaneo impongono una riflessione sul concetto di "Qualità" del sistema turistico nazionale; si tratta, infatti, di un concetto di grande importanza da cui dipendono scelte cruciali e strategiche per il futuro della località turistica.

Ci sono amplissimi margini per migliorare, e in particolare, per favorire l'integrazione tra la fascia costiera, dove nei periodi di alta stagione, si concentrano notevoli presenze di turisti, e il territorio retrostante, dove vi sono varie attrattive, soprattutto naturali, ma spesso penalizzato dalla mancanza o l'inadeguatezza delle infrastrutture e della carenza qualitativa dell'offerta turistica nel suo complesso.

Perciò si dovrebbe puntare sull'eccellenza del territorio, sulla qualificazione anche delle risorse umane su un'intensa azione di promozione.

Gli interventi di comunicazione, ovvero di pubblicità in un certo senso, sono finalizzati per promuovere l'area turistica, dunque, in una località, in questo caso Praia a Mare, dove per un notevole periodo di tempo il turismo non ha raggiunto un picco di notevole importanza, attuare questo tipo di "strategia", dopo aver riqualificato, e soprattutto rinnovato, in termini di infrastrutture, come un porto turistico, e nuovi interventi al turismo sia marittimo che terrestre, l'area, potrebbe, riportare la località ad una posizione positiva, dal punto di vista economico, culturale e naturalistico.

Lo scopo è quello di "spiegare, informare" e far comprendere le bellezze le potenzialità e il fascino del territorio, in altre parole, riportare l'immagine di Praia a Mare, alla posizione turistica, come quella di un tempo.

In sintesi questo elaborato cerca di dimostrare che, sfruttando le diverse risorse che offre un territorio, e cercare di guardare al futuro, come si possano creare nuove economie utili al fine di portare benessere e ricchezza ad esso e alla popolazione che lo compone, e in qualche modo di renderlo unico.

BIBLIOGRAFIA

- Totaro E., *Il Sistema dei Porti Turistici*, 2004, RCE edizioni.
- Aloj Totaro E., *Ecologia del Turismo- Compatibilità ambientale dei fenomeni turistici e strategie di turismo sostenibile*, 2001, Edizioni Giuridiche Simone.
- Andriola L., *Turismo durevole e Sviluppo Sostenibile: il quadro di riferimento italiano*.
- Guida Praia a Mare e territori limitrofi. Cosenza, 1978, Editore G. Lucente.
- Camarsa G., *Rapporto Sullo Sviluppo Sostenibile*, Fondazione Eni Enrico Mattei, 2003
- Musso E., *Città portuali: l'economia e il territorio*, Milano, 1996, Franco Angeli.
- Lombardi, P.L., Malocchi, A., *Navigazione e Ambiente. Un confronto con i costi esterni delle altre modalità di trasporto*, Milano, 2001, Franco Angeli.

- Hoyle B. S.; Pinder D. A.; Husain M. S., *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del water front*, 1994, Mursia.

ringraziamenti

Un ringraziamento sentito per la guida competente e solerte va al prof. Enrico Totaro che con pazienza e spirito critico mi ha seguito, sostenuto, consigliato e aiutato durante lo svolgimento di questo lavoro.

Voglio inoltre ringraziare il dott. Antonino De Lorenzo, e il Presidente della Pro Loco di Praia a Mare, il sig. Francesco Di Giorno i quali mi hanno fornito utili suggerimenti.

Infine desidero ringraziare i miei amici e colleghi, in particolare Francesco Gaudioso, con il quale ho condiviso sia momenti difficili e non, in questi anni di studio.