EUT EDIZIONI UNIVERSITÀ DI TRIESTE

Bollettino della ASSOCIAZIONE ITALIANA di CARTOGRAFIA 2018 (164), 62-72

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)
http://www.openstarts.units.it/dspace/handle/10077/9933

DOI: 10.13137/2282-572X/24404

Nuove forme di turismo per l'Area costiera nebroidea: il ruolo del porto turistico di Capo d'Orlando

New forms of tourism for the Nebrodi coastal area: the role of tourist port of Capo d'Orlando

Sonia Gambino

Università degli Studi di Messina; sgambino@unime.it

Riassunto

Il presente lavoro mostra, attraverso l'analisi di uno specifico caso di studio, il contributo che il turismo nautico può offrire nell'individuazione e nella valorizzazione delle risorse locali, in un'ottica di sviluppo integrato per promuover le specificità locali e accrescere l'accessibilità al patrimonio culturale e naturalistico. Il ruolo della portualità turistica è sempre più determinante nell'economia del mare. La fascia costiera nebroidea costituisce un percorso suggestivo in cui si alternano elementi di naturalità di grande pregio, in cui i caratteri fisici sono ben conservati, ad altri elementi, invece, in cui i livelli di criticità ambientale sono accentuati dai costanti fenomeni di erosione. Il porto turistico di Capo d'Orlando si inserisce nella Costa Saracena luogo di antiche tonnare e di incontrastate bellezze naturali e culturali. Considerata la naturale vocazione turistica di quest'area, così ricca di spiagge, golfi, insenature ed aree protette, il vantaggio competitivo legato alla costruzione di porti turistici potrà contribuire ad elevare l'attrattività del territorio nebroideo.

Parole chiave

Porti, Capo d'Orlando, Turismo nautico

Abstract

The role of tourist ports has always had a determining impact on sea-based economies. The Nebrodi coastal region offers an interesting route that features well-preserved natural areas well as areas where there has been a critical environmental impact accentuated by constant erosion. Great areas of undisputed natural and cultural beauty can be found on the fantastic Costa Saracena (Saracen Coast) historically known for its ancient practices of tuna fishing. Considering the natural tourist attraction of this area, so rich in beaches, coves, creeks and protected natural areas, the competitive advantage linked to the construction of tourist ports could increase the attractiveness of the Nebrodi territory. Tourist ports could contribute to the development of the local tourist service economy and increase accessibility to the local cultural and natural heritage. The creation of tourist ports could bring attention to the Nebrodi area, favour territorial excellence and increase the value of the area as a tourist attraction.

Keywords

Ports, Capo d'Orlando, Nautical tourism

1. Premessa

Il turismo nautico si colloca idealmente fra il turismo del mare e il diportismo nautico ed è definibile come l'insieme di attività turistiche svolte sul mare e sulla costa (ma anche nelle acque interne navigabili) con l'ausilio di unità da diporto che possono essere utilizzate sia per gli spostamenti, sia per il soggiorno. All'interesse prevalentemente «nautico» si associano, infatti, in questa forma di turismo, anche le attività che i suoi praticanti svolgono a terra, una volta che il natante è approdato (Benevolo, 2011, p. 108).

Il turismo nautico assume rilevanza strategica e diviene significativo valore aggiunto dell'offerta turistica delle regioni costiere, svolgendo un ruolo sempre più determinante nell'economia del mare.

L'offerta e la qualità delle infrastrutture, la consistenza dei posti barca offerti lungo i litorali, la loro capillarità, segnatamente alla facilità di accesso, risultano tutti elementi di fondamentale importanza per lo sviluppo e la crescita del comparto (Madau, Contini, 2009).

Il turismo nautico è riconosciuto a tutti gli effetti come uno dei pilastri della strategia della Commissione Europea per promuovere lo sviluppo del turismo sulle coste che considerai l'insieme dei mutamenti di carattere ambientale e per rivitalizzare le economie dei territori.

Progettare un porto significa avvicinare e legare indissolubilmente la terra al mare, attraverso un emozionante continuum di elementi naturali e antropici. In altri termini il porto diventa insieme luogo di accoglienza e motivo di fruizione del paesaggio per il turista che giunge dal mare.

L'obiettivo è quello di considerare il mare come elemento primario del territorio. La risorsa mare, oltre che come occasione per la balneazione, va intesa come comunicazione, storia e cultura, civiltà, natura e può essere integrata con gli altri prodotti turistici. I porti sono finalizzati a diventare luoghi di informazione e accoglienza turistica. I quasi 7.500 km di coste italiane affacciati in posizione centrale sul Mare Mediterraneo, ricco di attrattive storiche e paesaggistiche, ideale per la navigazione da diporto, rappresentano una condizione fisica ottimale per lo sviluppo dei porti turistici (ISNART, 2009). In particolare, i porti turistici debbono costituire il fulcro delle aree costiere in chiave di riorganizzazione delle aree interne. I porti sono chiamati ad assumere il ruolo di "gate" anche dell'entroterra ed elemento strategico di accesso ai territori interni, i luoghi della visita e della scoperta "a terra", comprendendo le risorse territoriali di tipo naturale, antropico, culturale, storico, paesaggistico, ecc. a cui il turista nautico potrebbe essere interessato e a cui può accedere dal mare attraverso gli approdi (Benevolo, 2011).

2. Il «Piano di sviluppo della nautica da diporto» della Regione Siciliana

La definizione attuale della navigazione da diporto è sancita dall'articolo 1, comma 2 del D.Lgs n. 171/2005 secondo il quale la navigazione da diporto è l'attività effettuata in acque marittime o interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro. In base al D.P.R 2 dicembre 1997 n. 509, si definisce porto turistico quel "particolare tipo di infrastruttura portuale costruita o dedicata ad un uso prettamente diportistico, dotata di attrezzature di rimessaggio, riparazione e rifornimento dei natanti di varia stazza di tipo turistico, amatoriale o sportivo".

Il «Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana»[1] è stato lo strumento che ha consentito il coinvolgimento del territorio siciliano in questa tipologia di sviluppo turistico ponendo valide premesse per l'evoluzione del diportismo nautico con concrete capacità competitive. Le direttive del Piano hanno consentito l'individuazione del patrimonio delle infrastrutture portuali esistenti nell'Isola, attraverso un apposito censimento, e la promozione dell'azione di potenziamento di numerose strutture espressamente dedicate al diporto.

Nel dettaglio le finalità generali del Piano si possono riassumere nei seguenti quattro punti, perfettamente inquadrabili nella sintesi di una politica turistica tesa alla destagionalizzazione dell'offerta e alla diversificazione del prodotto:

1) promozione turistica dell'ambiente naturale costiero nell'ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo diffuso su tutto il territorio;

1 Approvato con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 16.11.2001.

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

2) recupero dell'immagine del paesaggio costiero nelle componenti naturali ed antropiche;
3) incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare;
4) riorganizzazione e qualificazione del sistema dell'offerta turistica costiera (Regione Siciliana, 2006, p. 5).

Pertanto, le azioni dovranno puntare sul miglioramento della qualità paesaggistica ed ambientale della fascia costiera favorendo le iniziative capaci di destare effetti sinergici tali da contribuire alla crescita economica della Regione. Inoltre, si dovrà: tutelare e valorizzare i tratti di costa (emersa e sommersa) aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale attraverso l'incentivazione della conoscenza delle aree di interesse naturalistico marine e terrestri; riorganizzare e riqualificare i tratti urbanizzati migliorando le strutture e l'arredo dei centri costieri; rendere più accessibili le spiagge, dotandole di servizi necessari all'accoglienza; sviluppare la fruizione pubblica e l'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera; adeguare e sviluppare il sistema della portualità turistica incrementando la ricettività ed i servizi per la nautica da diporto, individuata come attività generatrice di lavoro specializzato (Regione Siciliana, 2006, p. 5).

Anche il turismo nautico, come del resto altri settori, si trova ad affrontare, da una parte, le grandi sfide connesse all'offerta di spazi in un contesto di sviluppo turistico e, dall'altra, all'incremento della portualità in paesi viciniori, le cui coste si stanno attrezzando per offrire un gran numero di posti barca a prezzi competitivi (Regione Siciliana, 2005). Viene così offerta al turista una "prospettiva" diversa di conoscenza del territorio siciliano, perché, anziché rafforzare l'antica (e turisticamente superata) distinzione tra costa ed interno, se ne propone una fruizione integrata capace di offrire al viaggiatore un'esperienza *leisure*, ma anche culturalmente significativa.

I porti turistici diventano porte d'ingresso del sistema turistico siciliano che ha il principale punto di forza nella sua vocazione marinara, cioè nel mare, nel clima, nelle bellezze naturali e antropiche.

Il sistema dei porti turistici può configurarsi come un progetto strategico con l'obiettivo di sviluppare un'offerta turistica completa, attraverso percorsi naturalistici, enogastronomici e storico-culturali. Così il porto turistico diventa la "porta d'ingresso" verso un mondo da scoprire, che racchiude in sé piccole "perle" di cultura locale, spesso ancora sconosciute.

Il sistema della portualità turistica siciliana attribuisce, infatti, agli accessi dal mare il ruolo di strumento per coniugare la costa con le aree interne facendo dell'insieme il volano della diffusione di effetti diretti e indotti del turismo sul territorio grazie agli itinerari che dai porti si possono percorrere contribuendo alla diversificazione dell'offerta per la destagionalizzazione dei flussi turistici (*Sicilia. Guida del diportista*, 2007).

Nell'ambito dell'utilizzo di tecnologie innovative il progetto prevede la dotazione di un wall elettronico, installato nell'edificio YACHT CLUB (ristorante e bar), da cui il turista o l'utente mare potranno ottenere informazioni utili sulla città, sulle offerte turistiche, sulle previsioni del tempo, etc.

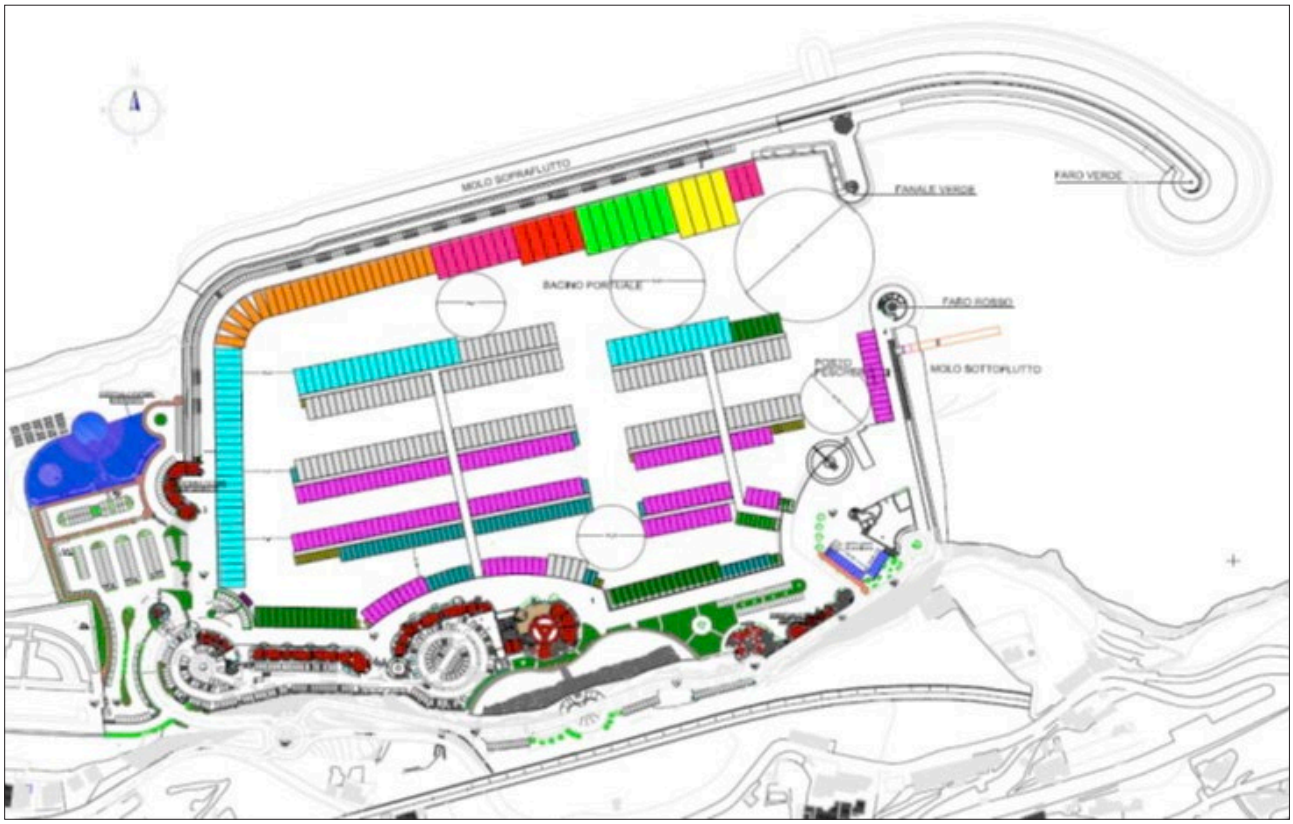
Tutto questo insieme alle risorse geografiche, culturali, artistiche, rappresentano quell'*unicum* che contribuirà ad esaltare gli effetti positivi dell'antropizzazione operata nell'ambiente, sintesi di quegli elementi di forza che in una logica di sviluppo daranno vita al "distretto nautico regionale" (Porretto, 2005).

3. Caratteristiche del porto turistico di Capo d'Orlando

Il porto turistico di Capo d'Orlando, per anni vissuto nel limbo delle opere incompiute assieme a tante altre realtà similari, in soli due anni ha visto il completamento dell'opera che è stata inaugurata nel luglio del 2017. L'infrastruttura, che si colloca in un'area di grandissimo interesse turistico ponendosi baricentricamente tra il Parco regionale dei Nebrodi, i numerosi siti storico-archeologico-culturali, l'arcipelago delle isole Eolie e le principali direttrici marittime tirreno-joniche, costituisce un punto di riferimento per la nautica da diporto in Sicilia, soprattutto grazie a una posizione strategica che sollecita rotte di navigazione in tutto il Mediterraneo. Il "Porto Turistico Capo d'Orlando Spa" è la società che ha costruito l'approdo, in *project financing* e che lo gestirà attraverso MPN Network, Ente della Rete MPN Marinas di cui Capo d'Orlando Marina fa parte. L'opera, finan-

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

FIGURA 1 – Planimetria del porto di Capo d'Orlando



FONTE: Capo d'Orlando Marina

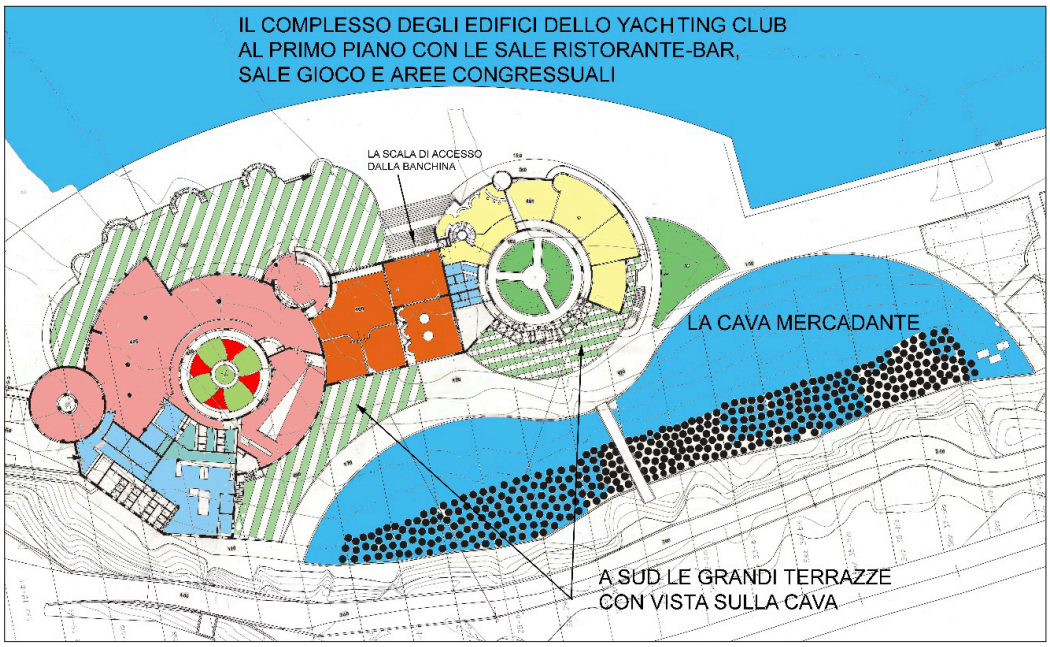


FIGURA 2
Planimetria
delle opere a terra

FONTE:
Nebrodi città aperta

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

ziata con fondi PO-FESR 2007-2013, è il frutto dell'ampliamento del vecchio porto ed è costata 60 milioni di euro[2]. La costruzione del porto di Capo d'Orlando rientra nell'Asse 3 dei fondi PO-FESR 2007-2013 "Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo".

Obiettivi del Progetto sono:

- il rafforzamento della competitività del sistema turistico siciliano attraverso l'ampliamento, la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta turistica ed il potenziamento di investimenti produttivi delle filiere turistiche;
- la valorizzazione delle iniziative di diversificazione e destagionalizzazione turistica al fine di sviluppare la competitività dell'offerta regionale nei mercati rilevanti (Regione Siciliana, 2010, p.24).

Il progetto, con piena coerenza nel novero delle azioni messe in campo dall'Amministrazione per il rilancio del waterfront e dell'offerta turistica legata al mare e alla sua fruizione. risponde alle seguenti esigenze:

- tutela dell'ambiente naturale costiero nell'ottica della sua integrazione con quello interno per lo sviluppo di un turismo sostenibile diffuso su tutto il territorio;
- recupero dell'immagine del paesaggio costiero nelle componenti naturali ed antropiche;
- incremento e diversificazione delle occasioni di fruizione del mare;
- riorganizzazione e qualificazione del sistema dell'offerta turistica costiera creando nuove opportunità per un turismo sostenibile.

Inoltre si è operato per:

- tutelare e valorizzare i tratti di costa (emersa e sommersa) aventi valore paesaggistico, naturalistico ed ambientale attraverso l'incentivazione della protezione e della conoscenza delle aree di interesse naturalistico marine e terrestri;
- riorganizzare e riqualificare i tratti costieri urbanizzati migliorando le strutture e l'arredo dei centri costieri;
- difendere il litorale dall'erosione marina e curare il ripascimento degli arenili, rendendo più accessibili le spiagge dotate di servizi necessari all'accoglienza delle persone e delle cose;
- sviluppare la fruizione pubblica e l'utilizzo turistico e ricreativo della zona costiera eliminando o riducendo le attività a rischio di inquinamento, discariche, ecc.;
- adeguare e sviluppare il sistema della portualità turistica incrementando la ricettività, le strutture ed i servizi per la nautica da diporto, individuata come attività generatrice di lavoro specializzato;
- migliorare la fluidità del traffico lungo la costa privilegiando un miglior uso della rete esistente e la valorizzazione di percorrenze e visuali, prevedendo la realizzazione delle necessarie aree di parcheggio fornite anche di servizi per le persone;
- riconvertire le aree dismesse lungo la costa rendendole occasioni di riordino paesistico ed urbanistico.

Grazie ai suoi 553 posti barca e alla sua posizione, questo porto si candida a diventare un punto di riferimento per la nautica da diporto e per la realizzazione di attività ed eventi nautici. Importanti sono le caratteristiche dell'infrastruttura che potrà ospitare imbarcazioni da 7,50 a 40 m di lunghezza. Presenta un fondale profondo dai 3,5 m ai 5 m e si sviluppa su un'area di 183.000 metri quadrati tra spazi interni e banchine. Inoltre, è dotato di un'officina per le riparazioni e il rimessaggio, 68 box e 860 posti auto di cui 156 coperti. Ai diportisti e ai soci è dedicato il piano superiore dei corpi centrali della struttura dove si trovano le sale dello Yacht Club e un grande ristorante dotato anche di spazi esterni.

Le opere architettoniche, ispirate ai principi della bioarchitettura e del risparmio energetico, si integrano perfettamente con il paesaggio circostante. Si tratta di un'opera pensata non solo per fornire servizi all'avanguardia agli appassionati del settore ma, anche, per arricchire le attrattive turistiche della città, con una "passeggiata" di negozi che si estende a livello della banchina su circa 3.000 metri quadrati e che comprende anche bar, ristorante e minimarket.

2 Il PO FESR Sicilia 2007-2013 è il Programma operativo regionale cofinanziato dall'Unione Europea che persegue gli obiettivi di sviluppo competitivo del sistema produttivo e di attrattività degli investimenti sul territorio regionale.

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

FIGURA 3 - Contesto territoriale del porto turistico di Capo d'Orlando

FONTE: Capo d'Orlando Marina

Fondamentale l'apporto occupazionale dell'opera. Il progetto avrà un impatto positivo sul Comune di Capo d'Orlando e sulla Regione Siciliana grazie alla creazione di 59 nuovi posti di lavoro diretti e 378 indiretti. In particolare, il progetto rispetta i criteri e gli obiettivi indicati nel Programma Operativo "Sicilia", che ha una linea di intervento specifica dedicata alla realizzazione di interventi strutturali ed infrastrutturali finalizzati all'attuazione del piano strategico regionale della portualità turistica, con priorità alla realizzazione di approdi sicuri nelle isole minori e nelle località di maggiore attrazione turistica. Il punto di forza di questo porto è correlato alla posizione competitiva che occupa, al centro del Mediterraneo a pochi chilometri dalle Eolie e dal Parco regionale dei Nebrodi. L'obiettivo principale della società concessionaria è rappresentato dalla promozione del nuovo Porto turistico orlandino sui mercati stranieri, con una forte attenzione ad una clientela selezionata e di qualità.

4. La localizzazione del porto di Capo d'Orlando all'interno di uno dei poli turistici d'eccellenza della città metropolitana di Messina

Il porto di capo d'Orlando, localizzato all'interno di uno dei Comuni più importanti della città metropolitana di Messina e favorito anche dalla sua splendida posizione geografica, si colloca lungo la costa settentrionale siciliana che si affaccia sul Mar Tirreno. Questo porto costituisce l'affaccio a mare di un'antica città le cui origini risalgono all'età dei Siculi quando era denomina-

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

ESERCIZI ALBERGHIERI

	ARRIVI				PRESENZE			
	ANNO	2016	2017		ANNO	2016	2017	
STRANIERI		2132	3118			5816	9709	
ITALIANI		15447	17819			44624	50900	
TOTALE		17579	20937			50440	60609	

ESERCIZI EXTRALBERGHIERI

	ARRIVI				PRESENZE			
	ANNO	2016	2017		ANNO	2016	2017	
STRANIERI		1232	1475			6708	7935	
ITALIANI		3162	4268			12347	14002	
TOTALE		4394	5743			19055	21937	

TOTALE

	ARRIVI				PRESENZE			
	ANNO	2016	2017		ANNO	2016	2017	
STRANIERI		3364	4593			12524	17644	
ITALIANI		18609	22087			56971	64902	
TOTALE		21973	26680			69495	82546	

FIGURA 4
Dati turistici
2016-2017

FONTE:
Servizio Turistico
Regionale Orlandino

ta Agatirno. Fino al 1925 Capo d'Orlando fu frazione del Comune di Naso. L'autonomia, che venne concessa dopo numerose manifestazioni popolari, fu sancita dalla Legge 25 giugno 1925 n. 1170. Oggi il Comune conta circa 13.000 abitanti che si triplicano durante il periodo estivo grazie alle migliaia di turisti che vi soggiornano. Ma, anche durante l'anno, questo centro rappresenta un punto di riferimento per la vivacità e la molteplicità degli esercizi commerciali e per i numerosi punti d'incontro, svago e divertimento. Capo d'Orlando ha acquisito negli anni una maturità turistica sempre più importante, con i suoi paesaggi e le sue bellezze artistiche e culturali; sicuramente il turismo nautico, correlato alla nascita del nuovo porto, potrà dare un ulteriore impulso alla crescita del territorio orlandino, che costituisce già un polo turistico balneare di prestigio internazionale. Nel 2017, infatti, si sono raggiunte le 82.456 presenze di cui 17.644 derivanti da turisti stranieri. L'incremento è del 16% rispetto all'anno precedente ed è trainato dal turismo italiano (Lazio, Emilia Romagna e Lombardia le regioni di provenienza più diffuse, oltre che, ovviamente, la stessa Sicilia). Ma l'aumento di stranieri è molto consistente, confermando il ruolo preminente dei turisti provenienti dalla Germania dalla Francia e dall' Australia. Il 2017 si è caratterizzato per il boom del turismo proveniente dall'Est europeo (in particolar modo turisti provenienti da Russia e Polonia).

Capo d'Orlando, perciò, continua a rafforzare la propria fisionomia turistica, proponendosi nella Sicilia nord-orientale come terzo polo alternativo ai due sistemi dominanti, quelli di Taormina- Giardini Naxos e quello delle Isole Eolie-Milazzo (Di Blasi, Arangio, 2016). Il principale fattore di attrazione turistica è legato al mare. Il clima, l'esposizione ai venti, le correnti, rendono il mare di Capo d'Orlando ideale per la balneazione almeno cinque mesi l'anno, da maggio a settem-

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

bre. La spiaggia, richiamo di grande rilievo, possiede due caratteristiche peculiari: lunga, ampia e sabbiosa nel tratto antistante il centro abitato. Sabbia, calette, tratti di scogliere e faraglioni contraddistinguono, invece, l'area costiera ad est del Capo, fino al borgo S. Gregorio. Il territorio comunale, costituito da una fascia litoranea e sub-collinare che si allunga sul Mar Tirreno e misura oltre 10 km di cimosa costiera, con pendenze talora notevoli, è caratterizzato da ammassi rocciosi singolari come quelli del Capo, che ha dato il nome alla cittadina. Capo d'Orlando, però, non è solo un centro balneare, difatti, nel campo dell'arte e della cultura la città annovera la Pinacoteca con le sue 37 edizioni di "Vita e Paesaggio", l'Antiquarium archeologico, le Terme romane, il Museo Etnostorico della Canna da Zucchero e del Limone e, ancora, il Cineteatro Rosso di San Secondo, con le sue ricche stagioni teatrali, e il cabaret. Hanno luogo, inoltre, molte manifestazioni: il Carnevale d'Orlando, la Primavera col sorriso, Little Sicily, il Festival Blues, le Note dell'alba, la Festa del mare, il Mercatino di Natale. I diportisti potranno, così, godere di un patrimonio naturalistico e storico di assoluto rilievo che fa riferimento a quell'area turistica litoranea, definita Costa Saracena, che comprende anche altri Comuni del versante tirrenico nebroideo.

5. Capo d'Orlando: *gate* per un turismo diffuso che valorizzi anche le eccellenze dell'entroterra

La competitività di un porto turistico dipende da attività riferibili al porto in senso stretto e da altri fattori che si collocano nel territorio circostante (Penco, 2008). La nascita del porto turistico di Capo d'Orlando propone una diversa chiave di lettura del territorio regionale sollecitando una fruizione integrata tesa a ricomporre quella tradizionale frattura tra aree interne e aree costiere. È necessario mettere in atto un'integrazione turistica in cui il porto possa divenire un'importante via d'accesso per l'entroterra consentendo di creare un significativo indotto economico (Salvucci, 2009). Così come ribadito nella comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni *Obiettivi strategici e raccomandazioni per la politica UE dei trasporti marittimi fino al 2018*, la Commissione sottolinea che per far sì che i porti dell'UE possano svolgere con efficacia la loro funzione di "punto di accesso" sono necessarie nuove infrastrutture e occorrerà migliorare l'uso delle capacità esistenti.

"Capo d'Orlando Marina", nel più ampio contesto della Rete MPN Marinas, aspira a fornire ai diportisti non solo l'ormeggio della propria imbarcazione in una struttura portuale dotata di elevati standard qualitativi e di servizio, bensì anche una conoscenza del territorio alla scoperta della Sicilia e delle sue più autentiche tradizioni. Così come è stato definito dalle "Direttive Generali" per la revisione del Piano Regolatore Generale, occorre affiancare una nuova Visione Guida di medio-lungo periodo proiettata sul territorio che, mediante obiettivi, strategie ed azioni, riesca ad individuare le possibilità, le modalità e le condizioni per il miglioramento della qualità della vita (sociale, economica, ambientale), attraverso la messa a risorsa delle nuove opportunità economico/occupazionali che dovranno necessariamente seguire, ad esempio, alla realizzazione dell'infrastruttura portuale, anche in termini di ricettività turistico/alberghiera, la quale deve transitare attraverso coraggiose scelte architettonico/urbanistiche, mirate alla riqualificazione dei tessuti edilizi e naturali dell'intera fascia costiera e degli ambiti direttamente ad essa afferenti.

Sono stati così individuati vari tessuti fondamentali, ciascuno con caratteri propri e problematiche specifiche, derivati dall'intreccio delle relazioni fra le strutture presenti sul territorio:

1) il tessuto delle risorse culturali, ambientali e storico-architettoniche;
2) il tessuto delle urbanizzazioni;
3) il tessuto delle risorse e delle attività produttive;
4) il tessuto della mobilità (Comune di Capo d'Orlando, 2017).

Per questo motivo il "Marina di Capo d'Orlando" mira non solo a veicolare un'immagine legata alla vicinanza alle Isole Eolie, ma a fare conoscere anche le numerose eccellenze del patrimonio artistico, culturale, paesaggistico, naturalistico ed enogastronomico, presenti nel comprensorio dei Nebrodi, che meritano di essere

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

valorizzate. Il tema del turismo, largamente praticato con i programmi di sviluppo locale, prende forma attraverso progetti volti a rafforzare le comunità locali ma anche ad essere spendibili nelle politiche di apertura e marketing territoriale. Il programma si inserisce all'interno di un'ampia area denominata "Nebrodi" che negli anni, per il tramite di interventi specifici, ha costruito un prodotto turistico unitario, purché diversificato, che comprende circa 40 comuni facenti parte del Parco dei Nebrodi. Il piano strategico "Nebrodi città aperta" aggrega quaranta Comuni in cui la *vision* è incentrata sulla costruzione del sistema locale turistico della Regione dei Nebrodi con al suo interno sia Comuni montani che costieri ed ha affidato a ciascuno di essi uno specifico ruolo nel perseguimento di tale strategia. Il contesto territoriale del piano strategico si estende su una superficie di oltre 1.800 Kmq, disposta lungo la fascia costiera tirrenica della Provincia di Messina con ben 86,5 km di costa (AA.VV., 2010, p. 78).

Difatti, i monti Nebrodi sono ricchissimi di itinerari che consentono al visitatore di conoscere, di esplorare e vivere lo spazio di questo territorio, ma anche di scoprire le prelibatezze dei prodotti tipici. Si può, perciò, affermare che i sapori e i luoghi, le tradizioni e la cultura, il mare e la montagna, la produzione artigianale e i paesaggi naturali incontaminati sono legati tra di loro in maniera indissolubile. "Si ritiene che le infrastrutture portuali possano essere collegate opportunamente con l'offerta turistica non solo della costa, ma anche dell'entroterra e che le infrastrutture della nautica da diporto possano divenire uno strumento essenziale per favorire la fruizione di appositi itinerari" (Cusimano, Mercatanti, 2013, p. 42).

I turisti, nei loro percorsi verso l'interno, basati su infrastrutture di comunicazione che seguono il corso delle fiumare, potranno passare, nel volgere di pochi chilometri, dai segni tangibili della civiltà marinara a quelli della civiltà rurale che, nell'area interna dei Nebrodi, sono ancora ben conservati fornendo, così, ai visitatori la possibilità di venire a contatto con la cultura contadina, a lungo sottovalutata ma negli ultimi tempi rivalutata per i suoi antichi valori.

Capo d'Orlando costituisce, per la molteplicità delle sue funzioni, uno dei centri di rango urbano più elevati nell'ambito dei Nebrodi e intrattiene, perciò, una fitta rete di rapporti con vari centri sia della fascia costiera, sia delle aree interne. La realizzazione del porto potrà rafforzare questi legami potenziando notevolmente il ruolo di Capo d'Orlando come centro di irradiazione di flussi turistici diretti verso i centri storici posti nelle limitrofe aree collinari e montane. L'area di riferimento del porto dovrà formare così un sistema d'offerta integrato (Ugolini, 2010).

Questo modello integrato potrà attirare flussi turistici sempre più numerosi che potranno così apprezzare Capo d'Orlando e tutti i centri vicini che appartengono ad un territorio privilegiato ma ancora poco conosciuto.

Le risorse e le attività del porto turistico non debbono essere considerate statiche, ma occorre, quindi, un'interazione creativa con il mercato turistico, in grado di valorizzare al meglio il prodotto, senza snaturare l'identità del luogo subordinandola alle esigenze esterne (Casari, 2008). Il porto deve anche e soprattutto saper guardare oltre e proporre al mercato turistico nuove opportunità per valorizzare al meglio le ricchezze del comprensorio e renderle fruibili, mettendo a disposizione, oltre al suo patrimonio, anche quei servizi di qualità necessari ad accogliere il turista, a renderlo partecipe delle risorse e a invogliarlo a restare e a ritornare.

6. L'inserimento di Capo d'Orlando nel distretto turistico "Tirreno-Nebrodi"

La legge regionale n. 10 del 2005 ha soppresso le aziende autonome di cura soggiorno e turismo ed ha istituito i distretti turistici con compiti analoghi ai Sistemi Turistici Locali (STL).

I distretti turistici della Regione Siciliana sono pensati come organismi di partenariato pubblico/privato che, attraverso lo studio e la valutazione delle risorse e degli elementi condizionanti esistenti in un territorio, ne programmano lo sviluppo, con particolare riguardo al contesto economico fondato sul turismo, attraverso l'attuazione di specifiche azioni. I distretti sono caratterizzati da approcci integrati. Ciò vuol dire che la valorizzazione turistica delle risorse culturali, attorno a un tema o a un'attività dominante, presuppone interventi contemporanei su altri settori (che vanno dalla cultura

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

ai trasporti, dalle attività commerciali alla produzione agroalimentare o eno-gastronomica, dall'artigianato locale all'industria. I distretti turistici possono garantire uno sviluppo sostenibile se sono capaci di creare un sistema di interrelazioni e di partecipazione attiva tra i vari settori economici locali e di incrementare la produttività agroalimentare e artigianale. In altri termini, il distretto avrà successo se alla qualità che si offre segue anche l'integrazione tra il turismo e le altre attività produttive. Il distretto turistico "Tirreno Nebrodi", come tutti gli altri distretti della Sicilia, s'inserisce nel quadro normativo della citata legge regionale n. 10 del 15 settembre 2005.

Del distretto "Tirreno-Nebrodi" fanno parte 43 comuni (Acquedolci, Alcara Li Fusi, Agira, Brolo, Calascibetta, Capo d'Orlando, Capizzi, Capri Leone, Baronia, Castel di Lucio, Castell'Umberto, Cerami, Ficarra, Floresta, Frazzanò, Galati Mamertino, Gagliano Castelferrato, Gioiosa Marea, Longi, Militello Rosmarino, Mirto, Mistretta, Motta d'Affermo, Naso, Nicosia, Nissoria, Pettineo, Piraino, Raccuja, Regalbuto, Reitano, San Fratello, Sant'Agata di Militello, Sant'Angelo di Brolo, San Marco d'Alunzio, San Salvatore di Fitalia, Santo Stefano di Calastra, Sperlinga, Torrenova, Troina, Tusa, Ucria, Villarosa), 4 Enti pubblici (Parco dei Nebrodi, Unione dei Nebrodi, Consorzio Valle dell'Halaesa, Università di Messina), 80 soggetti privati. Comune capofila è Capo d'Orlando.

Naturalmente, nonostante le difficoltà oggettive, i rappresentanti dei Comuni componenti il distretto, facendo leva su questo strumento strategico e sull'entusiasmo del nuovo percorso intrapreso, ritengono che, con un'adeguata gestione, sia possibile creare le condizioni per conseguire anche un riscontro economico utile per l'intero territorio. È necessario, quindi, motivare tutti i soggetti coinvolti in questo nuovo progetto e curare gli aspetti logistici, in modo tale da rendere effettivamente operative le potenzialità dei diversi attori sia pubblici che privati.

Per quanto concerne le infrastrutture, sono indispensabili e urgenti interventi al fine di migliorare le vie di collegamento tra i Comuni facenti parte del distretto e di rendere efficiente il collegamento con le autostrade, con i porti e gli aeroporti. Naturalmente, lo sforzo di promuovere lo sviluppo del territorio del distretto non è rivolto solo verso l'esterno, cioè per attrarre flussi turistici. Vi è anche un beneficio interno, nel senso che si ha una ricaduta positiva anche per i centri e le comunità dei Comuni facenti parte del distretto stesso. Basti pensare al miglioramento dell'immagine dei centri del comprensorio del distretto in seguito agli interventi già messi in opera; alla nascita di cooperative e di imprese che mirano all'organizzazione e alla gestione dei servizi turistici e danno un contributo sul piano occupazionale; al riscontro economico che scaturisce dall'incentivazione e dalla scoperta delle tradizioni e dei prodotti tipici; alla crescita dell'attività imprenditoriale; al miglioramento complessivo della qualità della vita delle comunità del distretto "Tirreno Nebrodi". Nell'ambito di questo distretto, in cui sono chiamati a operare sinergicamente Comuni costieri e Comuni delle aree interne, il porto turistico di Capo d'Orlando può contribuire a riscoprire i legami che storicamente hanno unito il mare alle aree marginali dell'isola (Ruggiero, Scrofani, 2009), configurandosi come la porta d'ingresso dal mare per le bellezze storico naturalistiche di questo territorio che possiede tutte le potenzialità per qualificarsi come una delle aree strategiche del turismo siciliano.

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

Bibliografia

AA.VV. (2010), *I piani strategici siciliani: interpretazioni di territorio ed orientamenti progettuali*, in: Vinci I. (a cura di), *Pianificazione strategica in contesti fragili,* Alinea editore, Firenze, pp. 78-85.

Benevolo C. (2010), "Turismo nautico una sfida per il «destination management"», *Rivista di Scienze del Turismo,* 3/2010, p. 108.

Benevolo C. (2011), "Problematiche di sostenibilità nell'ambito del turismo nautico in Italia", *Impresa Progetto - Electronic Journal of Management,* 2, p. 6.

Casari M. (2008), *Turismo e geografia*, Hoepli, Milano, pp. 120-121.

Cirelli C., Malafarina S., Porto C.M. (2004), "I porti turistici come opportunità di valorizzazione e rilancio del turismo costiero siciliano", in: Adamo F. (a cura di), *Turismo e Territorio in Italia*, Pàtron editore, Bologna, pp. 181-232.

Comune di Capo D'Orlando – Città Metropolitana di Messina (2017), *Relazione per la formulazione delle "Direttive Generali" per la revisione del Piano Regolatore Generale,* Capo D'Orlando.

Cusimano G., Mercatanti L. (2013), "Il sistema dei porti turistici in Sicilia: un'occasione di sviluppo", in*:* Amoroso S., La Rosa S. (a cura di), *Mobilità e sviluppo turistico della Sicilia,* serie Homo Movens n. 3, Arti grafiche palermitane, Palermo, pp. 40-53.

Di Blasi E., Arangio A. (2006), "Capo d'Orlando, polo "ri-creativo" dell'area tirrenico-nebroidea", *Geotema,* 51, *Le nuove geografie del consumo tra crisi e resilienza"*, a cura di C. Cirelli, Pàtron, Bologna, p.80.

Gambino S. (2008), *La necrosi dei microcomuni della montagna siciliana,* in: Castiello N. (a cura di), *Scritti in onore di Carmelo Formica*, Tipolitografia Scala, Sarno, pp. 421-430.

ISNART-Uniontrasporti (2009), *Portualità turistica e commerciale: fruizione e qualità dei servizi nello sviluppo del sistema portuale*, Rapporto finale dicembre 2009.

Madau C., Contini M.V. (2009), "Portualità turistica e paesaggio in Sardegna", in: Scanu G. (a cura di), *Paesaggi e sviluppo turistico - Sardegna e altre realtà a confronto*, Carocci, Roma, pp. 556-560.

Penco L., (2008), "La portualità turistica di Imperia: fattori di competitività e profili strategici", in: Quagli A. (a cura di), *Analisi gestionale dei porti turistici nella nautica da diporto. Il caso di Imperia*, Franco Angeli, Milano, pp. 85-87.

Porretto A. (2005), "*Io penso che ... Nautica da diporto occasione per la Sicilia*", in "Giornale di Sicilia", 27.10.2005.

Regione Siciliana- Assessorato Regionale Turismo, Comunicazioni e Trasporti (2006), *Piano strategico per lo sviluppo della nautica da diporto in Sicilia,* Palermo, pp. 4-174.

Regione Siciliana - Presidenza - Dipartimento della Programmazione (2010), *PO FESR Sicilia 2007-2013,* Palermo.

Ruggiero V., Scrofani L. (2009), *Turismo nautico e distretti turistici siciliani*, Franco Angeli, Milano, pp. 7-10.

Salvucci G. (2009), "Dall'approdo naturale al turismo nautico di massa. L'evoluzione del sistema portuale e i suoi impatti sul territorio: il caso di Rapallo", in: Scanu G. (a cura di), *Paesaggi e sviluppo turistico - Sardegna e altre realtà a confronto*, Carocci, Roma, pp. 452-458.

Ugolini G.M. (2010), "Infrastrutture portuali e turismo nautico: un nodo da sciogliere a scala regionale", *Geotema,* 40, *Porti, trasporti marittimi, città portuali*, a cura di S. Storiani, Pàtron, Bologna, pp. 111-118.

Viola P., Colombo E. (2010), *Porti turistici: approccio multidisciplinare per una strategia progettuale integrata,* Flaccovio Dario, Palermo.

Yourceman M. (1981), *Memorie di Adriano*, Einaudi, Milano, p. 121.

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)

EUT EDIZIONI UNIVERSITÀ DI TRIESTE

Bollettino della ASSOCIAZIONE ITALIANA di CARTOGRAFIA 2018 (164), 73-82

ISSN 2282-572X (online)
ISSN 0044-9733 (print)
http://www.openstarts.units.it/dspace/handle/10077/9933

DOI: 10.13137/2282-572X/

Una "crescita blu" per il sistema dei porti del Mezzogiorno

A "Blue growth" for port system in Mezzogiorno

Michele Pigliucci

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"; michele.pigliucci@uniroma2.it

Riassunto

Con la riforma del sistema portuale del 2016 l'Italia punta ad adeguare agli standard europei un settore di crescente interesse strategico, restituendo al Paese il ruolo di "Molo Sud" d'Europa, cioè di ingresso privilegiato per merci e persone in grado di sfruttare la posizione geografica di vantaggio rispetto ai porti del *core*. L'obiettivo è reso urgente soprattutto dal raddoppio del Canale di Suez del 2015, rispetto al quale le previsioni di crescita degli attraversamenti prospettano il passaggio di 93 navi al giorno entro il 2023 contro le 49 attuali (SIDT, 2016). Attraverso la riduzione del numero di Autorità Portuali e la loro trasformazione in Autorità di Sistema portuale, il provvedimento punta a recuperare lo svantaggio competitivo che i porti italiani hanno accumulato nei confronti di altri Paesi europei, razionalizzando la governance nell'ambito del quadro del Piano strategico della portualità e della logistica che punta a riallacciare il sistema portuale con il territorio e ad agevolare una pianificazione integrata terra-mare (ESPON, 2013b) secondo la strategia UE di lungo termine per la *Blue Growth*.
In questo quadro costituiscono un caso particolare i porti del Mezzogiorno sui quali – a fronte della posizione geografica potenzialmente vantaggiosa – permane un ritardo di competitività legato principalmente all'assenza di adeguate infrastrutture retro-portuali, che vieta l'accesso competitivo al mercato europeo. La recente introduzione delle ZES e la riorganizzazione della rete dei porti del Sud Italia in sette Autorità, caratterizzate da una *governance* più snella e dalla ridotta autonomia sulle scelte di interesse strategico nazionale, sono elementi di un nuovo rapporto terra-mare in grado di fare da volano di un rilancio di competitività per il Mezzogiorno fondato sull'economia marittima e sulla crescita Blu.

Parole chiave

Crescita blu, Mezzogiorno, Mediterraneo, Sistema portuale, ZES

Abstract

Through 2016 Reform of Port System, Italy aims to align a strategic sector to European standards and give to Italy the role of "Southern Pier" of Europe, i.e. main entry for people and goods for European Continent from South. This could permit to take advantage of the geographic advantage position compared to core ports. Aim is urgent due to 2015 doubling of Suez Canal, whose growth forecast is 93 ships each day within 2023, against the current 49 (SIDT, 2016). Through the reduction of the number of Port Authorities, and their transformation in Port System Authorities, Italy aims at recovering competitive downside of Italian ports compared to Continental European ones. By rationalizing governance within the framework of Strategic Plan of Logistic and Ports, the Reform points to reconnect Port system to territory, and to facilitate an integrated land-sea planning (ESPON, 2013b), according to EU strategy for Blue Growth.
Despite advantageous geographic position, Southern ports have a low competitiveness mainly due to lack of back-port infrastructures. This weakness obstructs the competitive access to European market. The recent creation of SEZ and the reorganization of port network of South Italy in seven Authorities, with an easy governance and reduced autonomy on strategic interest decisions, they are elements of a new relationship land-sea useful to relaunch Mezzogiorno competitiveness, founded on maritime economy and Blue Growth.

Keywords

Blue growth; Mezzogiorno; Mediterranean; Port system, SEZ