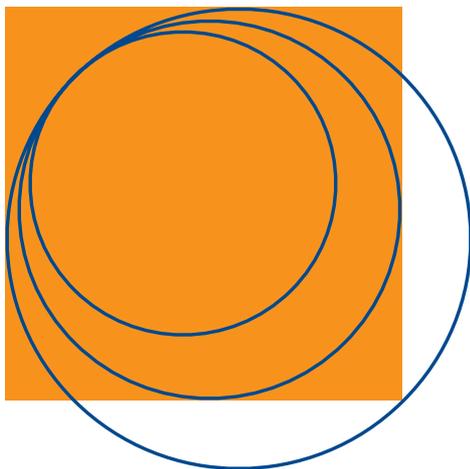




UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CATANIA
Centro di Documentazione e Studi sulle
Organizzazioni complesse ed i Sistemi locali

QUADERNI CEDOC

Materiali per lo sviluppo locale



Turismo nautico e Distretti Turistici siciliani

a cura di
V. Ruggiero e L. Scrofani

FrancoAngeli

Quaderni CeDoc
Materiali per lo sviluppo locale

Turismo nautico e Distretti Turistici siciliani

a cura di V. Ruggiero e L. Scrofani

Scritti di:

M.N. Arisco, M. Borzì, A.D. Caponnetto, A. Castiglione, S. Randone,
V. Ruggiero, L. Scrofani

FrancoAngeli

Il presente volume è pubblicato con il contributo di:



Provincia Regionale di Ragusa



Comune di Aci Castello

Copyright © 2009 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni specificate sul sito www.francoangeli.it

Indice

Prefazione	pag.	5
di <i>Vittorio Ruggiero e Luigi Scrofani</i>		
1. La funzione turistica delle installazioni nautiche da diporto del Distretto Taormina-Etna	»	11
di <i>Maria Nicoletta Arisco</i>		
1. Il Distretto Taormina-Etna: la progettualità e l'assetto economico-turistico del territorio	»	11
2. I porti turistici del Distretto Taormina-Etna	»	16
3. L'antico e il nuovo legame tra il porto di Riposto e l'entroterra	»	18
4. Le strade del vino dell'Etna	»	22
5. L'itinerario enoturistico della Contea di Mascali	»	23
2. Il Distretto Turistico Valle dell'Irminio	»	35
di <i>M. Borzì</i>		
1. L'area iblea e il Distretto Turistico <i>Valle dell'Irminio</i>	»	35
2. Il turismo nautico	»	41
3. Il sistema portuale del Distretto Turistico <i>Valle dell'Irminio</i> . Scenari di sviluppo e criticità	»	46
4. L'itinerario turistico nel Distretto della <i>Valle dell'Irminio</i>	»	57
5. Conclusioni	»	70
3. Il Distretto Ibleo	»	72
di <i>Antonino Damiano Caponnetto</i>		
1. Il Distretto Ibleo	»	72
2. Il sistema portuale ibleo	»	78
3. Una proposta di itinerario: la Contea di Modica	»	81
4. Conclusioni	»	96

4. Il Distretto Turistico Peloritano	pag.	98
<i>di Althea Castiglione</i>		
1. I caratteri paesaggistici della regione peloritana	»	98
2. L'identità paesaggistica del Distretto: il porto e l'entroterra	»	105
3. L'itinerario turistico-culturale costa-entroterra: la rete dei castelli peloritani	»	108
5. Strategie di valorizzazione del Distretto Valle dei Templi	»	119
<i>di Sonia Randone</i>		
1. L'identità paesaggistica del Distretto e la sua valorizzazione	»	119
2. La rifunzionalizzazione dei porti turistici: Porto Empedocle e il diportismo nautico	»	125
3. Le radici storico-culturali del legame tra Porto Empedocle e l'entroterra	»	130
4. Un'ipotesi di sviluppo territoriale: l'itinerario turistico-culturale nello scenario solfifero agrigentino	»	136
6. Le funzioni strategiche di Aci Castello e della Riviera dei Ciclopi nello sviluppo del Distretto Turistico Etneo	»	151
<i>di Vittorio Ruggiero</i>		
1. Aci Castello nel Distretto Turistico Etneo	»	151
2. La funzione nautica della Riviera dei Ciclopi	»	154
Immagini	»	159
Riferimenti Bibliografici	»	191

Prefazione

di *Vittorio Ruggiero e Luigi Scrofani*

Il tema centrale di questo volume è rappresentato dalla valorizzazione della funzione turistica delle strutture della nautica da diporto, intesa quale valore aggiunto dell'offerta dei Distretti Turistici siciliani. I diversi contributi in cui si articola il lavoro offrono, infatti, significativi scenari delle complesse funzioni che dovrebbero svolgere i porti turistici, per riscoprire e riannodare, in chiave postmoderna, i legami che storicamente hanno unito il mare alle aree interne e marginali dell'Isola. I ricercatori, cogliendo indirizzi che si vanno consolidando a livello metodologico nelle regioni costiere più sviluppate del Mediterraneo, propongono il rilancio delle infrastrutture nautiche siciliane in modo da farne i nodi strategici dello sviluppo delle attività turistiche delle aree costiere e, al contempo, porte d'ingresso di Distretti e itinerari turistici. Del resto, indicazioni in questo senso sullo sviluppo della nautica da diporto e dei porti turistici vengono anche dagli organi di governo della Regione, che li hanno indicati più volte, in documenti ufficiali, come porte di accesso alle risorse dell'Isola.

I porti turistici sono stati posti dall'attuale ricerca al centro delle strategie di sviluppo dei Distretti Turistici siciliani, individuati come prodotto unitario, da valorizzare in chiave sistemica. Gli obiettivi che vengono proposti sono: il riequilibrio dell'offerta locale; l'inserimento delle aree marginali interne, economicamente deboli, ma ricche di potenzialità, in circuiti di offerta turistica di più ampio respiro; una più funzionale ed omogenea distribuzione dei flussi di turismo nel territorio; la diversificazione dell'offerta turistica. Indirizzi che contrastano non poco con le attuali caratteristiche di larga parte della portualità turistica siciliana, che, come emerge dalle indagini svolte sul campo dai ricercatori, può contare spesso su bacini di utenza ristretti all'immediato retroterra. Si realizza, infatti, una prevalente fruizione stanziale delle installazioni portuali, che, tra l'altro, crea notevoli difficoltà alle imbarcazioni dei diportisti in transito, che non riescono a trovare facilmente accoglienza. Tali problemi, in aggiunta alla frequente inadegua-

tezza dei fondali e di strutture specializzate, fa sì che il turismo nautico non incida adeguatamente sul totale degli arrivi registrati nell'Isola.

La Regione, con *Il Piano di sviluppo della nautica da diporto*, ha cercato di creare le condizioni per colmare queste carenze e creare una rete portuale di qualità, che consenta ai diportisti di effettuare il periplo dell'isola con tappe di lunghezza massima intorno alle trenta miglia nautiche, in modo da valorizzare la posizione strategica della Sicilia rispetto alle rotte mediterranee Est-Ovest e Nord-Sud. Ha avviato, inoltre, diversi interventi per il rinnovamento delle strutture della nautica da diporto e ha promosso la realizzazione di nuove strutture pubbliche e private, ma siamo soltanto all'inizio di un processo che richiederebbe interventi pubblici e privati di portata ben più estesa. Interventi volti non solo a migliorare le capacità di accoglienza delle imbarcazioni, la sicurezza degli scali e per assicurare il potenziamento di un'ampia gamma di servizi, ma anche a fare dei porti luoghi di animazione e per la crescita dell'imprenditorialità locale. È fondamentale, infatti, che il processo di programmazione della portualità turistica avvii un circolo virtuoso di sviluppo e che il porto divenga strategico nell'attivare itinerari basati sull'interconnessione fra i diversi segmenti di offerta, complementari nel processo di sviluppo turistico.

I lavori contenuti nel volume propongono itinerari e progetti in linea con le politiche di sviluppo ispirate dal paradigma sistemico e dai principi concettuali su cui si fondano i Distretti Turistici, definiti, nel solco tracciato dalla legge quadro nazionale del 2001, dalla Regione Siciliana all'art. 6 della legge n.10 del 2005. Legge nella quale i *Distretti Turistici* vengono definiti come «contesti turistici omogenei o integrati comprendenti ambiti territoriali appartenenti anche a più province e caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche e/o beni culturali, ambientali, ivi compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e dell'artigianato locale». Una definizione che viene completata nell'art. 7, nel quale vengono indicati gli elementi costitutivi dei distretti, cioè «il numero e l'ubicazione dei soggetti partecipanti, la consistenza demografica e l'estensione territoriale, le emergenze ambientali, culturali, paesaggistiche, la partecipazione dei privati al cofinanziamento, i piani di sviluppo turistico di durata almeno triennale». Nel frattempo sono nate alcune esperienze locali, ricche di suggestioni, frutto di iniziative delle forze economiche e politiche locali, alcune delle quali espressamente citate in questo volume, che ci aiutano a riflettere sulle effettive capacità degli attori che operano nei distretti e nei porti turistici dell'Isola e sulle dinamiche che ne sono alla base.

Le ricerche contenute nel volume hanno ipotizzato la realizzazione di distretti e itinerari turistico-culturali, avendo come riferimento le proposte elaborate qualche anno addietro da un gruppo di ricercatori del Dipartimen-

to di Economia e Territorio dell'Università di Catania, nell'ambito di un progetto nazionale Prin (V. Ruggiero e L. Scrofani, 2004). Proposte che sono state rivisitate e aggiornate in funzione dello specifico obiettivo di questo lavoro e delle opere previste dal *Piano di sviluppo della nautica da diporto* della Regione Siciliana. I territori investiti dalle ricerche fanno riferimento ad alcune delle più suggestive unità territoriali dell'Isola, dalla Regione etnea a quella Peloritana, dalla Regione iblea all'Agrigentino, dalle rilevanti potenzialità turistiche a cui, tuttavia, non corrispondono né adeguati flussi turistici né strutture nautiche adeguatamente attrezzate. In tale contesto, il lavoro offre una prospettiva di sviluppo "visionaria" e un modello di progettualità che trascende i confini amministrativi ed il cui valore deriva da alcuni elementi fondamentali, sempre più rari nella ricerca geografica del nostro paese, la conoscenza del territorio, del paesaggio e della loro evoluzione storica, che qualificano la ricerca sul campo, e la bravura e l'onestà intellettuale dei ricercatori.

1. La funzione turistica delle installazioni nautiche da diporto del Distretto Taormina Etna

di *Maria Nicoletta Arisco*

1. Il Distretto Taormina-Etna: la progettualità e l'assetto economico-turistico del territorio

Al centro del Mediterraneo, nel cuore della Sicilia orientale, il comprensorio etneo-taorminese si estende su una superficie complessiva di oltre 1600 Km². accogliendo l'area Sud-orientale della provincia di Messina e quella settentrionale della provincia di Catania.

Se i confini litologici dell'edificio vulcanico sono costituiti dalla linea che segna il fronte terminale delle colate, i confini geografici vanno ben al di là, fino ad abbracciare, a Nord, un territorio compreso tra l'alta Valle del Simeto e quella dell'Alcantara. Qui, le aree vulcaniche dell'Etna si innestano con le morbide morfologie nebrodensi, con le ruvide pareti peloritane, con le orride forme dell'Alcantara e con piccole insenature litoranee, chiuse da suggestivi capi protesi ad abbracciare lo Ionio. Le complesse vicende geologiche, infatti, e le più recenti vicende antropiche, hanno modellato un vero e proprio mosaico paesaggistico costiero che, animato da diversi porti e approdi turistici, offre un'alternanza di incantevoli scenari culminanti nell'autentica "perla" della Sicilia orientale: Taormina. La sua posizione estremamente singolare, magicamente distesa verso oriente sul terrazzo di una rupe a picco sul mare, ha da sempre costituito un importante fattore di attrazione, ieri per motivi strategico-militari, oggi di fruizione turistica (J. C. Gambino, 1988).

Le forti caratterizzazioni ambientali, storiche, culturali ed economiche del territorio etneo-taorminese hanno indotto gli attori locali ad elaborare un interessante progetto di sviluppo integrato. Si tratta della realizzazione di un Distretto Turistico e produttivo in cui confluiscono le attività e le esperienze delle società *Sviluppo Ionico Etneo s.p.a* (Sje) e *Sviluppo Ionio Alcantara s.p.a* (Asia). Le due agenzie, infatti, a seguito delle pregresse collaborazioni derivanti dall'attuazione dei patti territoriali di cui erano referenti, hanno intrapreso un cammino parallelo che le ha condotte, all'inizio

del 2007, a fondersi dando vita alla *Sviluppo Taormina Etna s.p.a.* (promotrice del Distretto Taormina Etna).

Tra i soggetti che hanno aderito all'iniziativa distrettuale, oltre alle Province regionali di Catania e Messina, i rispettivi Atenei e Camere di Commercio, l'Università Kore di Enna e gli Enti gestori delle riserve naturalistiche, riscontriamo anche 59 comuni che, adottando assetti reticolari volti a promuovere efficienti sinergie tra enti pubblici e privati, hanno contribuito a delimitare un territorio morfologicamente differenziato, ma unitario dal punto di vista socio-economico, in cui sono state sperimentate con successo varie iniziative di collaborazione¹. Particolarmente rilevante quella volta al perseguimento di un nuovo modello di organizzazione dell'offerta turistica del territorio etneo-taorminese. Un obiettivo che può dirsi realizzato grazie all'istituzione del *Consorzio Taormina Etna*², chiamato a gestire il Sistema Turistico Locale dell'area in cui si concentrano le attività, le strutture e gli operatori del turismo.

¹ La società *Sviluppo Taormina Etna s.p.a.*, braccio operativo dell'omonimo distretto, è attualmente responsabile di quattro Patti territoriali diretti a valorizzare le risorse e le attività imprenditoriali dell'area etneo-taorminese, attraverso: il potenziamento delle reti viarie e delle infrastrutture di accoglienza, la formazione delle risorse umane e la valorizzazione dei prodotti tipici espressivi dell'identità territoriale. La scommessa nel settore agro-alimentare vede impegnata la realtà societaria nel progetto Maas (Mercati Agro-alimentari Sicilia) che si propone di ottimizzare l'organizzazione commerciale nel contesto euromediterraneo, assicurando la presenza delle numerose piccole e medie imprese di settore. Inoltre, al fine di affrontare le attuali problematiche legate alla valorizzazione del variegato patrimonio artigianale, quali la globalizzazione dei mercati, l'accesso al credito e l'impegno nella ricerca e innovazione, sono stati istituiti due distretti produttivi caratterizzati dalla comune denominazione *Taormina Etna* e identificati dal medesimo marchio: *il distretto produttivo filiera dei metalli e quello dell'arte pasticceria*. La capacità del patrimonio territoriale di costituire "risorsa" per la progettualità locale, attivando politiche di rete, trova ulteriore riscontro nel progetto *Distretto Culturale Taormina Etna*. L'iniziativa, nata ai fini della partecipazione al Bando di Sviluppo Sud promosso dalla fondazione Cariplo di Milano, si propone di creare uno strumento che valorizzi il patrimonio artistico e culturale dell'area, attraverso la messa a sistema delle risorse museali e degli eventi locali. Un'altra interessante proposta progettuale finanziata nel territorio è quella denominata *Le terre del Mito: Taormina-Etna-Jonio* presentata dalla *Coalizione Sicilia Centro Orientale*. Si tratta di un ente sorto con lo scopo di partecipare all'avviso pubblico per la realizzazione del Progetto Integrato Territoriale (Pir) *Reti per lo Sviluppo Locale*. Alla Coalizione hanno aderito, tra gli altri, 60 Comuni e 17 strumenti di programmazione locale qualificando il progetto pilota come un progetto di "ricucitura", volto a favorire l'integrazione dei due settori ritenuti strategici per l'area: il turismo e l'agro-alimentare.

² Il Consorzio, divenuto società consortile a.r.l., conta attualmente 68 soci di natura pubblica e 242 soci di natura privata. La maggioranza relativa della compagine societaria è detenuta dalla società *Sviluppo Taormina Etna s.p.a.*

La definizione del Sistema Turistico rappresenta la struttura progettuale portante per la realizzazione del *Distretto Turistico Taormina Etna*³, ritenuto da una recente indagine condotta dal Ministero dello Sviluppo Economico, in collaborazione con l'Assessorato Regionale al Turismo, la proposta più interessante nel panorama dei potenziali distretti turistici siciliani. Il progetto, già finanziato⁴, è tanto più significativo in quanto non solo individua l'area di riferimento del distretto etneo-taorminese, ma vuol costituire un "sistema dell'accoglienza" in grado di attivare proficue collaborazioni con enti locali ed operatori turistici. Collaborazioni funzionali al sostegno delle aziende inserite nella realtà distrettuale nonché al soddisfacimento delle mutevoli e variegata esigenze della domanda. Inoltre, mediante l'organizzazione di un'offerta turistica di qualità, che celebra le molteplici risorse dell'area e promuove lo sviluppo delle correlate realtà produttive, si dà impulso ad una politica di efficace commercializzazione del distretto.

La campagna promozionale è stata incentrata sulla ricchezza del patrimonio paesaggistico, che concorre sensibilmente alla diversificazione delle forme di turismo praticabili nell'area distrettuale. Si tratta di un vantaggio non indifferente nei confronti dei potenziali concorrenti, riconducibile alla possibilità di proporre un'offerta integrata e diversificata in grado di soddisfare variegati segmenti di mercato. Tale aspetto diviene ancor più significativo se valutato alla luce della modesta estensione del territorio; nel raggio di pochi chilometri quadrati si ritrovano suggestive spiagge fruite per la balneazione, innumerevoli prodotti naturali che arricchiscono l'enogastronomia e un assai diversificato patrimonio culturale.

La campagna promozionale è stata incentrata sulla ricchezza del patrimonio paesaggistico, che concorre sensibilmente alla diversificazione delle forme di turismo praticabili nell'area distrettuale. Si tratta di un vantaggio non indifferente nei confronti dei potenziali concorrenti, riconducibile alla possibilità di proporre un'offerta integrata e diversificata in grado di soddisfare variegati segmenti di mercato. Tale aspetto diviene ancor più significativo se valutato alla luce della modesta estensione del territorio; nel raggio di pochi chilometri quadrati si ritrovano suggestive spiagge fruite per la balneazione, innumerevoli prodotti naturali che arricchiscono l'enogastronomia e un assai diversificato patrimonio culturale.

³ I distretti turistici sono stati previsti dall'art.6 della L.R. 10/2005 *Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia*.

⁴ Il finanziamento del Distretto Turistico richiama la formula della "rimodulazione" delle risorse precedentemente assegnate a Patti territoriali e successivamente disponibili a seguito di rinunce, revoche, o per effetto di economie. Al progetto sono pertanto confluiti circa 4 milioni di euro dalla rimodulazione del *Patto Generalista Jonico Etno* e circa 600 mila euro dal piano di rimodulazione delle economie realizzate in sede di attuazione del *Patto territoriale dell'Alcantara e della Riviera Jonica*.

Considerevoli le iniziative promosse dall'ente di gestione, Società consortile Taormina-Etna a.r.l., orientate alla riqualificazione dell'offerta turistica e al potenziamento della competitività delle strutture di accoglienza. A tal proposito, è opportuno evidenziare il meccanismo di adesione al distretto che richiede l'adeguamento a specifici standard qualitativi per gli operatori associati. Condizione ritenuta indispensabile per entrare nel circuito di offerta turistica distrettuale e godere, dunque, di una maggiore visibilità sul mercato. D'altra parte, la valorizzazione dell'immagine del territorio attraverso la promozione di un unico marchio evocativo delle principali attrazioni dell'area, Taormina e l'Etna, è stata un'altra priorità dell'ente gestore del distretto; una politica che ha consentito, agli operatori che ne fanno parte, di beneficiare dell'intensa attività di promozione del prodotto territoriale avviata nel contesto nazionale con mezzi assai diversi (vedi Tab. 1.1).

Tab 1.1 – Il progetto di promo-commercializzazione del distretto turistico per i prossimi anni

40 pag. su riviste di settore	500 tra spot televisivi e radiofonici	2180 affissioni nei Comuni del distretto.	Catalogo commerciale presentazione del territorio (60.000 copie)	Ufficio Stampa
Brochure delle attività di progetto (200.000 copie)	Azioni di direct Marketing	Guida cartografica (200.000 copie)	Depliant escursioni (280.000 copie)	500 espositori presso strutture ricettive
Guida ai musei	Calendario eventi	Sito internet multilingua	un <i>call center</i>	Escursioni organizzate
104 eventi	Partecipazione a fiere e mostre internazionali del turismo	Visite guidate educative	3 Workshop per il commercio a Bologna, Milano, Roma	Newsletter informativa

Fonte: Dati Distretto Taormina Etna – luglio 2007.

Il turismo balneare, che conta due maturi poli di attrazione, Taormina e Giardini Naxos, potrebbe influire sul decollo delle realtà limitrofe, decentrando parte dei flussi delle aree più note dove in alcuni periodi dell'anno si raggiungono elevati livelli di insostenibilità.

D'altra parte, le frequenti eruzioni vulcaniche hanno generato uno scenario naturale quanto mai ricco ed affascinante che trova nella lava e nell'acqua le indiscusse protagoniste. Splendidi prismi lavici colonnari, frutto della millenaria attività di erosione del fiume Alcantara, si innestano

in secolari e rigogliose aree boschive, propaggini dei Parchi naturali dei Nebrodi e dell'Etna. Quello che appare è un vero e proprio mosaico di formazioni naturali custodite dal distretto, una conservazione attiva improntata allo sviluppo eco-sostenibile delle aree sottoposte a tutela.

Gli intensi legami tra il territorio e le attività umane sono evidenti nell'area distrettuale, una terra non solo amata da principi e re, nobili e cavalieri, ma anche dalle popolazioni contadine che con il loro duro lavoro hanno tramandato un patrimonio etno-antropologico di indubbio valore. La plurisecolare coltivazione della vite, per esempio, cronologicamente tra le prime in Sicilia ad acquistare rilevanza e notorietà (A. Zappalà, 1985), ha impegnato intensamente generazioni di contadini ed operai per la realizzazione di strutture residenziali e produttive al servizio dell'agricoltura. Oggi, questo ricco patrimonio architettonico, costituito da case gentilizie e nobiliari, antiche masserie, palmenti e cantine, configura l'area etnea-taorminese come la *location* perfetta per una proposta turistica connessa al mondo rurale, che fa dei simboli e dei valori delle proprie tradizioni il punto di forza e di vanto.

Nonostante il territorio offra notevoli e diversificate potenzialità turistiche, la sua fruizione denota la sussistenza di importanti criticità, come la concentrazione delle presenze in una porzione circoscritta dell'area distrettuale, nonché il breve periodo medio di soggiorno, spesso indotto dall'elevata stagionalità dei flussi turistici. Differenze ragguardevoli si riscontrano, inoltre, nella capacità ricettiva che registra considerevoli livelli di densità soprattutto in corrispondenza di Taormina e negli immediati dintorni, come testimonia l'indice di specializzazione turistica ⁵ calcolato su base comunale.

Sebbene l'iniziativa progettuale del distretto rappresenti un tentativo significativo di mettere "in rete" risorse, servizi e sistema imprenditoriale del territorio etneo e messinese, per creare una realtà dotata di forte visibilità e competitività, solo nel lungo periodo potranno essere valutati i frutti di questo complesso disegno strategico. Certamente, alcune prospettive positive potranno configurarsi qualora si attivino sinergie territoriali con le aree marginali, ricche di risorse poco fruite, assicurando un ventaglio di prodotti turistici ampio e diversificato. Ciò consentirebbe di superare l'attuale caratterizzazione turistica, prevalentemente incentrata sulla fruizione balneare della riviera, favorendo la capacità ricettiva dell'entroterra ⁶. In tal senso, i

⁵ Indice di specializzazione = posti letto strutture ricettive/popolazione residente *100. Nella Fig. 1.2 le lettere A e E in legenda stanno a significare Posti letto alberghieri ed extra alberghieri

⁶ A tal proposito un utile contributo può giungere dalla promozione del modello "Paese Albergo" nei numerosi centri medioevali dell'area, o dallo sviluppo del settore agriturismo

porti turistici potrebbero svolgere il ruolo di fulcro dello sviluppo delle aree costiere in chiave di riorganizzazione dei rapporti con quelle interne e marginali, ripensandoli come nodi strategici di assetti reticolari che trovano la loro unità nell'identità e nella specificità territoriale.

2. I porti turistici del Distretto Taormina-Etna

L'orlo costiero che borda il sistema orografico etneo-taorminese, in cui si alternano suggestivi speroni rocciosi e spiagge sabbiose, ospita un sistema portuale articolato in nodi funzionalmente diversificati e ricomponibili nelle più ampie categorie di approdi principali e secondari.

Tuttavia, la sequenza delle installazioni nautiche lungo il perimetro del distretto denota una certa irregolarità nella distribuzione delle strutture portuali, del tutto assenti nel tratto di costa a Nord del comprensorio taorminese. Infatti, le ultime propaggini dei monti Peloritani rendono il litorale tecnicamente non adatto alla realizzazione di approdi, pur conferendo suggestiva bellezza alla fascia ionica che si diparte dalla città di Messina (M. T. Alleruzzo Di Maggio, 1983).

Di contro, il ruvido aspetto nereggiante della linea di costa acese fa da sfondo al susseguirsi di piccole località marinare, i cui approdi, sebbene articolati in strutture semplici e flessibili, riescono ad intercettare un discreto numero di flussi in transito. Si tratta per lo più di piccoli porticcioli, banchine e pontili, con una disponibilità di posti barca spesso inferiore al centinaio, che potrebbero essere potenziati adeguandone infrastrutture e sistemi di gestione.

Il bacino di utenza delle installazioni nautiche del distretto è ristretto all'immediato retroterra, a causa della prevalente fruizione stanziale che mette in luce la notevole difficoltà dei diportisti in transito di trovare accoglienza per le loro imbarcazioni. Tale criticità, aggiunta alla frequente inadeguatezza dei fondali e all'assenza di strutture specializzate, fa sì che il turismo nautico rappresenti un segmento residuale del settore turistico.

Affinché il diportismo possa rivestire rilevanza strategica nell'offerta turistica del distretto si potrebbe affidare il ruolo di *hub* alle installazioni di Giardini Naxos e di Riposto. Due realtà di riferimento che attualmente meglio supportano e soddisfano la domanda diportistica.

che bene si presta alla valorizzazione delle microcentralità rurali e della forte identità enogastronomica del territorio. Infatti, lo svolgimento di attività agrituristiche, oltre a non costituire "distrazione della destinazione agricola dei fondi e degli edifici interessati", consente di perseguire importanti benefici in termini di recupero produttivo, ambientale, sociale, economico e occupazionale delle aree più interne e svantaggiate.

Ubicato nella rada di Taormina a breve distanza da un parco archeologico di suggestiva bellezza, il porto di Giardini potrebbe inserirsi nelle rotte mediterranee grazie al progetto di ampliamento, volto ad incrementare di oltre 300 unità l'offerta di posti barca, e allo sviluppo di sinergie con l'installazione ripostese. Interazioni funzionali alla creazione di una rete di servizi e di un sistema integrato di accoglienza adeguato al turismo nautico di qualità. Infatti, il carattere extraregionale del polo diportistico etneo-taorminese richiede la capacità di assicurare una disponibilità di ormeggio destinata al transito almeno pari al 40% dei posti barca complessivi, garantendo la certezza dell'ospitalità, nonché la possibilità di sviluppare la multiproprietà del posto barca.

Tab. 1.2 – Caratteristiche dei porti di Riposto e Giardini Naxos

Fondali: F:Fango; A:Alghe; R:Roccia; S: Sabbia	N. Posti Barca	Lunghezza max.	Tipo fondale	Profondità in metri	Tipologia di approdo	Carburante	Acqua	Elettricità	Scivolo	Scala di alaggio	Gru	Travel lift	Servizi igienici	Serv. antiincendio	Servizio meteo	Riparazioni motori	Ripar. elettrica	Internet point	Info turistiche
Riposto-Porto dell'Etna	766	50	S-R	5,0-15	Marina privato	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Giardini Naxos	260	30	S	1,3-10	Banchina Pontile	X	X	X	X	X	X					X	X		

Fonte: Rapporto Gesinports

Anche l'utilizzo della pietra lavica, quale elemento costruttivo dei porti del distretto, si configura come un fattore di interesse per i flussi in transito. Il nero basalto lavico, infatti, dona ai tratti paesaggistici gli stessi cromatismi e la stessa dipendenza dal vulcano e si traduce in una sorta di invito alla conoscenza del territorio retrostante, ricco di fascino e di cultura, unico e irripetibile. In tal senso le installazioni nautiche devono rispondere non solo ad esigenze di tipo tecnico - marittimo concernenti la geometria e la funzionalità, ma anche e soprattutto alle finalità turistiche e di integrazione con l'immediato retroterra. Il porto diventa, quindi, sito di accoglienza per il turista che giunge dal mare, e, il mare, la porta di ingresso del sistema territoriale per accedere all'entroterra. È chiaro che tale opportunità non può non essere affrontata senza una necessaria azione di programmazione della crescita infrastrutturale, intesa non solo come posti barca ma principalmente

come servizi offerti al diportista. L'azione di infrastrutturazione, pertanto, va indirizzata al recupero del territorio attraverso l'individuazione di itinerari collegati ai porti, che, se da un lato assumono una valenza strategica per la ricostruzione degli antichi legami tra le strutture portuali e il retroterra, spesso spezzati dai processi di sviluppo della modernità, dall'altro favoriscono l'interconnessione tra i diversi segmenti di offerta del sistema territoriale.

3. L'antico e il nuovo legame tra il porto di Riposto e l'entroterra

In passato, un rapporto funzionale e di cooperazione legava il mondo contadino della produzione vitivinicola a quello mercantile della struttura portuale ripostese, divenuta, nel '700, primaria piazza vinicola e scalo di importanza mediterranea. Le vie del mare e della terra si incrociano quindi nella storia del porto di Riposto. La prima rappresenta l'emancipazione economica del territorio, l'altra il recupero dell'antico legame tra il porto e il suo *hinterland*, arricchito di nuovi significati. In quest'ottica, l'antica cultura marinara del luogo, le potenzialità geografiche e la dotazione infrastrutturale potrebbero configurare il porto di Riposto come il nodo di riferimento di un asse mare-montagna che mira alla valorizzazione e al riequilibrio del suo retroterra. Un'area animata da intense relazioni economiche, sociali e storico - culturali, che si distingue per l'opulenza del paesaggio e la ricchezza delle risorse agricole, commercializzate nei secoli mediante la struttura portuale ripostese (G. Amata, 1995).

Si tratta del sistema territoriale jonico-etneo che comprende l'antica Contea di Mascali ⁷ e la Valle dell'Alcantara ⁸; diversificate valenze paesaggistiche di cui il porto dell'Etna può costituire un importante veicolo di sviluppo turistico integrato e sostenibile.

La funzione turistica della struttura portuale può rivitalizzare l'antico rapporto costa-collina, bruscamente interrotto all'inizio del secolo scorso. I primi decenni del '900, infatti, sono segnati dal declino del settore commerciale ⁹ e, conseguentemente, dei settori artigianali connessi alla produ-

⁷ Il territorio della Contea coincideva pressappoco con gli attuali territori comunali di Mascali, Giarre, Riposto, Milo, Sant'Alfio e Santa Venerina.

⁸ Nella Valle dell'Alcantara vi ricadono 15 Comuni: Calatabiano, Castelmola, Castiglione di Sicilia, Floresta, Francavilla di Sicilia, Gaggi, Giardini-Naxos, Graniti, Malvagna, Moio-Alcantara, Motta Camastra, Randazzo, Roccella Valdemone, Santa Domenica Vittoria e Taormina.

⁹ Nel 1833 i vini di Riposto rappresentavano più della quinta parte di tutti i vini italiani esportati all'estero.

zione vitivinicola (fra tutti la manifattura di botti, consistente comparto dell'economia ripostese). Le motivazioni sono riconducibili, in primo luogo, alla difficoltà dell'industria cantieristica ad adattarsi al progresso della tecnologia navale ¹⁰. A ciò si aggiunge la concorrenza della ferrovia Messina-Catania, la crisi vinicola degli anni '50 e il passaggio dell'autostrada a monte dell'abitato di Giarre, chiara testimonianza di una politica incentrata sulla promozione del trasporto stradale (M. Nucifora, 2001).

Il recupero dell'antica funzione di raccordo con le aree interne avverrebbe però in direzione inversa per la struttura portuale ripostese: *non sarà più l'entroterra a rivolgersi al mare, ma il mare all'entroterra*. Il Porto di Riposto, quindi, non fungerebbe più soltanto da "caricatoio" delle produzioni locali, ma potrebbe divenire a pieno titolo la porta di ingresso del sistema territoriale jonico-etneo, convogliando verso l'interno quei flussi di turismo alla ricerca di una immedesimazione con il territorio e con la sua identità. Un recupero ambizioso ma reso possibile dal primo bacino da diporto della società *Marina di Riposto – Porto dell'Etna s.p.a.*

Si tratta di una struttura moderna ed attrezzata inserita nel Piano Regolatore del Porto di Riposto approvato nel 1987, che avvia un processo di valorizzazione e riconversione del lungomare e del vicino centro cittadino. Al contempo, la realizzazione di complessi ricettivi e la qualificazione delle infrastrutture viarie del territorio ¹¹ consentiranno di realizzare una marina idonea non solo a servire decorosamente i flussi turistici della costa etneo-taorminese, ma anche in grado di "invitarli" alla conoscenza delle innumerevoli risorse natura-cultura del retroterra. In tale prospettiva, si inseriscono anche le soluzioni infrastrutturali programmate volte a garantire: il collegamento del porto con gli svincoli autostradali di Giarre e Fiumefreddo, la predisposizione di una rete di eliporti, uno dei quali proprio nell'area portuale, nonché la costruzione di un impianto funicolare che colleghi il centro ripostese con gli altri poli turistici etnei (M. Sorbello, 2006).

Oggi, una discreta rete di collegamento e di servizio supporta la fruizione turistica delle aree più interne. L'approdo, infatti, è agevolmente collegato all'autostrada A18 Catania - Messina, alla S.S. 114 *Orientale Sicula* ma soprattutto all'anello di strade statali (SS. 121, SS. 284, SS. 120) che congiunge il capoluogo etneo con i centri distribuiti a corona lungo le pendici del vulcano. Riposto, inoltre, si configura come nodo di riferimento

¹⁰ All'epoca, infatti, gli antichi velieri dagli stessi ripostesi costruiti e comandati vennero sostituiti con navi a vapore.

¹¹ Strada panoramica Riposto-Schisò e "Mareneve".