Rossella Belluso, Maria Luisa Ronconi

Le regioni turistiche costiere in Calabria. Il caso di studio di Monasterace (costa ionica meridionale)

Il lavoro è parte dell'analisi territoriale condotta nella realizzazione di un sistema di gestione integrato delle zone costiere, di indirizzo alla programmazione di interventi di riordino territoriale finalizzati allo sviluppo turistico. Per ragioni di spazio, si è scelto di estrapolare alcuni aspetti ambientali e socio-economici trattati nel progetto a scala regionale e locale, indicativi nel determinare il valore economico della risorsa spiaggia, in funzione della domanda e dell'offerta di turismo balneare, e il danno economico provocato da rischi e impatti sulla stessa risorsa. A scala locale il caso di studio è Monasterace Marina, nella regione turistica della Riviera dei Gelsomini situata sulla costa ionica in provincia di Reggio Calabria.

Abstract: Coastal Tourist Regions in Calabria. The Case Study of Monasterace (Southern Ionian Coast)

This paper is part of the territorial analysis carried out in the fulfillment of an integrated coastal zone management system to address the planning of interventions in the territorial reorganization aimed at tourism development. Due to space reasons, it was decided to deal only with some enviromental and socio-economic aspects of the project, at regional and local scale, emblematic in determining the economic value of the beach resource, according to the demand and supply of seaside tourism, and the economic damage caused by risks and impacts on the same resource. At local scale the case study is Monasterace Marina area, located in the Jasmine Riviera on the Ionian coast in the province of Reggio Calabria.

***Parole chiave**: pianificazione territoriale, regioni turistiche, zone costiere, Calabria, turismo*

***Keywords**: territorial planning, tourist regions, coastal-zone, Calabria, tourism*

Rossella Belluso, Società Geografica Italiana - rossella.belluso@societageografica.it

Maria Luisa Ronconi, Università della Calabria, Rende, Dipartimento di Studi Umanistici, Laboratorio di Geografia Applicata - marialuisa.ronconi@unical.it

Sono da attribuire a Maria Luisa Ronconi i paragrafi 1 e 4, a Rossella Belluso i paragrafi 2 e 3. Il paragrafo 5 è frutto di riflessioni condivise da parte delle autrici.

1. La costa calabra: un'analisi sistemica per una gestione integrata

Il bacino del Mediterraneo è un groviglio di problemi che determinano rischi e impatti sui sistemi territoriali (Ronconi e Gagliardo, 1998; De Rubertis, 2008). Le sue regioni costiere vivono processi dettati da politiche globali e locali, i cui effetti sono determinati da un cambiamento nell'uso del suolo dovuto, da una parte, alla densità[1] e alla mobilità della popolazione e, dall'altra, all'evoluzione del sistema economico dei Paesi rivieraschi (Ronconi, 2013). In Italia le regioni costiere si differenziano nei paesaggi, quali effetti delle sinergie tra attività di mare e di terra che, se non ispirate da principi di sostenibilità[2], determinano rischi e impatti negativi sulla spiaggia. Lo sviluppo turistico in Calabria è tra le cause primarie della questione ambientale delle regioni costiere e dipende dal turismo estivo, con processi biofisici e socio-economici che interessano una fascia di pochi chilometri dalla linea di costa (Ronconi, 2008). La fascia costiera, negli ultimi decenni del secolo scorso, ha vissuto cambiamenti strutturali in qualità e quantità non giustificabili dallo stesso sviluppo. Tali cambiamenti hanno influenzato negativamente il possibile valore aggiunto dato al turismo dalle risorse paesaggistiche considerate non riproducibili, ma positivamente, con la realizzazione di infrastrutture, la crescita del settore.

I diversi processi legati allo sviluppo rendono necessaria una «Gestione integrata delle zone costiere - GIZC» (Commissione Europea, 2001, p. 5), secondo le cui indicazioni sono condotte le attività di ricerca che hanno portato le autri-

ci a questo lavoro. Il progetto di riferimento è il «Sistema di gestione integrato per l'erosione costiera» (SIGIEC)[3], quale strumento di valutazione del processo causa-effetto dell'impatto antropico sulle zone costiere. Si tratta di una strategia organica completata da un sistema di supporto alle decisioni (SSD)[4] basato sui sistemi geografici di informazione (GIS)[5], sull'analisi territoriale e sulla *business intelligence*, in grado di trasformare la crescita in sviluppo e i dati raccolti, analizzati, georeferenziati ed elaborati, in informazioni semplici, flessibili ed efficaci, nonché di supporto alle decisioni di attori pubblici e privati che operano sui territori per lo sviluppo stesso.

La tecnologia GIS del SIGIEC[6] consente la gestione e l'elaborazione di un'enorme quantità di variabili riguardanti processi ambientali, culturali ed economici (Favretto, 2000) relativi alle zone costiere oggetto dell'analisi territoriale, attività di ricerca condotta nel progetto dalle autrici a scala regionale e sui comuni caso di studio, tra i quali si è scelto Monasterace, concentrando l'attenzione sulla frazione di Monasterace Marina. Tale analisi è relazionata agli studi socio-economici, in merito sia agli *stress* ambientali determinati sulle zone costiere dall'uso del suolo[7], sia alle variazioni degli stessi aspetti sociali ed economici a causa dei possibili conflitti dovuti a tale uso.

Il metodo è un'analisi spaziale e regionale quali-quantitativa del valore d'uso della spiaggia, pertanto del danno provocato dall'erosione costiera a causa del consumo di arenile[8], considerando la spiaggia quale attrattore primario del turismo estivo, settore importante dell'economia calabrese. Le tipologie di dati quantitativi e qualitativi sono state scelte tra quelle che l'UE definisce problematiche per le zone costiere: densità di popolazione, presenze turistiche, flussi, mobilità e trasporti; processo di urbanizzazione per linee di prodotto (località marine, montane e centri urbani), utilizzo (case vacanza o seconde case) e valore di mercato; attività economiche collegate direttamente al turismo balneare (ricettività e ristorazione) e indirettamente (imprese dei servizi al turismo e attività commerciali del settore); erosione costiera per la parte dell'impatto antropico e della perdita di valore economico[9]. L'analisi include anche il campo monetario, rappresentato sia da investimenti in infrastrutture e servizi sulla fascia costiera quale destinazione turistica, sia su costi/benefici della spesa in termini di investimenti pubblico/privati e di ritorno economico calcolato in funzione del numero di arrivi e di presenze. La loro incidenza sulle dinamiche ambientali e territoriali è determinata dal valore aggiunto alla destinazione turistica da ogni singola attività e investimento, messo in crisi dal rischio di erosione costiera.

Le zone costiere, nella lettura geografica, sono state considerate quale sistema di aspetti interconnessi su base strutturalista, da osservare in modo sinergico e, soprattutto, a diversa scala. Molti processi socio-economici, infatti, sono analizzati nel caso di studio di Monasterace Marina a scala comunale poiché dettati da fattori locali, come si evince nei paragrafi relativi. Altri fattori e processi decisivi, tanto nell'analisi del caso di studio quanto nella gestione integrata della fascia costiera calabrese, sono analizzati al di fuori del territorio comunale, ma in relazione ad esso. Si tratta del livello di accessibilità alla costa e delle tendenze di sviluppo urbano, determinati e determinanti il processo di urbanizzazione della fascia costiera nel suo insieme (Khan e altri, 2013a), che seguono alcune logiche regionali, sebbene legati a condizioni locali e riguardanti i servizi al turista.

La prima logica è quella dell'impatto delle infrastrutture viarie, vere e proprie ferite nel paesaggio costiero calabrese, nonostante le quali la costa soffre di una limitata accessibilità e di uno scarso collegamento ai nodi nazionali del trasporto ferroviario e aereo, con alti tempi di percorrenza. Tale condizione è più marcata sulla costa ionica, resa meno accessibile dalla poca funzionalità della SS 106, rispetto alla costa tirrenica, servita dagli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria, dall'A3 Salerno-Reggio Calabria e dalla rete ferroviaria nazionale, di cui sono nodi regionali le stazioni dei centri urbani costieri di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Lamezia Terme e Paola. Oltre alle città e agli scali[10], sono le marine[11] e le case sparse a segnare sulle zone costiere terrazzi e pianure attraversate dalle direttrici viarie, ionica e tirrenica[12], lungo le quali si concentra la vita sociale della costa calabra, il cui urbanizzato si spinge di là del segno fisico devastante della linea ferroviaria, oltre cui «tradizionalmente» inizia la spiaggia.

Il processo di urbanizzazione, nella logica regionale degli ultimi decenni del secolo scorso, è avvenuto in Calabria in assenza di pianificazione e senza un'adeguata considerazione del patrimonio edilizio esistente e della memoria storica dei luoghi, in disaccordo con il principio di sostenibilità della resilienza[13]. L'effetto sulla fascia costiera è una città lineare unica, senza soluzione di continuità e con scarsa differenziazione tra centro-periferia e area urbana-territori limitrofi. Casi rappresentativi sulla costa tirrenica sono le città di

Reggio Calabria, Vibo Valentia e Lamezia Terme, insieme ai centri urbani di Gioia Tauro, Nicotera, Falerna, Campora San Giovanni, Amantea, Paola, Scalea e Praia; sulla costa ionica[14] sono da evidenziare Sibari, Corigliano, Rossano, Catanzaro Lido, Soverato, Crotone, Siderno e Locri. La struttura urbana lineare e la mancanza di un centro si riflettono sulla pianificazione con un urbanizzato delocalizzato lungo le infrastrutture viarie e sulla fascia costiera, anche a causa del fenomeno dello sdoppiamento di antichi insediamenti urbani. Dal XIX secolo, infatti, si contrappongono agli arroccati centri storici, vittime di un costante e graduale spopolamento, le funzionali e accessibili «marine», a servizio dello sviluppo turistico balneare, ma in conflitto con la sostenibilità dello stesso.

L'urbanizzazione della costa calabra ha determinato la nascita di una concentrazione di servizi al cittadino e alle imprese, così come di insediamenti produttivi e centri commerciali, anch'essi in assenza di un'opportuna programmazione e, soprattutto, senza alcun miglioramento della qualità di vita e dello sviluppo economico. L'incremento dell'urbanizzato, in particolare lungo i corridoi costieri e le principali direttrici di mobilità, si mostra inversamente proporzionale ai dati di crescita socio-economica[15] e non fa dell'espansione insediativa un volano, bensì un limite per lo sviluppo dell'intero territorio. Tale struttura economico-insediativa disegna il paesaggio urbano calabrese del proliferare di periferie nel segno dell'incompiuto[16], della cementificazione e dell'infrastrutturazione della costa, con opere a difesa dello stesso urbanizzato costiero e delle infrastrutture viarie e portuali.

Tali opere variano stagionalmente la delicata dinamica idrosedimentaria del litorale, che registra una sempre più accentuata erosione costiera, anch'essa tra le problematiche sottolineate dall'UE nella GIZC, innescata da fenomeni di arretramento e di non deposito e/o stabilizzazione della spiaggia. Tale processo è stato oggetto di analisi e monitoraggio del progetto SIGIEC, nel quale sono stati indagati i sistemi biofisici dell'ambiente costiero e quelli socio-economici dei territori comunali, in funzione del danno economico causato al settore turistico dalla perdita di arenile.

Il processo di erosione costiera, infatti, è notevolmente accentuato dalle attività umane sui circa 800 km di litorale calabrese, ma l'impatto antropico non è il solo a determinare l'attuale disegno paesaggistico poiché, a esso, si aggiungono i rischi dettati da geomorfologia, litologia e idrografia della regione. L'andamento delle propaggini dell'arco calabro-peloritano, le diverse incisioni fluviali, il dissesto idrogeologico delle aree collinari e pedemontane, i processi alluvionali e la subsidenza, insieme con le mareggiate e l'erosione della linea di costa mostrano, infatti, gli scenari disegnati sui terrazzi costieri, non solo per mano dell'uomo, ma anche della natura (fig. 1).

La cementificazione, la scarsa accessibilità e il consumo di arenile trasformano i vitali spazi costieri della Calabria, determinando un'immobilizzazione – anche economica – dei territori, con effetti sinergici negativi sull'imprenditoria e sulla qualità di vita. Dall'analisi socio-economica, eseguita a fronte della realizzazione del sistema di gestione integrato della costa, emerge un rapporto inversamente proporzionale tra unità di popolazione e superficie urbanizzata, che conta una percentuale molto alta di abitazioni non occupate. Le seconde case e i villaggi turistici, la cui costruzione ha contribuito in modo significativo alla cementificazione delle coste calabresi, sono a servizio di un turismo balneare che emerge solo da un confronto tra il processo di urbanizzazione e il numero di residenti e non dai valori minimi di produttività economica[17], a sua volta inversamente proporzionali ai consumi elevati[18] della regione. Quest'ultimo rapporto dimostra l'esistenza di un'economia sommersa, che nei comuni rivieraschi è data principalmente dal «turismo che non appare»[19] (Romita, 1999), la quale rende difficile il calcolo del PIL per il comparto turistico e, soprattutto, preclude la possibilità di investimenti, pubblici e privati, che dovrebbero migliorare la struttura economico-insediativa e il paesaggio.

La qualità dell'ambiente può avere ripercussioni sull'intero tessuto economico e sociale dei comuni rivieraschi, poiché mare e spiaggia sono tra le principali risorse delle regioni costiere calabresi, la cui economia è basata su un turismo balneare per nulla destagionalizzato, che concentra grandi numeri di presenze turistiche in brevi periodi, aumentando l'impatto e riducendo il valore ambientale e paesistico della risorsa. La fotografia della fascia costiera non facilita il processo di pianificazione del comparto turistico, in un momento di forte crisi degli altri settori strategico per l'economia della regione.

Gli attori di tali processi di pianificazione e delle politiche di gestione delle risorse ambientali e delle regioni costiere sono gli enti locali, in quanto a conoscenza di specificità e problematiche legate alla variegata morfologia dei litorali, insieme con altri attori locali e alla popolazione residente, con la sola azione di indirizzo da parte della Regione Calabria. I processi di *governance* logisti-

co-innovativi devono attivare assetti istituzionali in cui rafforzare il rapporto tra Stato-Regione e attori locali, utilizzando soggetti come gruppi di ricerca e università, con compiti di supporto alla programmazione e alla pianificazione territoriale delle destinazioni turistiche. In funzione di tali considerazioni è pensato il SSD del SIGIEC, modulare, implementabile e replicabile in altre zone costiere, realizzato e testato sul territorio di Monasterace Marina.

2. Caso di studio: Monasterace Marina

Monasterace è un comune di 3.511 abitanti, in provincia di Reggio Calabria (Demoistat.it, 2016) sulla costa ionica. Le località marittime della Riviera dei Gelsomini, in cui è situato Monasterace Marina, presentano un elevato valore paesaggistico, archeologico e naturalistico, in particolare in corrispondenza di Capo Spartivento[20].

Le peculiarità della fascia costiera ionica, con lunghi tratti di costa privi di urbanizzazione e meno interessata dai grandi flussi del turismo balneare, ben si presta a sviluppare una vocazione balneare «sostenibile». I paesaggi costieri sono il risultato di processi morfogenetici particolarmente vivaci; le rapide modificazioni che essi subiscono determinano, in molti casi, una spiccata vulnerabilità in relazione all'opera aggressiva del mare. Rappresentano, inoltre, le zone a più alta densità insediativa e sono spesso minacciate da intensi fenomeni di erosione; l'analisi della vulnerabilità, pertanto, costituisce un utile strumento per la mitigazione di tali fenomeni e per una più oculata gestione dell'ambiente costiero (Tarragoni e altri, 2014). Il tratto di litorale è anche l'ultimo rifugio e area di riproduzione in Italia della tartaruga *Caretta Caretta*, scomparsa in tutto il Mediterraneo. Questo territorio esprime un'offerta turistica fortemente focalizzata sul segmento balneare tradizionale, rivolta alle famiglie, ancorata al segmento nazionale e prettamente stagionale. L'area presenta però anche un rilevante patrimonio culturale, con numerosi luoghi e località minori di forte interesse archeologico, a oggi non adeguatamente valorizzato e incapace di attrarre flussi turistici rilevanti, come l'antico sito di Kaulon che, a causa dell'erosione marina e del relativo avanzamento della costa, sta andando incontro a ingenti danni.

La morfologia costiera, le attrattività paesaggistiche, le caratteristiche climatiche e il retaggio storico culturale fanno di questo territorio una destinazione che può diventare fruibile nella geografia del turismo balneare calabrese. Il posizionamento competitivo attuale è però complessivamente negativo e, sebbene in ragione delle opportunità di sviluppo sembri possibile sovvertire completamente tale condizione, manca attualmente un'offerta adeguata di servizi al turismo, sia naturalistico sia culturale. La competitività della costa ionica è stata erosa anno dopo anno da cause endogene (basso rapporto qualità/prezzo delle strutture

Fig. 1. L'erosione costiera nel tratto di costa sottostante l'area archeologica di Monasterace Marina
(Fotografia di Rossella Belluso, 2016)

ricettive; carenza di servizi; trasporti su gomma eccessivamente costosi e lunghi per la congestione delle arterie stradali e autostradali nei periodi di punta; insufficiente integrazione del trasporto aereo *low-cost* verso le aree balneari e irreversibile degrado di lunghi tratti del paesaggio costiero per l'eccessiva edificazione, a sua volta concausa di erosione e inquinamento) ed esogene, come il consolidamento di vecchi *competitors* intesi come mete turistiche del Mediterraneo: Croazia, Egitto e Grecia. La valorizzazione delle risorse endogene risulta essere una condizione necessaria, ma non sufficiente, per la crescita economica e lo sviluppo del territorio, se non è accompagnata anche dalla integrazione tra attori locali, pubblici e privati e da una campagna efficace di pubblicizzazione delle stesse (Società Geografica Italiana, 2007). Tali risorse, principale potenziale dell'area, sono ancora insufficienti a determinare flussi turistici consistenti e di qualità. Sarebbe necessario integrare, attraverso opportune strategie di *destination management*, il ben diversificato patrimonio di risorse presenti a Monasterace, così come in tutta la regione, e comunicarlo sotto forma di prodotti turistici fortemente specifici, pur nella comune appartenenza al più generale ambito dello stile di vita italiano. Si dovrebbe puntare, soprattutto, su un prodotto turistico di qualità come elevata qualificazione dell'offerta ricettiva, ambiente accogliente, alta professionalizzazione delle risorse umane, creazione di collegamenti efficienti *point to point* (*ibidem*). In questo modo sarà possibile proporre al turista «un'esperienza vissuta» più che una semplice vacanza, nell'ambito di un'offerta caratterizzata da varietà di obiettivi, creatività di impegni e, al tempo stesso, da forte identità. Sicuramente questa può essere una delle strade da intraprendere in un contesto di turismo di massa e di offerta globalizzata dai quali la costa ionica e l'intera Calabria si spera vogliano prendere le dovute distanze (*ibidem*).

3. Caso di studio: metodologia e risultati

Dopo un'attenta lettura della letteratura internazionale consolidata sul tema della gestione integrata delle aree costiere[21] (Kearney e altri, 2007; Doody, 2003; Dematteis, 2001), con *focus* sulla differenza tra conflitti e contrasti (Khan e altri 2013b; Bruckmeier, 2002, 2005; Cadoret, 2009; Montanari e Staniscia, 2011, 2012, 2013; Montanari, 2014), e di alcuni tra i principali progetti di ricerca europei[22] (Montanari, 2007a), il lavoro, attualmente *work in progress*, è stato impostato in ottica pluriscalare e interdisciplinare nella prima fase, per la ricerca delle fonti e la predisposizione di un *database* per la raccolta dei dati sul campo, relativi al comune di Monasterace Marina. A tal fine, è stato molto importante effettuare un'analisi critica relativa a indici e indicatori da utilizzare (Bagliani e Pietta, 2008). La scelta è ricaduta su indicatori di tipo socio-demografico[23] e socio-economico, anche in funzione delle indicazioni europee. Di particolare interesse ai fini di questo lavoro sono stati i secondi, intesi come: numero di aziende attive sul territorio secondo la classificazione ATECO[24], numero di addetti alle aziende, analisi delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto intesa come ricerca del parco veicoli circolanti, analisi della ricettività turistica intesa come numero di posti letto disponibili, analisi dei flussi migratori permanenti e temporanei, flussi giornalieri casa-lavoro, analisi della mobilità locale e flussi turistici, indice di criminalità autoctona e straniera.

L'analisi diacronica quantitativa ha interessato il periodo 2002-2015. La tipologia di dati utilizzati è servita a ricostruire, nella seconda fase, da una parte, la consistenza antropica[25] e turistica di Monasterace e, dall'altra, l'apporto economico derivante dal turismo nell'economia locale, legato alla filiera turistica e non solo. La terza fase è di elaborazione e analisi dei dati raccolti, relativa integrazione ai dati di natura ambientale, geologica e chimica nell'ottica della interdisciplinarità, attraverso matrici e basi cartografiche condivise, individuazione di aree omogenee, scelta di relazioni tra variabili socio-economiche e uso del suolo e costruzione di scenari previsionali tramite il GIS.

Le criticità (Bruckmeier, 2005; Tillett, 1999; Schmidtz, 2000) che presenta Monasterace in relazione al fenomeno turistico si focalizzano, soprattutto, sui sistemi di trasporto, sulla mobilità umana e sulle attività ricettive. In particolare, sono stati presi in considerazione: il parco dei veicoli circolanti (autobus, motocicli, autocarri, autoveicoli) e il numero di posti letto disponibili tra alberghi, B&B, case vacanze. Dall'analisi effettuata, i dati forniti dall'ISTAT sono risultati alquanto allarmanti in un'ottica di crescita turistico-economica: dal 2001 al 2011 risulta esserci un solo camping/villaggio con 110 posti letto, dal 2006 un solo B&B con soli 8 posti letto, non ci sono hotel (3, 4, 5 stelle) con *spa* e servizi spiaggia integrati. Sono presenti nel comune solo tre compagnie private di noleggio bus/minibus/auto o servizio taxi. L'unica ferrovia presente è a un binario, non elettrificata e collega Reggio Calabria a Taranto, quindi serve solo il litorale ionico. La distanza

dall'aeroporto di Lamezia Terme in provincia di Catanzaro, sul versante tirrenico, è di circa 60 km.

Sulla base di queste informazioni si evince come la mobilità (Montanari, 2007b), quindi il trasporto, diventi una componente fondamentale per lo sviluppo turistico di Monasterace, soprattutto in un mercato caratterizzato da una forte concorrenza, in quanto il viaggio verso la destinazione è l'elemento centrale dell'esperienza turistica (Williams, Foord e Mooney, 2012). Il turista è per definizione un consumatore mobile, che si sposta e assume su di sé il costo del trasporto, quindi è sensibile a questa variabile. Così come risulta essere importante l'accessibilità di una destinazione turistica, che deve poter essere raggiunta con una certa facilità, e la sua accessibilità ne determina la competitività rispetto ad altre destinazioni concorrenti. Questo significa che ogni cambiamento nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto ha inevitabilmente degli effetti sul turismo. Per far sì che questi effetti siano positivi, bisogna avere una consapevolezza delle relazioni tra sistema dei trasporti e sistema turistico. Per quanto riguarda le infrastrutture, è noto che l'attrattività di un territorio si misura già dalla facilità del suo raggiungimento nel momento della scelta della vacanza. Le dimensioni e l'efficienza dell'offerta dei mezzi di trasporto sono determinanti per la competitività turistica del Paese, soprattutto alla luce della concorrenza sempre più agguerrita a livello internazionale. Per i trasporti ferroviari, per esempio, abbiamo assistito a un'integrazione tra trasporti e turismo, non solo perché alcune linee ferroviarie sono state riattivate per assumere una forma di crociera via terra, ma anche perché sono state studiate tariffe speciali e cumulative per i viaggi a scopo di vacanza (Candela e Figini, 2005). Il trasporto privato è determinato dall'automobile, che è il mezzo di spostamento quasi perfetto per assicurare flessibilità «porta a porta», consentendo anche di osservare il paesaggio durante il viaggio e di trasportare beni durevoli per la vacanza (*ibidem*). Questa modalità di trasporto, inoltre, si integra direttamente anche con il turismo per le vacanze in tenda o per i «veicoli ricreazionali», come le *roulottes*, i *campers* e i carrelli tenda. I *tour operators*, ad esempio, stanno cercando di incorporare nei viaggi *à forfait* le caratteristiche di flessibilità e libertà del trasporto privato prevedendo, nei loro pacchetti, forme di autonoleggio presso la località di destinazione.

Le infrastrutture al servizio del turismo dovrebbero permettere, dunque, non solo di facilitare l'accesso di turisti italiani e stranieri, ma anche di garantire la mobilità all'interno delle regioni, nonché l'accesso al centro delle città favorendo la mobilità urbana. La distanza del luogo di vacanza e il costo del viaggio sono, indubbiamente, gli elementi che influenzano la scelta di una località, nonché la scelta del mezzo di trasporto da utilizzare per raggiungerla. Un aspetto importante è rappresentato dal costo del viaggio e dalla competitività di Stati o regioni sui mercati: ogni politica che modifichi il costo del viaggio nelle sue varie componenti modifica la competitività delle destinazioni. I costi e l'organizzazione dei trasporti aerei incideranno sulla situazione delle destinazioni-Paese o destinazioni-Regione; i trasporti di altro tipo influenzeranno il sistema d'offerta e la competitività delle destinazioni locali. La territorialità di una determinata attrattiva turistica e l'intrasferibilità di determinati beni naturali, storici e artistici fanno sì che si crei un forte elemento di differenziazione tra le varie destinazioni, posizionando, in modo spesso ben preciso, le varie località sul mercato. Per questo, l'accessibilità di un'area e la componente infrastrutturale del sistema dei trasporti contribuiscono a qualificare l'offerta, orientando i flussi turistici.

Queste riflessioni ci portano a considerare i servizi dei trasporti come una componente fondamentale dell'offerta turistica di Monasterace. La facilità di accesso diventa, pertanto, sia un valore aggiunto sia un grado di utilità addizionale, rendendo maggiormente competitiva una zona rispetto a un'altra. A tutt'oggi, Monasterace Marina e tutto il litorale ionico presentano gravi carenze sotto questo profilo. Un ruolo fondamentale, inoltre, deve essere svolto sicuramente dagli operatori del settore, ma non solo: gli imprenditori devono essere molto più aggressivi nella competitività, usare la creatività per attirare turisti di qualità in ambienti particolari ed esclusivi e con nuove strategie di *marketing* (Società Geografica Italiana, 2007). Dall'altra parte, gli enti locali devono avere un programma preciso di riordino territoriale di beni culturali e ambientali.

4. Destinazioni e regioni turistiche in una pianificazione integrata

La Calabria è un territorio a forte vocazione turistica, che si può declinare nella ricchezza delle sue molte risorse ambientali, paesaggistiche e culturali, come si evince dall'analisi del caso di studio di Monasterace, dal quale emergono più linee di prodotto all'interno della Riviera dei Gelsomini, con l'opportunità di arricchire l'offerta e diversificare la domanda in modo integrato con

la stessa regione turistica, come già fatto in altri contesti (Prezioso, 2010), in un'ottica di programmazione sistemica sostenibile e duratura.

I sistemi turistici locali (STL)[26] non sono in linea con questa riorganizzazione del comparto e in contraddizione con la delimitazione delle regioni turistiche (fig. 2) operata, nel primo *Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile della Regione Calabria* - PRSTS (Regione Calabria, 2011)[27], in funzione dei fattori ambientali e paesaggistici che le caratterizzano. La loro compartimentazione è sottesa a due macroaree a vocazione turistica e maggiore attrattività: «Località dell'entroterra»[28] e «Località di mare e ambiti costieri»[29], che rispondono a porzioni di territorio in cui è presente la massima concentrazione di flussi turistici rispetto ai «Territori non perimetrati»[30], ritenuti di scarso interesse per il settore. Le regioni turistiche sono strutturate in aree omogenee[31] e disegnano gli scenari delle destinazioni già a maggiore attrattività (fig. 2), per vocazione turistica acquisita nel tempo, trascurando le altre località dell'entroterra, eccetto i parchi nazionali e la città di Cosenza.

Indici e indicatori socio-economici e ambientali (Bagliani e Pietta, 2012; Vallega, 2008) aiutano a disegnare il quadro delle dinamiche territoriali comuni tra le regioni turistiche e sono funzionali a una valutazione del patrimonio ambientale e culturale delle zone costiere (Poitras, Bowen e Wiggin, 2003), come del caso di studio. L'analisi territoriale a scala regionale che ne deriva è centrata su fattori e processi che definiscono il valore paesaggistico costiero quale attrattore turistico[32]. Dall'interpretazione dei dati gli aspetti ecologico-ambientali, rappresentati dal sistema di aree protette e di siti a elevato interesse naturalistico, si rilevano attrattori naturali[33] di un turismo soprattutto internazionale, mentre a scala nazionale si conferma quale attrattore, come per Monasterace Marina e per gli altri comuni costieri del progetto SIGIEC, il mare come prodotto balneare[34].

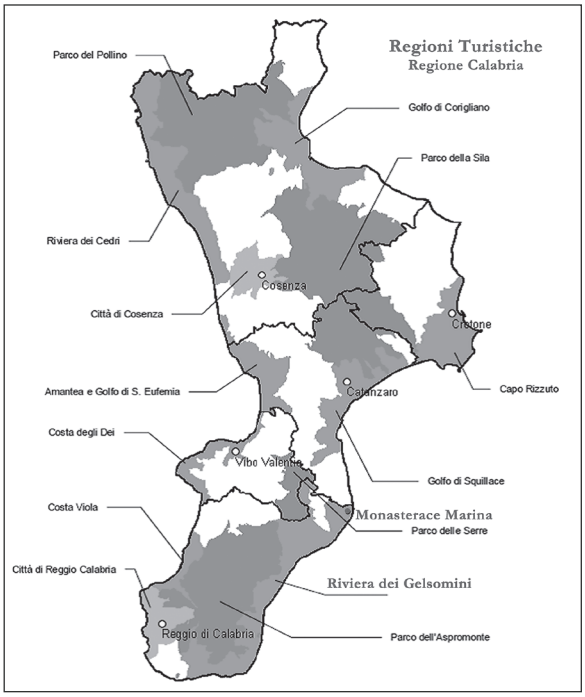

Fig. 2. Delimitazione delle regioni turistiche e dei territori non perimetrati (in bianco) nel *Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile* - Regione Calabria
Fonte: Regione Calabria, 2011, All. 2, p. 4

Accanto a quelli naturalistici, la regione e il caso di studio offrono aspetti storico-culturali con aree archeologiche, musei e palazzi storici, tradizioni e produzioni enogastronomiche tipiche e di grande pregio, che spesso rimangono fuori dai circuiti del turismo balneare dei grandi numeri (Cusimano, 2006), ma, anch'essi, oggetto di un turismo internazionale, che ha per meta soprattutto le aree archeologiche. In funzione di tali aspetti, il PRSTS descrive regioni turistiche a diverse linee di prodotto: naturalistico, sport avventura, *slow* (ecoturismo e didattica ambientale), diporto, termale, enogastronomico e culturale, oltre a quello balneare. Nonostante tali diverse linee di prodotto, la spiaggia rimane la risorsa per eccellenza del turismo calabrese, fulcro dell'offerta di una moltitudine di attori locali, come si evince dai nomi dati alle regioni turistiche maggiori attrattori sul Tirreno, quali la Costa degli Dei, la Riviera dei Cedri e la Costa Viola[35]; così come sulla costa ionica, a più bassa densità abitativa, dove il turismo balneare registra un minor numero di presenze, maggiormente concentrate nelle aree del Golfo di Corigliano, di Isola Capo Rizzuto, del Golfo di Squillace e della Riviera dei Gelsomini[36], che comprende lo stesso comune di Monasterace.

Da tale quadro emergono sia le aree a più alto conflitto nell'uso delle risorse, sia le regioni turistiche e i territori a maggior peso nel sistema turistico calabrese, le cui dinamiche della popolazione e quelle economiche sono influenzate, tanto in positivo[37] quanto in negativo[38], dalla risorsa mare. Questa interpretazione conferma l'importanza della spiaggia nel produrre l'offerta e nel soddisfare quella domanda di turismo balneare (Bruckmeier, 2002, 2005; Cadoret, 2009) che, come argomentato in precedenza, produce impatti positivi e negativi. Importante, pertanto, è una gestione integrata della costa per equilibrare le dinamiche socio-economiche e i conflitti nell'uso delle risorse. Una stessa gestio-

ne integrata, per ridurre tali impatti sulla fascia costiera, è necessaria anche tra zone costiere e aree interne; le regioni turistiche dell'entroterra, infatti, in funzione di una nuova domanda di turismo estivo, valorizzano e diversificano le loro linee di prodotto, integrandole con la vicina offerta della risorsa mare.

I nuovi strumenti per un'analisi geografica (Favretto, 2000) possono sostenere la gestione integrata e aiutare le scelte degli attori locali e regionali pubblici e privati, nell'ambito di una più generalizzata necessità di tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, poiché in grado di identificare le principali categorie di rischio e impatto paesaggistico. Le politiche ambientali e il benessere economico richiedono, infatti, una nuova lettura geografica per l'organizzazione dei territori e delle reti, che deve essere supportata da modelli e strumenti in grado di consentire un maggior coordinamento tra le azioni locali. A tal proposito può essere di supporto il modello di analisi socio-economica, capace di rapportarsi con le dinamiche evolutive dei diversi sistemi turistici locali attraverso il «sistema di supporto alle decisioni», un'innovazione (Bartlett, 2000; Longhorn, 2005) in grado di rappresentarne i possibili scenari e disegnare l'uso reale e quello potenziale delle zone costiere alla luce di rischi e impatti (Ronconi e Sirimarco, 1997).

Il modello di gestione integrato è di indirizzo alla pianificazione di riordino territoriale e alla gestione integrata pubblico-privata delle due fasce costiere calabresi, e non solo, a garanzia di un turismo balneare che rappresenta la voce più efficace dello sviluppo economico regionale, con una concentrazione di circa il 90% delle presenze. Si tratta di uno strumento di supporto allo sviluppo locale rivolto ai tecnici delle pubbliche amministrazioni e agli operatori turistici per una più adeguata opera di gestione integrata della costa nelle molte aree della Calabria dove ancora è possibile intervenire, tra le quali si colloca Monasterace Marina, scelta con l'obiettivo di proporre un modello di analisi socio-economica quali-quantitativa modulare, implementabile e replicabile in altre zone costiere. Un modello che, partendo da una lettura geografica dei punti di forza e di debolezza del sistema turistico regionale e locale, è in grado di cogliere le dinamiche evolutive dei rischi naturali e degli impatti antropici sulla trasformazione del litorale e le sue ricadute sui tanti sistemi costieri, che prima di essere turistici sono territoriali.

5. Conclusioni

Il lavoro tratta un modello geografico di analisi territoriale capace di valutare l'andamento delle variabili socio-economiche per il calcolo del valore d'uso della spiaggia e del danno causato dalla sua erosione, in funzione di uno sviluppo turistico sostenibile dell'intero territorio regionale (Longley e altri, 2005; Goodchild, 1992). Il modello è progettato, realizzato e testato all'interno del SIGIEC sui casi di studio, tra cui Monasterace, e consente il disegno dei possibili scenari sulle principali categorie di conflitto e sulle dinamiche evolutive delle diverse regioni e destinazioni turistiche, utili alla pianificazione delle stesse.

Il modello è rivolto agli attori delle politiche di gestione delle regioni turistiche e supporta i processi di *governance* logistico-innovativi del settore turistico in termini di sostenibilità e valorizzazione delle risorse (Ronconi, 1994; Ronconi e Guerricchio, 1994), per uno sviluppo integrato e sistemico (Ronconi, 2011) e per un uso potenziale della fascia costiera. Le sue molteplici applicazioni, pertanto, lo rendono uno strumento di indirizzo e di supporto alla pianificazione delle zone costiere calabresi, alla luce del ruolo strategico della risorsa mare nello stesso modello di *governance* del settore turistico.

Riferimenti bibliografici

Bagliani Marco e Antonella Pietta (2008), *Chiavi di lettura geografica applicate all'ambiente. Riflessione critica sugli indicatori ambientali*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», pp. 73-94.

Bagliani Marco e Antonella Pietta (2012), *Territorio e sostenibilità: gli indicatori ambientali in geografia*, Bologna, Pàtron.

Bartlett Darius J. (2000), *Working on the Frontiers of Science: Applying GIS to the Coastal Zone*, in Dawn Wright e Darius J. Bartlett (a cura di), *Marine and Coastal Geographical Information Systems*, Londra, Taylor & Francis, pp. 11-24.

Bruckmeier Karl (2002), *Conflict Mitigation through Local Resource Management*, Goteborg University, Human Ecology Section, HERS-SUCOZOMA, Report 8, p. 25.

Bruckmeier Karl (2005), *Interdisciplinary Conflict Analysis and Conflict Mitigation in Local Resource Management*, in «Ambio», pp. 65-73.

Cadoret Anne (2009), *Conflict Dynamics in Coastal Zones: A Perspective using the Example of Languedoc-Rousillon (France)*, in «Journal of Coastal Conservation», pp. 151-163.

Candela Guido e Paolo Figini (2005), *Economia dei sistemi turistici*, Milano, McGraw-Hill.

Commissione Europea (2001), *L'UE e le zone costiere*, Lussemburgo, Comunità Europea.

Cusimano Girolamo (a cura di) (2006), *Luoghi e turismo culturale*, Bologna, Pàtron.

Dematteis Giuseppe (2001), *La dimensione transcalare del territorio e della pianificazione*, in *Rapporto sullo stato della pianificazione del territorio 2000*, Roma, Istituto Nazionale di Urbanistica, Ministero dei Lavori Pubblici, pp. 11-15.

De Rubertis Stefano (2008), *Sviluppo Mediterraneo tra ideologia e progetto*, Bologna, Pàtron.

Doody James Patrick (2003), *Information required for Integrated Coastal Zone Management. Conclusions from the European Demonstration Programme*, in «Coastal Management», pp. 163-173.

Favretto Andrea (2000), *Nuovi strumenti per l'analisi geografica. I GIS*, Bologna, Pàtron.

Goodchild Michael Frank (1992), *Geographical Information Science*, in «International Journal of Geographical Information Systems», pp. 31-45.

Goodchild Michael Frank (2008), *Epilogue: Intelligent Systems for GIScience: Where Next? A GIScience Perspective*, in Pragya Agarwal e André Skupin (a cura di), *Self-Organising Maps: Applications in Geographic Information Science*, Chichester, Wiley, pp. 196-198.

Kearney John, Fikret Berkes, Anthony Charles, Evelyn Pinkerton e Melanie Wiber (2007), *The Role of Participatory Governance and Community-based Management in Integrated Coastal and Ocean Management in Canada*, in «Coastal Management», pp. 79-104.

Khan Ahmed Zaib, Xuan Quynh Le, Frank Canters e Eric Corijn (a cura di) (2013a), *Environmental Conflicts in Coastal Urban Areas. Towards a Strategic Assessment Framework for Sustainable Development*, Roma, Sapienza Università Editrice.

Khan Ahmed Zaib, Xuan Quynh Le, Frank Canters e Eric Corijn (2013b), *Comparative Analysis and Assessment of Environmental Conflicts: A Synoptic Overview of Methodological Developments*, in Khan, Le, Canters e Corijn (2013a), pp. 35-97.

Longley Paul Arthur, Michael Frank Goodchild, David J. Maguire e David William Rhind (2005), *Geographic Information Systems and Science*, Chichester, Wiley.

Longhorn Roger A. (2005), *Coastal Spatial Data Infrastructure*, in Darius Bartlett e Jennifer Smith (a cura di), *GIS for Coastal Zone Management*, Boca Raton, CRC Press, pp. 1-15.

Montanari Armando (2007a), *I progetti europei per lo studio delle dinamiche territoriali e della popolazione (1971-2006)*, in Paola Boscaino (a cura di), *Mobilità umana e politiche urbane*, Novara, De Agostini, pp. 13-34.

Montanari Armando (2007b), *La mobilità umana nella regione euromediterranea*, in Matteo Di Venosa (a cura di), *Progettare la costa: temi ed esperienze per l'euroregione adriatica*, Reggio Emilia, Diabasis, pp. 32-41.

Montanari Armando (a cura di) (2014), *Mitigating Conflicts in Coastal Areas through Science Dissemination. Fostering Dialogue between Researchers and Stakeholders*, Roma, Sapienza Università Editrice.

Montanari Armando e Barbara Staniscia (2011), *From Global to Local: Human Mobility in the Rome Coastal Area in the Context of the Global Economic Crisis*, in «Belgeo», pp. 187-200.

Montanari Armando e Barbara Staniscia (2012), *Italy: Human Mobility, Urban Changes, Environmental Conflicts*, in Allan M. Williams (a cura di), *Human Mobility in Coastal Regions. The Impact of Migration and Temporary Mobilities on Urbanization*, Roma, Sapienza Università Editrice, pp. 19-34.

Montanari Armando e Barbara Staniscia (2013), *Global Changes, Coastal Areas and Conflicts: experiences from Italy*, in Khan, Le, Canters e Corijn (2013a), pp. 99-133.

ONU (2015), *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*, in «A/RES», 70, 21 ottobre.

Poitras James, Robert Bowen e Jack Wiggin (2003), *Challenges to the Use of Consensus Building in Integrated Coastal Management*, in «Ocean & Coastal Management», pp. 391-405.

Prezioso Maria (2010), *Progettare lo sviluppo turistico: percorso di* planning *economico-territoriale in sostenibilità*, in Paola Paniccia, Patrizia Silvestrelli e Marco Valeri (a cura di), *Economia e management delle attività turistiche e culturali: destinazione, impresa, esperienza: contributi di ricerca*, Torino, Giappichelli Editore, pp. 3-33.

Regione Calabria (2011), *Piano regionale di sviluppo turistico sostenibile (PRSTS) 2011-2013*.

Romita Tullio (1999), *Il turismo che non appare. Verso un modello consapevole di sviluppo turistico della Calabria*, Soveria Mannelli, Rubbettino.

Ronconi Maria Luisa (1994), *Turismo culturale ed informatica: un esempio di applicazione di un GIS ai beni culturali*, in Eugenia Aloj Totàro (a cura di), *Atti del Convegno internazionale «Ambiente e Turismo: un Equilibrio Multimodale» (Arcavacata di Rende, 13-16 ottobre 1994)*, Università della Calabria, pp. 459-466.

Ronconi Maria Luisa (2008), *Sostenibilità ambientale per un turismo sostenibile*, in Osvaldo Pieroni, Ezio Marra, Carlo Ruzza, Enzo Nocifora, Fulvio Beato, Tullio Romita e Aurora Savelli (a cura di), *Atti del Convegno «Turismo sostenibile: trasformazioni recenti e prospettive future» (Acquappesa 8-9 settembre, 2007)*, Cosenza, Pronovis, pp. 46-51.

Ronconi Maria Luisa (2011), *Le problematiche ambientali e la sostenibilità del sistema ambiente*, in Alberto Di Blasi (a cura di), *Atti del XXX Congresso Geografico Italiano. Il futuro della geografia: ambiente, culture, economia (Firenze, 10-12 settembre 2008)*, Bologna, Pàtron, pp. 523-526.

Ronconi Maria Luisa (2013), *Criticità e mitigazione del rischio per uno sviluppo sostenibile: il disegno del paesaggio mediterraneo*, in Giovanna De Sensi Sestito (a cura di), *La Calabria nel Mediterraneo. Flussi di persone, idee e risorse*, Soveria Mannelli, Rubbettino, pp. 469-521.

Ronconi Maria Luisa e Piero Gagliardo (1998), *Mapping Pollution in the Mediterranean*, in Sergio Conti e Anna Segre (a cura di), *Mediterranean Geographies*, Roma, SGI-CNR, pp. 243-253 (collana «Geo-Italy», 3).

Ronconi Maria Luisa e Alessandro Guerricchio (1994), *Geoarcheologia e turismo nell'area crotonese (Calabria ionica)*, in Eugenia Aloj Totàro (a cura di), *Atti del Convegno internazionale «Ambiente e turismo: un equilibrio multimodale» (Arcavacata di Rende, 13-16 ottobre 1994)*, Università della Calabria, pp. 429-444.

Ronconi Maria Luisa e Francesca Sirimarco (1997), *Il turismo e i sistemi informativi*, in Tullio Romita (a cura di), *Il turismo in Calabria. Percorsi di lettura e prospettive di sviluppo*, Rimini, Edizioni Welcome-Chiamami Città, 1997, pp. 113-137.

Schmidtz David (2000), *Natural Ennemies: An Anatomy of Environmental Conflict*, in «Environmental Ethics», pp. 397-408.

Società Geografica Italiana (2007), *Turismo e territorio, l'Italia in competizione. Rapporto annuale 2007*, Roma, SGI.

Tarragoni Claudia, Piero Bellotti, Lina Davoli, Rossana Raffi e Elvidio Lupia Palmieri (2014), *Assessment of Coastal Vulnerability to Erosion: The Case of Tiber River Delta (Tyrrhenian Sea, Central Italy)*, in «Italian Journal of Engineering Geology and Environment», pp. 5-16.

Tillett Gregory (1999), *Resolving Conflict. A Practical Approach*, Oxford, Oxford University Press.

Vallega Adalberto (2008), *Indicatori per il paesaggio*, Milano, Angeli.

Williams Allan M. e Colin Michael Hall (2002), *Tourism, Migration, Circulation and Mobility. The Contingency of Time and Space*, in Colin Michael Hall e Allan M. Williams (a cura di), *Tourism and Migration. New Relationships between Production and Tourism and Migration*, Dordrecht, Springer, pp. 1-52.

Williams Allan M., Jo Foord e John Mooney (2012), *Human Mobility in Functional Urban Regions: Understanding the Diversity of Mobility*, in «International Review of Sociology», pp. 191-209.

https://demo.istat.it (ultimo accesso: 10.X.2018).

Note

[1] In soli 50 km dalla linea di costa risiede oltre il 50% della popolazione totale dei Paesi rivieraschi, la cui densità diventa essa stessa criticità.

[2] La sostenibilità è al centro del dibattito internazionale e rappresenta l'obiettivo primario di molti progetti a livello globale. Nel lavoro è intesa per quanto contenuto nell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile del 2015, che fissa 17 *Sustainable Development Goals* (obiettivi di sviluppo sostenibile) e 240 indicatori, recepiti anche dall'ISTAT, per superare l'idea di una sostenibilità unicamente ambientale (ONU, 2015).

[3] Il SIGIEC è un PON «ricerca e competitività», coordinato dalla professoressa Rosanna De Rosa del Dipartimento di Biologia, Ecologia e Scienze della Terra (DiBEST) dell'Università della Calabria (capofila), condotto in collaborazione con il Laboratorio di Geografia Applicata del Dipartimento di Studi Umanistici e in *partnership* con il Consiglio Nazionale delle Ricerche - Dipartimento Terra e Ambiente, CRATI scrl, Massa Spin Off srl e Sistemi Territoriali srl.

[4] Il SSD è articolato su due livelli decisionali strategici orientati alla prevenzione e allo studio, mediante l'analisi di scenari evolutivi per la mitigazione e il contrasto dell'erosione delle spiagge.

[5] La progettazione e la realizzazione del sistema geografico d'informazione è stata affidata a Sistemi Territoriali srl; le autrici si sono occupate della raccolta ed elaborazione dei dati per l'analisi territoriale necessaria alla realizzazione del SSD.

[6] Per approfondire la quale si rimanda, per motivi di spazio, alla pagina web del progetto (*http://www.sigiec.sister.it/progetto-sigiec*).

[7] Inteso come tutti i processi di territorializzazione e le attività umane.

[8] In merito al caso di studio, il consumo di arenile è considerato come consumo di suolo e inteso come perdita di superficie utile riferita alla spiaggia, poiché finalizzata a un uso turistico balneare.

[9] Del processo di erosione costiera legato alle dinamiche idrosedimentarie del litorale, quindi del rischio, si è occupato il gruppo di lavoro di Scienze della Terra dell'UNICAL.

[10] Gli «scali» sono effetto dell'accessibilità dettata dal sistema dei trasporti regionale, sono un'altra forma di gemmazione dei centri storici, come le marine, con nuclei urbani che nascono intorno alle stazioni ferroviarie e sono funzionali alla terziarizzazione della Regione.

[11] Le «marine» sono nuclei abitativi che nascono sulla fascia costiera con l'affermarsi del turismo balneare delle seconde case e contribuiscono allo spopolamento di molti centri storici, in funzione di una migliore qualità della vita legata ai servizi.

[12] Collegamenti nord-sud della Regione Calabria.

[13] La resilienza aggiunge una sfumatura nuova alla sostenibilità arricchendola e rendendola più adatta al mondo reale. È definita dagli esperti del *Resilience Center* di Stoccolma come «la capacità di un sistema – sia esso un individuo, una foresta, una città o un'economia – di affrontare il cambiamento e continuare nel proprio sviluppo». Essa è congrua agli approcci che interpretano i luoghi dal punto di vista sistemico-evolutivo ed è affrontabile dalla geografia ragionando per sistemi complessi.

[14] La costa ionica presenta livelli di cementificazione più bassi di quella tirrenica.

[15] Con costi sociali altissimi e compromissione della sostenibilità economica.

[16] Una delle caratteristiche delle aree periferiche, come di alcuni centri urbani, è l'edificazione di scheletri di cemento armato a più piani completati parzialmente, in attesa di una migrazione di ritorno.

[17] Con basso reddito *pro capite* e scarsi investimenti sull'occupazione.

[18] La spesa per l'acquisto di seconde case a scopo tanto ludico quanto economico, in un'ottica di investimento, o ancora per la realizzazione di villaggi turistici.

[19] Il «turismo che non appare» è una forma di turismo diffusa in Calabria, con impatti negativi sul turismo e sull'ambiente, quali la cementificazione delle coste per la realizzazione di seconde case vacanza, i cui utili sfuggono a ogni tentativo di monitoraggio e bilancio sul settore.

[20] Particolare zona di interesse è quella costituita dai comuni che rientrano nell'omonimo «Parco Marino Regionale Costa dei Gelsomini»: Bianco, Ferruzzano, Bruzzano Zeffirio, Brancaleone, Palizzi.

[21] Le zone costiere sono tradizionalmente considerate aree difficili da gestire a causa della sovrapposizione di problemi, come la particolarità dell'ambiente fisico, l'idrografia, i problemi giurisdizionali, la concomitante responsabilità delle amministrazioni pubbliche e dei privati, gli interessi diversificati tra i vari gruppi sociali. Longhorn (2005) sottolinea che, in ambito locale, le amministrazioni regionali e nazionali sono spesso responsabili di problematiche legate agli aspetti fisici e geo-morfologici di una stessa area e delle attività che si svolgono nelle zone costiere: per esempio la pesca, l'agricoltura, il trasporto marittimo, la pianificazione urbana e la gestione integrata della costa.

[22] SECOA (*Solutions for Environmental Contrasts in Coastal Areas Global Change, Human Mobility and Sustainable Urban Development*); SELMA (*Spatial deconcentrating of economic land use and quality of life in European Metropolitan Areas*); TIGER (*Territorial Impact of Globalization for Europe and its Regions-ESPON 2013*); SUCOZOMA (*Sustainable Coastal Zone Management*); Bruckmeier (2005, p. 66).

[23] Livello d'istruzione (laureati, diplomati, analfabeti), livello culturale, condizione professionale, tendenze demografiche, struttura per età della popolazione, età media, struttura dei nuclei familiari, indice di vecchiaia, indice di natalità e mortalità, indice per carico di donna feconda, indice di dipendenza strutturale, indice di ricambio della popolazione attiva, indice di struttura della popolazione attiva, indice di povertà, qualità della vita reale e percepita.

[24] Dal 1° gennaio 2008, l'ISTAT ha adottato la nuova classificazione delle attività economiche ATECO 2007, in sostituzione della precedente ATECO 2002. La migrazione delle statistiche economiche alla nuova classificazione avviene secondo un calendario specifico per le singole indagini statistiche e unico per i Paesi dell'UE.

[25] Dopo una premessa storica sull'origine di Monasterace, sono state analizzate ed elaborate le tendenze demografiche storiche, utilizzando i dati censuari di ISTAT e Demoistat dall'anno 2002 al 2015, relative a: residenti autoctoni, abitanti equivalenti, nati, morti, cancellazioni, iscrizioni nei registri anagrafici, variazione percentuale della popolazione residente, indice di ricambio sociale, struttura per età della popolazione. La popolazione immigrata e la relativa mobilità, contestualizzate sulla base dei dati demografici ufficiali relativi alla popolazione straniera residente derivanti dall'anagrafe comunale e distinta per cittadinanza, è stata suddivisa per nazionalità, età anagrafica, differenza di genere e livello d'istruzione.

[26] La Calabria ha istituito cinque STL, la cui delimitazione provinciale rende difficile una programmazione dal basso e la concertazione tra enti locali e attori privati.

[27] Il *Piano*, sebbene scaduto, è in vigore in attesa del successivo, nel quale sarebbe prevista una riperimetrazione delle regioni turistiche.

[28] Parco del Pollino, Parco della Sila, Parco dell'Aspromonte, Parco delle Serre e Città di Cosenza.

[29] Riviera dei Cedri, Amantea e Golfo di S. Eufemia, Costa degli Dei, Costa Viola, Città di Reggio, Riviera dei Gelsomini, Golfo di Squillace, Capo Rizzuto, Golfo di Corigliano.

[30] In bianco nel cartogramma delle regioni turistiche (fig. 2).

[31] La delimitazione è operata in funzione delle risorse e non dei servizi al turismo, dell'accessibilità e di uno sviluppo economico della costa come delle aree interne della regione. Ciò è dimostrabile dalle prime tre macroregioni definite nel PRSTS e delimitate in funzione di presenza/assenza di turisti, quindi dell'interesse nei confronti dei due attrattori naturali della regione da parte dei flussi.

[32] Il valore paesaggistico implica una valutazione non monetaria, basata anche sulla percezione estetico-visiva del turista.

[33] Per attrattori naturali si intendono il mare e i parchi nazionali, in particolare quelli della Sila e del Pollino.

[34] La qualità della risorsa mare, tuttavia, è percepita di livello inferiore rispetto ad altre destinazioni sia italiane sia internazionali, soprattutto per i servizi e la formazione degli operatori turistici.

[35] Nelle tre regioni spiccano rispettivamente le località di San Nicola Arcella, Tropea e Scilla.

[36] I centri di maggior interesse turistico sono Crotone, Soverato e Roccella Ionica.

[37] In positivo, poiché il valore economico dei territori aumenta per l'attivazione del settore turistico.

[38] In negativo, poiché di ritorno produce una forte pressione antropica sulla fascia costiera, concentrata quasi esclusivamente nel periodo estivo.