



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

PROVINCIA DI MESSINA

ALLEGATO E

VISTO:
CON RIFERIMENTO AL PROPRIO VOTO



000066 25 LUG. 2012
REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE
CONSIGLIO REGIONALE E L. 12/2012

PORTO TURISTICO PROGETTO PRELIMINARE

IL PRESENTE DOCUMENTO COSTITUISCE
ALLEGATO N. 4 AL D.D.G.
000251 08 OTT. 2012
REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE URBANISTICA

☒ A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- ☒ a1 Descrizione generale dell'intervento
- ☒ a2 Il contesto di riferimento
- ☒ a3 Il sistema nautico
- ☒ a4 Gli immobili da utilizzare
- ☒ a5 Indirizzi per la redazione del progetto definitivo - cronoprogramma

☐ B RELAZIONE TECNICA

- ☐ b1 studi specialistici: climatologico - anemologico - idraulico marittimo
- ☐ b2 edilizia di banchina e urbanizzazioni

☐ C STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

☐ D STUDI GEOLOGICI PRELIMINARI

☐ E PLANIMETRIE E SCHEMI GRAFICI

☐ F INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

☐ G CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

☐ H RILIEVO FOTOGRAFICO E FOTOSIMULAZIONI

COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA
Provincia di Messina

Copia Conforme

all'originale adottato/approvato con la delibera di c.c.

n° 03 del 24-01-09 e allegato e parte integrante dell'atto.

S. Stefano di Camastra, li 30-03-2009

Il Segretario Generale

Dott. Andrea GAGLIO

CONSULENZA

STUDI GEOLOGICI

Ing. Prof. G. MALLANDRINO

Geol. M. GERBINO



Arch. F. LA MONICA



Visto
SANDACO

Santo Stefano di Camastra, 08/05/2007

R.U.P.

Geom. D. DI MAURO

2. LE IPOTESI PRECEDENTI

Dopo il sisma del 31/10/1967, che interessò la zona dei Nebrodi e delle Madonie e quello della Valle del Belice del gennaio 1968, la Regione Siciliana, con leggi nn. 1/68 e 20/68, istituì appositi consorzi per i Comuni terremotati obbligando, ciascuno di essi, a dotarsi di piani urbanistici comprensoriali. Il Comune di Santo Stefano venne inserito nel Consorzio n. 9, con capoluogo Mistretta, comprendente i territori comunali di Capizzi, Caronia, Castelbuono, Castel di Lucio, Geraci Siculo, Mistretta, Motta d' Affermo, Pettineo, Reitano, S. Mauro Castelverde, S. Stefano di Camastra, Tusa.

Il piano urbanistico comprensoriale n. 9 (progettisti A. Bonafede, F.P. Amoroso, R. Calandra, B. Colajanni, N. Vicari), redatto nel 1970 e approvato dopo un lungo iter con D.P.R.S. n°164/79, aveva per obiettivo la mobilitazione di tutte le risorse e virtualità presenti nel territorio e l'individuazione di tutte le possibili trasformazioni idonee a conseguire l'annullamento del divario rispetto alla media nazionale dei parametri, considerati significativi della situazione economica e civile delle comunità del comprensorio. Le indicazioni urbanistiche del P.U.C. n. 9 prevedevano la realizzazione di un Porto turistico (di 2a categoria IV° Classe) ubicato nel territorio comunale di S. Stefano di Camastra.

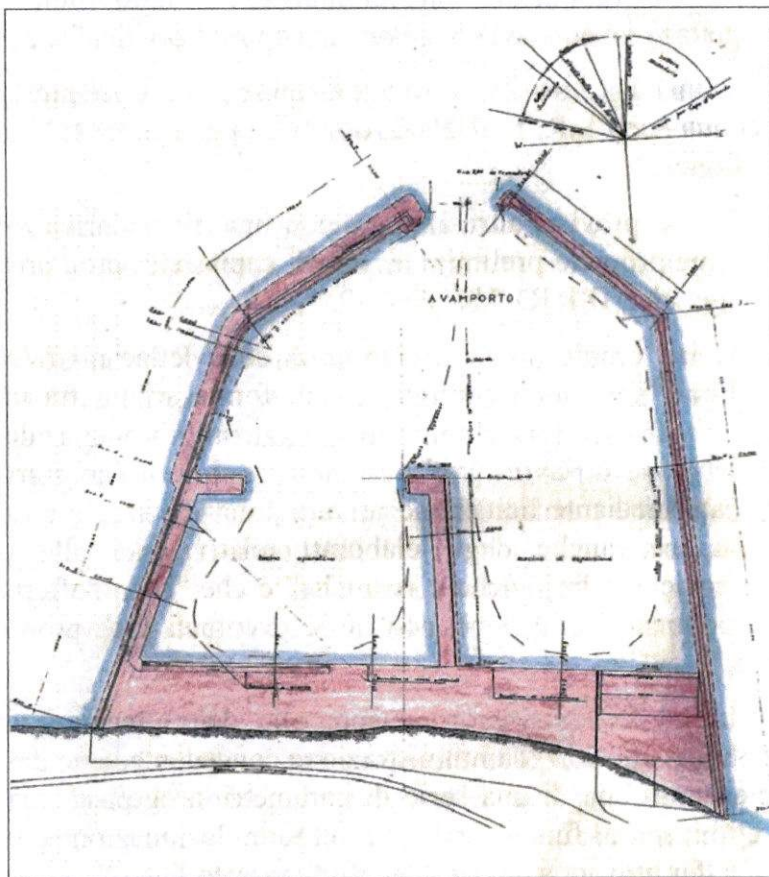


Figura 1

L'impianto portuale (*Figura 1*), derivante da un progetto commissionato dal comune per un porto peschereccio, aveva le seguenti caratteristiche:

- Imboccatura: ml 50
- Diga di ponente: ml 470
- Diga di levante: ml 510
- Specchio acqueo: mq 105.000
- Costo: £ 2.458.000.000

Alla fine degli anni 80 il Comune di dotò di un nuovo progetto di porto turistico.

L'Assessorato Regionale del territorio ed Ambiente, a seguito dei pareri espressi favorevolmente dalla Capitaneria di Porto di Messina, dal Comando Marittimo Autonomo della Sicilia, dal Comando Zona Fari, dal Comando Provinciale Vigili del Fuoco, dal Compartimento delle Ferrovie dello Stato, dalla Circoscrizione Doganale di Messina, dalla Soprintendenza ai Beni Ambientali, dal Genio Civile OO.MM. (Palermo), ha approvato il Piano Regolatore Generale del Porto di 2a Categoria IV° Classe, con D. A. n°14/87 del 16/03/1989.

DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO

1. PREMESSA

L'Amministrazione comunale di Santo Stefano di Camastra ha avviato la procedura di progettazione ed attuazione del "porto turistico" e delle attrezzature complementari.

L'iniziativa troverà attuazione con le procedure previste dall'art.19 della Legge n.109/94, come recepita dalla L.R. N. 7/2002 e s.m.i., pertanto con l'affidamento in concessione di costruzione e gestione.

Viene previsto altresì il concorso finanziario privato secondo le modalità e le entità definite nel presente progetto preliminare e nel capitolato programma prestazionale ai sensi degli artt. 84 e segg. del D.P.R. 554/99.

Come è noto, l'art.19, comma 2, della legge n.109/94 stabilisce che le concessioni di lavori pubblici "sono contratti conclusi in forma scritta fra un imprenditore ed una amministrazione aggiudicatrice, aventi ad oggetto la progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e l'esecuzione di lavori pubblici", mentre il successivo art.20, comma 2, chiarisce che esse "sono affidate mediante licitazione privata ponendo a base di gara un progetto preliminare corredato, comunque, anche degli elaborati relativi alle preliminari essenziali indagini geologiche, geotecniche, idrologiche e sismiche" e che "l'offerta ha ad oggetto gli elementi di cui all'articolo 21, comma 2, lettera b); nonché le eventuali proposte di varianti al progetto posto a base della gara".

In tal senso, conformemente alle determinazioni dell'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici n.1/2003 "l'amministrazione concedente deve farsi carico di un'attività preventiva tesa alla determinazione di una serie di parametri 'progettuali' che implementino l'elaborazione di livello preliminare, al fine di consentire la formulazione consapevole dell'offerta da parte degli interessati, senza far gravare su di essi un indebito onere".

Per quanto riguarda la redazione del progetto preliminare, come sopra definito, l'Amministrazione Comunale ha conferito l'incarico all'Ufficio Tecnico Comunale integrato con consulenze esterne relative ad attività di supporto per specifiche professionalità non presenti nell'organico comunale.

1.2. Gli elaborati del progetto preliminare

Il progetto preliminare del porto turistico si compone di elaborati testuali e grafici la cui articolazione tiene conto dei requisiti minimi richiesti dalla normativa vigente. Si riporta di seguito la sequenza degli elaborati:

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- a1 Descrizione generale dell'intervento
- a2 Il contesto di riferimento
- a3 Il sistema nautico
- a4 Gli immobili da utilizzare
- a5 Indirizzi per la redazione del progetto definitivo - cronoprogramma

B RELAZIONE TECNICA

- b1 Studio specialistici: climatologico - anemologico - idraulico-marittimo
- b2 Edilizia di banchina ed opere di urbanizzazione

C STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

D STUDI GEOLOGICI PRELIMINARI

E PLANIMETRIE E SCHEMI GRAFICI

F INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

G CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA

H RILIEVO FOTOGRAFICO E FOTOSIMULAZIONI



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

PROVINCIA DI MESSINA



PORTO TURISTICO

PROGETTO PRELIMINARE

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- a1** Descrizione generale dell'intervento
- a2** Il contesto di riferimento
- a3** Il sistema nautico
- a4** Gli immobili da utilizzare
- a5** Indirizzi per la redazione del progetto definitivo – cronoprogramma

Indice

DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO.....	2
1. PREMESSA.....	2
1.2. Gli elaborati del progetto preliminare	2
2. LE IPOTESI PRECEDENTI.....	3
3. LE CARATTERISTICHE DELL'AREA DI PROGETTO	8
4. LA SITUAZIONE DEI PUBBLICI SERVIZI ESISTENTI.....	10
4.1. Rete fognaria	10
4.2. Rete idrica.....	11
4.3. Rete elettrica.....	11
4.4. Rete viaria.....	12
5. GLI ELEMENTI DEL PROGETTO	13
5.1. Il Porto.....	14
5.2. Grandezze caratteristiche dei principali servizi a terra	15
5.3. Il Club House	15
5.4. L'edilizia commerciale	16
5.5. L'edificio per l'Autorita' Marittima.....	16
5.6. Gli impianti sportivi e le aree a verde attrezzato.....	16
5.7. L'area per il rimessaggio e il calafataggio	17
5.8. Il residence per i diportisti	17
5.9. Gli impianti a rete	17
5.10. Parcheggi.....	19
5.11. Servizi igienici	20
6. LA STRADA PANORAMICA.....	21

Alla luce della situazione tecnico-giuridica e socio-economica sia del settore nautico, sia del contesto di riferimento, è emerso, sempre più con chiarezza, che il vigente PRG del Porto risulta anacronistico e non idoneo ad attivare un intervento privato con finanza di progetto. Ciò in quanto oggi un porto turistico è una infrastruttura in grado di incentivare e promuovere il turismo ma anche un catalizzatore per lo sviluppo economico dell'intera area circostante. Dalla riqualificazione edilizia che quasi sempre accompagna la costruzione di un porto turistico, alla creazione di posti di lavoro nell'indotto per la fornitura di servizi tecnici di gestione e manutenzione delle imbarcazioni, la nautica ha effetti benefici stabili sull'economia.

Quanto previsto nel vigente PRG del porto non è più adeguato ai tempi in quanto si pensava, all'epoca della sua redazione, ad un porto come una sorta di "parcheggio" per barche, trascurando il fatto che se per alcuni periodi dell'anno le imbarcazioni rimangono "parcheggiate", nei mesi di maggiore attività il porto si trasforma più in qualcosa di simile ad un villaggio che ad un semplice parcheggio.

Le imbarcazioni in transito e quelle stanziali in questi periodi sono spesso occupate dai diportisti che le "abitano". Per tale motivo, pur con tutte le normali precauzioni che il diporto moderno impone, il porto turistico diviene un vero e proprio insediamento umano. Da ciò la necessità di ripensare tutto il sistema portuale progettando una struttura in grado di fornire servizi adeguati con colonnine per acqua e corrente elettrica, alle singole imbarcazioni, ma anche servizi di distribuzione dei normali approvvigionamenti di bordo, servizi di guardiania e ricettività e quant'altro necessario per rendere fruibile il porto. Tutti aspetti positivi per l'economia, che l'Amministrazione apprezza e intende promuovere in quanto fiorire di occupazione e di benessere.

L'impianto portuale previsto nel PRG del porto (Figura 2), , ancora oggi vigente, ha le seguenti caratteristiche:

- Imboccatura: ml 60
- Diga di ponente: ml 535
- Diga di levante: ml 355
- Specchio liquido: mq 47.100
- Posti barca: n. 307
- Posti barca equiv.: n. 275
- Attracco nave: ml 90
- Area portuale: mq 17.300
- Parcheggi: mq 3.900
- Posti auto: n. 174
- Edilizia residenziale: -----
- Edilizia portuale: mq 3.000
- Aree a verde: mq 4.200
- Costo: £ 93.000.000.000

Con voto n° 17151 del 13/03/1990 il C.T.A.R. ha approvato il progetto esecutivo per la costruzione del porto che, nelle sue linee essenziali, intese come prosecuzione attuativa di quelle previste dal Piano Regolatore Portuale, riguarda la realizzazione di un approdo del tipo a due moli convergenti con banchina di riva e delle opere di connessione con il territorio, rappresentate essenzialmente dall'edilizia attrezzata di banchina e della viabilità di collegamento con quella extraurbana e con la stazione ferroviaria ubicata nelle immediate vicinanze.

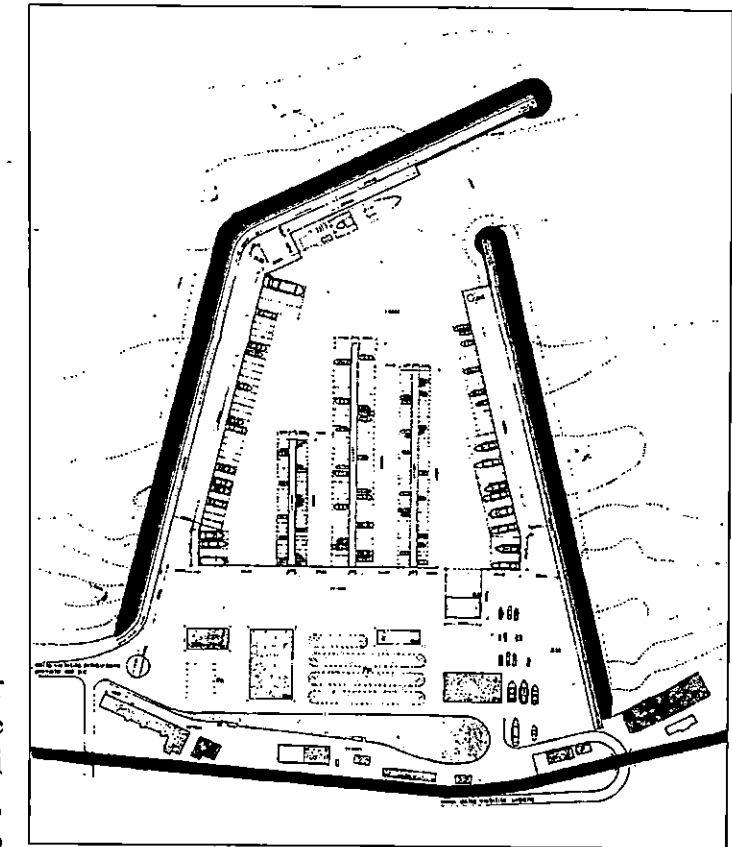


Figura 2

Con un protocollo d'intesa stipulato il 16 aprile 1999 fra le Province Regionali di Enna, Catania e Messina, il Comune di Nicosia, in proprio e nella qualità di Comune capofila del "Patto Territoriale dei Nebrodi", il Comune di Randazzo, in proprio e nella qualità di Comune capofila del "Patto Territoriale Unico - Etna", il Comune di Taormina, in proprio e nella qualità di Comune capofila del "Patto Territoriale Valle Alcantara", il Comune di Lipari in proprio e nella qualità di rappresentante del "Patto Territoriale delle Eolie", il Consorzio Intercomunale Pubblici Servizi di Patti quale promotore del "Patto Territoriale Tindari - Nebrodi", l'Ente Parco dei Nebrodi, l'Ente Parco dell'Etna, l'Università di Messina, le Soprintendenze BB. CC. di Catania e Messina si concordava di promuovere un programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio denominato "VALDEMONE", avente quale soggetto promotore il Comune di Randazzo ed i rimanenti enti aderenti al predetto protocollo quali soggetti proponenti, ed inoltre di sollecitare e promuovere la partecipazione di altri soggetti pubblici e privati.

Con protocollo d'intesa, sottoscritto a Randazzo il 23 aprile 1999, altri soggetti pubblici aderivano alla predetta intesa che, successivamente, formalizzavano detta adesione con i relativi atti deliberativi, per la presentazione del "PRUSST - VALDEMONE", avente come soggetto promotore il Comune di Randazzo.

Con deliberazione di G.M. n 138 del 30/04/1999 il Comune di Santo Stefano di Camastra approvava detto protocollo di intesa e stabiliva di partecipare al programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio denominato "VALDEMONE" avente come soggetto

promotore il Comune di Randazzo ed i rimanenti enti aderenti al protocollo come soggetti proponenti;

Con deliberazione n°28 Del 18/08/2000 il Consiglio Comunale di Santo Stefano di Camastra ha deliberato di:

- approvare il programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio denominato "PRUSST VALDEMONE", avente come promotore il Comune di Randazzo, capofila del Patto Territoriale Jonico-Etneo, e come soggetti proponenti gli altri Enti di cui all'allegato A del modello PRUSST del D.M. LL.PP. 08/10/1998.
- Di prendere atto ed approvare la localizzazione delle opere pubbliche e degli interventi privati ricadenti, in tutto o in parte, nel territorio comunale, riportati nell'allegato elenco, riservandosi ed impegnandosi di adottare gli altri atti necessari per attivare le procedure per eventuali varianti urbanistiche, ai sensi della circolare dell'Assessorato alla Presidenza della Regione Siciliana del 02/09/1999, (pubblicata sulla G.U.R.S. del 10/09/1999) e successive modifiche;
- Dare mandato al Sindaco per la sottoscrizione del protocollo d'intesa con facoltà di delegare all'uopo il Sindaco di Randazzo, nella qualità di Ente promotore.

Con successiva delibera di C.C. n° 56 del 15/12/2000 il Comune di Santo Stefano di Camastra ha deliberato di:

- di dare mandato al Sindaco di attivare tutte le procedure necessarie, sopra evidenziate, per l'acquisizione dei pareri, nulla-osta, approvazioni, autorizzazioni e quant'altro necessario per l'approvazione da parte della Regione Siciliana delle variazioni allo strumento urbanistico vigente sopra adottate;
- di dare mandato al Sindaco a partecipare, aderire e sottoscrivere l'Accordo di Programma con il Presidente della Regione Sicilia finalizzato alla definizione e messa a norma, sotto l'aspetto urbanistico, delle iniziative private individuate al superiore punto 1), con facoltà di sub-delegare alla sottoscrizione il Sindaco del Comune di Randazzo, quale soggetto promotore del P. R. U. S. S. T. VALDEMONE;
- di ratificare fin da ora, anche ai sensi del 5° comma dell'Art. 27 della legge 8/6/90 n° 142 come recepito con l'Art. 1 della legge regionale n° 48/91, l'adesione e la sottoscrizione del Sindaco, o dell'eventuale delegato Sindaco di Randazzo, al predetto Accordo di Programma con il Presidente della Regione Sicilia.

Avviato lo studio di fattibilità per l'opera portuale, in seguito a specifici incontri con lo staff tecnico dell'ufficio del PRUSST è emerso che l'opera, per come progettata negli atti in possesso di questo Ente, non è più proponibile in quanto:

- Il dimensionamento non è compatibile con le ipotesi di sviluppo del territorio sia per la quantità prevista di posti barca relativi alla nautica da diporto e sia per la parte commerciale che non può più trovare riscontro in studi di fattibilità tecnico-economica.
- Non può ritenersi più attendibile la previsione fatta nella relazione di consulenza tecnico economica, allegata al progetto, che ipotizza una presenza di diportisti di 97.350 unità (UD) che utilizzano gli ormeggi dei 317 posti barca nel periodo di alta stagione (15 Giugno - 15 Settembre).
- La struttura non risulta compatibile con le nuove normative ambientali le quali pongono particolare attenzione all'impatto di tali infrastrutture con la costa per quanto concerne i fenomeni di erosione ed insabbiamento;

- Non consente la attivazione di finanza di progetto posto che non risulta cautamente dimensionata sotto l'aspetto economico e l'entità delle risorse necessarie (Lire 93.000.000.000) non è compatibile con investimenti, pubblici e privati, di medio termine che ne consentano la piena utilizzazione in tempi realisticamente brevi;

- Tutte le opere di connessione con il territorio non trovano più rispondenza con la pianificazione urbanistica comunale in quanto, già dal 1991, quando venne approvata la variante, con D.A. 07/91, per la realizzazione delle aree artigianali, la viabilità di supporto alla infrastruttura portuale è stata ristudiata e riconcepita in maniera del tutto differente da quanto previsto nel progetto approvato con voto n. 17/1/51 del 13/03/1990 dal C.T.A.R

Con provvedimento n°08 del 20/03/2003 il consiglio comunale ha deliberato di:

- 1) Dare atto che l'opera suddetta, per come progettata negli atti in possesso di questo Ente, non è più proponibile per i motivi espressi in narrativa;
- 2) Dare mandato agli organi esecutivi di questo Ente ed al PRUSST Valdemone di modificare il progetto già in possesso, ridimensionandolo, sulla base di nuovi studi di fattibilità economica ed ambientale che si andranno a redigere possibilmente anche utilizzando tutte le analisi già in possesso se ed in quanto riutilizzabili.

Il Comune di concerto con gli ufficio del PRUSST aveva avviato lo studio di fattibilità di una nuova opera portuale ma detto ufficio non è stato in condizione di dare corso alle attività ed è sempre più emersa una persistente inadempienza ed un costante ritardo nell'adottare atti finalizzati alla progettazione e realizzazione dell'opera in argomento da parte dell'ufficio tecnico consortile e del comune di Randazzo nella qualità di Ente promotore ed attuatore del PRUSST.

Con Decreto dell'Assessore Regionale al Turismo del 16.11.2001, era stato approvato " il Piano di sviluppo della nautica da diporto della Regione Siciliana". Detto Piano del 2001 ha previsto la realizzazione entro il 2008 di una rete di porti turistici in grado di consentire la circumnavigazione completa dell'Isola, con una distanza massima fra due porti vicini di 30 miglia circa, avendo ben presente che il porto turistico non è il punto di arrivo del diportista nautico, né il parcheggio della sua imbarcazione, ma una ulteriore porta di accesso al sistema turistico siciliano, punto di partenza di possibili itinerari di fruizione dell'offerta turistica immediatamente retrostante la costa.

La Regione siciliana ha proceduto alla revisione del Piano del 2001 tenendo conto della crescente domanda di nuovi posti barca in diverse località della Sicilia e del crescente avvio di progetti di porti turistici approvati ai sensi del D.P.R. 509/97 coordinato con l'art. 75 della L.R. 4/2003, di completamento di strutture portuali ai sensi dell'art. 5 della L.R. 21/98 autorizzate dall'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente con le procedure di cui all'art. 7 della L.R. 65/81 e successiva circolare esplicativa dell'A.R.T.A. n.46345 del 07.08.2003, nonché tenendo conto delle problematiche connesse all'uso del territorio o meglio all'uso del mare come tutela della fascia costiera.

Con D.A. n. 69 del 26/05/2006 è stato approvato il **PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO** in Sicilia; nel suddetto Piano, il perimetro della Sicilia è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico e che il distretto n° 1) da Capo Peloro a Capo Cefalù, prevede i seguenti scali portuali: Sistema del Porto di Messina, Milazzo, Portorosa, Capo d'Orlando, Sant'Agata di Militello, Santo Stefano di Camastra, Cefalù.

L'impianto di trattamento liquami, in atto si compone delle seguenti stazioni: grigliatura - dissabbiatura - disoleatura sedimentazione - clorazione - smaltimento con condotta sottomarina. La sedimentazione normalmente potrebbe essere disattivata poiché ne è prevista l'entrata in funzione al momento del superamento dei 10.000 abitanti equivalenti. Cautelativamente la fase di sedimentazione è stata attivata per garantire un trattamento più spinto in quanto la condotta sottomarina presenta rotture e non recapita i reflui a distanza dalla costa come previsto nei Decreti di autorizzazione allo scarico.

Prendendo a base la dotazione idrica pro-capite ed il numero di abitanti è stato possibile effettuare una verifica, con ipotesi molto cautelative ed a vantaggio della sicurezza, del numero di abitanti equivalenti per un trattamento di primo livello e per uno scarico della pubblica fognatura con condotta sottomarina come previsto dall'art. 11 della L.R. 27/86.

Ipotizzando che la popolazione, residente e fluttuante, all'anno 2020, tutta servita dalle pubbliche fognature, sarà di 7.635 unità (dato di PRG) con un valore di abitanti ancora minore a 10.000, si dimostra che alla data del 2020 l'impianto depurativo, attualmente in funzione, sarà ancora in grado di soddisfare le esigenze di smaltimento dei reflui.

Ma prendendo a base la dotazione idrica pro-capite ed il numero di abitanti è possibile effettuare una verifica, con ipotesi molto cautelative e a vantaggio di sicurezza, del numero di abitanti equivalenti, per un trattamento adeguato come previsto del D.L.vo 152.

Pertanto, in linea teorica, risulta che l'impianto di trattamento dei reflui può sopportare un ulteriore carico di circa 2.500 abitanti, fino all'anno 2020. Gli abitanti insediati nell'area portuale saranno inferiori a tale quantità.

Tuttavia, posto che la condotta sottomarina presenta rotture e lo scarico non avviene per come previsto nell'autorizzazione, il comune si è dotato di progetto per l'adeguamento dell'impianto di depurazione e trasformazione della condotta sottomarina esistente in semplice condotta di allontanamento sottocosta finalizzato alla salvaguardia dello specchio di mare interessato, oggetto di balneazione e uso turistico, con fondale limitato anche a notevole distanza dalla costa, e con ridotto ricambio idrico naturale; ciò anche per il rispetto dei limiti di cui al D.L.vo 152/2006, vincolante e da ritenere applicabile.

Per quanto concerne la rete fognaria sarà necessario realizzare una condotta premente di adduzione, dei reflui prodotti nell'area portuale, al depuratore; tali reflui dovranno essere pompati all'impianto di depurazione esistente, distante poche centinaia di metri, a mezzo di adeguato impianto di sollevamento.

Le opere previste nell'area portuale, e quelle di adduzione, non dovranno essere oggetto di variante al P.A.R.F. posto che gli impianti di depurazione, nella loro situazione di progetto, consentono il trattamento delle maggiori quantità di reflui prodotti.

4.2. Rete idrica

La zona è servita da pubblico acquedotto che non garantisce erogazione per la durata di 24 ore nell'arco della giornata. Si è previsto un serbatoio di accumulo interrato, a servizio dell'insediamento portuale della capacità di 900 mc. in grado di garantire la fornitura dell'acqua per almeno due giorni in tutta l'area portuale prendendo a riferimento che nei periodi di punta dovrà essere garantita la disponibilità di 170 mc/giorno per i posti barca e 230 mc/giorno a servizio dell'edilizia di banchina.

4.3. Rete elettrica

La zona è servita da rete elettrica che garantisce regolare fornitura; dovranno realizzarsi le cabine di trasformazione e la relativa rete di distribuzione.

3. LE CARATTERISTICHE DELL'AREA DI PROGETTO

L'area oggetto dell'intervento è collocata a Nord dell'abitato di Santo Stefano di Camastra, in zona Marina - Barche Grosse, con prevalente esposizione ai venti che soffiano dal mare aperto verso la costa nella direzione di Maestro e Tramontana. Meno frequenti sono i venti provenienti da Nord-Nord Est. Nel paraggio di che trattasi possono giungere agitazioni marine da tutte le direzioni, ma quelle che manifestano maggiore violenza sono quelle che provengono da Tramontana.

La fascia costiera tirrenica, è assai eterogenea a seguito delle tante variabili che concorrono alla dinamica evolutiva del litorale. Fra queste variabili si evidenziano:

1. la riduzione dei carichi solidi fluviali;
2. le opere di difesa, realizzate, il più delle volte, in modo improvvisato.
3. gli spazi antropizzati a scopo abitativo stagionale, turistico-balneare.

Il sito prescelto si trova nelle immediate vicinanze di una zona edilizia tradizionalmente abitata dalla marineria locale che utilizzava la fascia costiera antistante per le operazioni legate all'attività peschereccia che negli anni è stata abbandonata.



Figura 3 (foto aerea concessa da Salvo La Rosa)

Tale zona provvista di rete idrica, elettrica, telefonica e fognante, dista circa 100mt in linea d'aria dalla stazione ferroviaria e circa 500mt via strada ed è attualmente collegata alla rete viaria urbana che ne consente il collegamento con il centro urbano e con la grande viabilità, costituita in atto dalla S.S. 113 e dall'autostrada Palermo-Messina.

Attualmente il collegamento dell'ambito portuale alla rete viaria, urbana ed extraurbana, viene assicurato da una strada che attraversa in sottopasso la ferrovia per poi congiungersi alla ampia Via Marina e quindi alla S.S. 113.

In progetto viene prevista una nuova strada di servizio a tutta la zona portuale che dal lato est collegherà l'area portuale passando per l'esistente lungomare Ortora con la S.S. 113 senza attraversare l'abitato.

La detta strada, dal lato ovest, collegherà l'ambito portuale con l'asse principale di servizio delle zone artigianali con la S.S. 113 ed ancora, ad ovest dell'abitato, con il lungomare della frazione Villa Margi del Comune di Reitano. Detta strada viene prevista per circa 1.700 mt a due corsie con marciapiedi e pista ciclabile tale da costituire elemento di valorizzazione della fascia costiera adiacente il porto.



Figura 4 (foto aerea concessa da Salvo La Rosa)

4. LA SITUAZIONE DEI PUBBLICI SERVIZI ESISTENTI

4.1. Rete fognaria

Per la progettazione del porto si è proceduto a valutare le problematiche relative alla situazione attuale e futura della rete fognaria e delle attrezzature di depurazione a servizio delle zone portuali. Tale problematica riguarda sia i reflui degli insediamenti del tipo civile che quelli delle imbarcazioni. Si ritiene opportuno sottolineare che per alcuni insediamenti gli effluenti inquinanti prima di essere immessi nella rete fognaria comunale devono subire un pretrattamento depurativo per abbattere determinati componenti e quindi rispettare i limiti di concentrazione consentiti dalla normativa.

Santo Stefano di Camastra è dotato del P.A.R.F. approvato con i DD.AA. del Territorio ed Ambiente n°1321/87 del 03.11.87 e 211/7 del 13.04.93 e di un regolamento per la gestione della rete fognaria che rientra nell'ampia categoria dei regolamenti comunali di igiene connessi all'autonomia riconosciuta agli Enti Locali. Tali strumenti di programmazione e regolamentazione costituiscono elemento essenziale di indirizzo da confrontare con le ipotesi di intervento nel territorio in funzione della portata dell'impianto di depurazione attualmente attivo.

Si precisa che i reflui dell'impianto di depurazione comunale esistente, ai sensi del decreto di autorizzazione allo scarico finale (Art. 40 L.R. 27/86) D.A. 1321 e 211/7/93, non devono rispettare i limiti previsti dalle tabelle allegate alla L.R. 27/86 in quanto tale scarico avviene mediante condotta sottomarina. Infatti, gli standard qualitativi che devono essere rispettati dalle acque marine sono quelli previsti all'art. 11 della L.R.27/86. Allo stato sono da rispettare i parametri di cui al D.Lvo 152/2006.

La situazione demografica attuale di Santo Stefano di Camastra, in base ai dati del censimento del 2001, è di 4.592 abitanti.

La rete fognaria comunale, in atto del tipo misto, è estesa a tutto il centro storicamente abitato e gravita su due collettori principali. Il primo, denominato "Est", raccoglie il reflu di gran parte del Centro e recapita all'impianto di trattamento liquami sito nei pressi della linea FF.SS. ME - PA, a destra del Torrente Tudisco; il secondo, denominato "Ovest" o Passo Giardino su cui gravita il reflu della zona di espansione ad ovest del centro abitato con recapito al depuratore mediante un impianto di sollevamento in zona Taleffo,. Lo schema fognario configurato dal P.A.R.F., prevede la realizzazione graduale di una fognatura di tipo specializzato con recapito di tutta la rete nera all'attuale impianto di trattamento. Lo schema definitivo è configurato nella integrazione del programma della rete fognante comunale per la zona ad ovest del centro abitato approvata con D.A. del Territorio e Ambiente n°211 /7 del 13.04.93, ove è previsto che il reflu delle zone ovest sia convogliato al depuratore comunale.

Nel P.A.R.F. sono previsti i seguenti apporti al collettore emissario e quindi al sistema di trattamento:

	DATI DI PROGETTO DEL PARF	PROIEZIONE ALL'ANNO 2015 DEL P.A.R.F.
abitanti equivalenti	6700	10.000
Dotazione idrica l/ab x gg	170	200
Volume giornaliero medio mc/g	864	1.608

Dalle indagini e dai prelievi eseguiti presso l'impianto di trattamento delle acque reflue, è stato possibile monitorare l'andamento del reflu in entrata ed in uscita. Da queste indagini risulta che l'efficienza depurativa si può ritenere buona e rispondente a quanto previsto dal Decreto di Autorizzazione Regionale e dalle vigenti norme.

Una parte del braccio est del porto è destinata, poi, ad ospitare l'area di rifornimento di carburante e, non meno importante, l'area di smaltimento rifiuti delle imbarcazioni (acque nere, detersivi, carburanti, batterie ed oli esausti).

5.2. Grandezze caratteristiche dei principali servizi a terra

servizio	Superficie coperta	Numero piani f.t.	volume	Altezza massima
Club House	850	2	5.950	9,00
Edilizia commerciale	1.160	3	12.180	10,00
Residence	1.535	3	15.350	10,00
Spogliatoio imp.sportivi	115	1	345	3,00
Autorità marittima	400	2	2.800	7,00
Officine - rimessaggio	650	1	4.875	7,5
Edicola d'attesa	18	1	54	3,00
Servizi igienici per dip. - H1	99	1	297	3,00
Servizi igienici per dip. - H2	176	1	528	3,00
Servizi igienici per dip. - H3	12	1	36	3,00
Parcheggi	6.700	-----	-----	-----
Verde attrezzato	4.400	-----	-----	-----

5.3. Il Club House

Nonostante le strutture portuali in genere siano pensate e progettate ad esclusivo uso e consumo dei diportisti e dei proprietari delle imbarcazioni, il progetto qui presentato ha come obiettivo l'integrazione del "sistema portuale" all'interno del più ampio "sistema città". Come già anticipato, l'edificio adibito a Club House, costituisce il vero e proprio polo di attrazione per chi vive il porto dalla terraferma: per i cittadini, per i turisti che vengono dall'entroterra, per chi vive e lavora a Santo Stefano di Camastra.

Questo edificio, quindi, oltre ad essere funzionale alla vera e propria struttura portuale, si innesta perfettamente all'interno del panorama architettonico ed economico-commerciale del Comune di Santo Stefano di Camastra. L'edificio comprenderà, dunque, lo Yacht Club, il centro direzionale del porto, una sala riunioni, una banca, bar, servizi vari al piano terra e ristorante con ampio terrazzo al piano primo.

Come è ben noto, la passione per il mare, per la competizione, per la marineria, sono forti elementi di aggregazione che contribuiscono e anzi sollecitano da sempre la formazione di associazioni a livello locale e nazionale per la promozione delle attività nautiche. In Italia la tradizione degli yacht club è radicata e diffusa, e da sempre tali associazioni, attraverso la promozione di attività sportive, hanno indirettamente sostenuto lo sviluppo economico delle aree

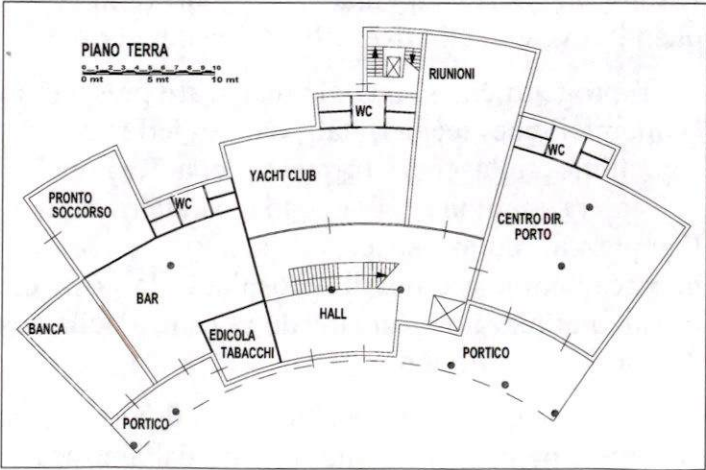


Figura 7

4.4. Rete viaria

La zona portuale è già servita da idonea viabilità (Figura 5), che la collega con la S.P. Marina, da una parte con attraversamento ferroviario in sottopasso di larghezza circa ml 10,00 e altezza libera pari a ml 4,30 e dall'altra con strada che attraversa la ferrovia con passaggio a livello. Da entrambi i lati la viabilità si collega alla S.P. Marina dalla quale è possibile raggiungere agevolmente la stazione ferroviaria, il centro abitato e la S.S. 113.

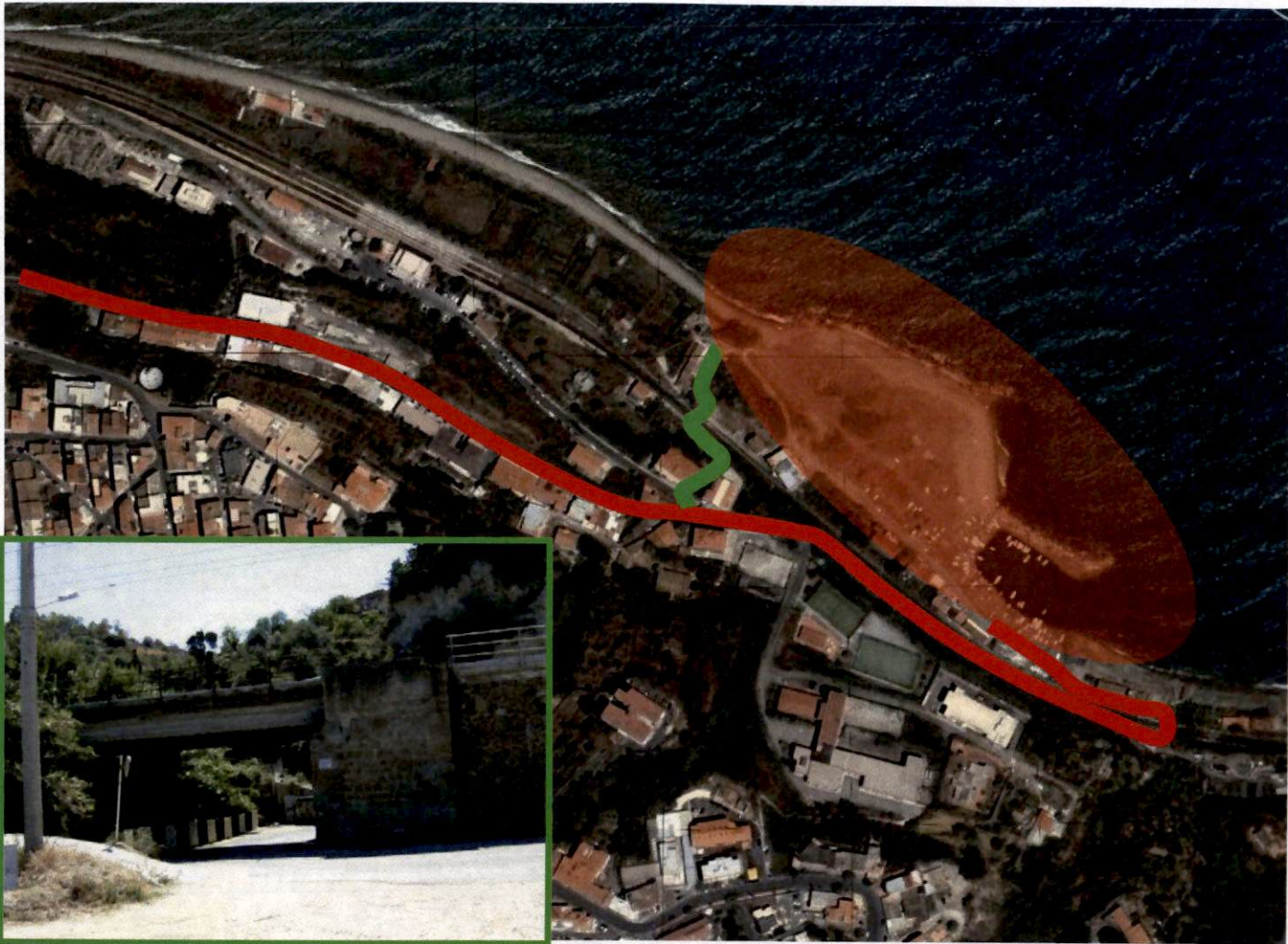


Figura 5

5. GLI ELEMENTI DEL PROGETTO

La struttura del porto turistico, così come da progetto, risulta ampia e complessa al suo interno, in modo da assicurare la maggiore efficienza e funzionalità e soprattutto in modo da fornire ai diportisti ed ai turisti la massima soddisfazione.

Il primo obiettivo è, quindi, quello di definire il rapporto tra i diversi ambiti dell'insediamento portuale, in termini funzionali e di organizzazione spaziale. Questa condizione è stata ricercata, e soddisfatta, facendo emergere dal progetto il senso di uno spazio fisico unitario e significativo, prevalente sui singoli elementi che lo compongono.



Figura 6

Il ruolo di catalizzatore per l'osservatore/turista che viene sia da terra che dal mare è svolto sicuramente dall'ampia struttura a terra che ospita al suo interno diverse funzioni. Tale edificio denominato Club House presenta locali destinati a Mch Club, centro direzionale del porto, sala riunioni, banca, bar, servizi vari al piano terra e ristorante con ampio terrazzo al piano primo, vero e proprio "balcone" che protende gli elementi terrestri del porto verso il mare.

L'area attrezzata a servizio dei diportisti attorno all'edificio prima citato, comprende ampi parcheggi, un campo da tennis, un campo di beach volley e relativi servizi.

Lo spazio così attrezzato, è fisicamente separato dalla strada da una cortina edilizia con mini appartamenti per i diportisti. Tale edificio occupa una superficie di circa 1.500 mq. è organizzato su

tre piani fuori terra dei quali il piano terra con porticati e box di parcheggio privati, i piani primo e secondo con mini appartamenti di 62 e 69 mq per una ricettività di 120 posti letto.

Nella zona pressoché centrale dell'area portuale, a monte della strada, viene previsto un corpo edilizio a tre piani fuori terra organizzato con negozi, bar e porticato a piano terra, mini appartamenti per i diportisti al primo e secondo piano per una ricettività di 42 posti letto. L'edificio prospetta su una piazza dalla quale si può godere della vista sul mare.

L'elemento essenziale e imprescindibile del progetto è costituito dalla parte a mare dell'intera struttura portuale, con uno specchio acqueo di circa 124.000 metri quadrati e 749 posti barca. Accanto all'area di ricovero delle barche è previsto lo scalo di alaggio con idonee gru e un'ampia zona per il rimessaggio e la manutenzione delle imbarcazioni, siano esse residenti nel porto che in transito.

Una parte del progetto è stata dedicata alla sicurezza in mare e a terra: per questo è stato previsto un edificio appositamente dedicato alla Capitaneria di Porto, al fine di assicurare un presidio costante delle forze dell'ordine sia a terra, per quanto riguarda ad esempio le operazioni di sdoganamento, sia in mare.

Non si è trascurato di studiare il sistema di smaltimento dei reflui fognari, l'impianto di approvvigionamento idrico, l'illuminazione pubblica, la rete antincendio e quanto altro necessario a garantire la regolare fruizione dell'area portuale.

Dislocati in diversi punti dell'ambito portuale, sono stati inseriti blocchi, alcuni dei quali prefabbricati, con servizi igienici e docce per i diportisti.

Sul molo di levante viene attrezzata un'area per l'attracco degli aliscafi.

5.1. Il Porto

Lo specchio acqueo coinvolto nel progetto è pari all'incirca a 124.000 mq. Tale spazio è stato suddiviso in 749 posti barca di grandezza (classe) diversa, suddivisi a loro volta in 6 classi. La classe più piccola comprende imbarcazioni fino a 9,5 mt di lunghezza; la classe più grande, imbarcazioni oltre i 30 mt di lunghezza. Da qui si deduce facilmente come l'utenza che ci si aspetta utilizzi il porto sia alquanto variegata. Il numero dei posti barca è stato naturalmente fissato in base ad una stima preventiva delle caratteristiche quantitative e qualitative dell'utenza del porto.

Il progetto che si intende realizzare presenta indubbi vantaggi sia economici che tecnici, tali da renderlo unico nel suo genere e soprattutto sulla costa tirrenica della Regione Sicilia e addirittura, dell'intera regione. Elementi caratterizzanti sono innanzitutto l'ampiezza dello specchio acqueo e, quindi, il numero di imbarcazioni che è possibile ospitare; la posizione geografica, la posizione strategica di un porto turistico attrezzato e funzionale al centro della costa Tirrenica della Sicilia a poche miglia di mare dall'arcipelago Eoliano.

Da un punto di vista tecnico, poi, il porto risulta esposto a nord. L'impatto dei venti di levante e ponente è però ampiamente limitato dalla costruzione di un braccio che corre in parte parallelo alla costa e dalla costruzione di una diga foranea di ponente esposta a nord - nord est e da un braccio quasi perpendicolare alla costa per poi allargarsi verso l'imboccatura e dalla costruzione di una diga foranea di levante esposta a nord - nord ovest. La sicurezza del porto è quindi esplicitata anche nella facilità delle manovre di ormeggio e nella evidente smorzatura del moto ondoso dentro al porto che si qualifica, quindi, come un vero e proprio riparo sicuro.

Classe	Dimensioni del posto barca [m]	Dimensioni massime della barca [m]	Barche [n°]	Percentuale [%]
I	(7.0x2.5)	(6.5x2.3)	-	-
II	(8.5x3.0)	(8.0x2.8)	-	-
III	(10.0x3.5)	(9.5x3.2)	126	20.9
IV	(11.5x4.0)	(11.0x3.7)	103	17.1
V	(13.0x4.5)	(12.0x4.1)	91	15.1
VI	(15.5x5.0)	(14.5x4.6)	79	13.1
VII	(18.0x5.5)	(16.5x5.0)	69	11.5
VIII	(21.0x6.0)	(19.5x5.5)	41	6.8
IX	(24.0x6.5)	(22.0x5.9)	26	4.3
X	(28.0x7.0)	(26.0x6.4)	29	4.8
XI	(32.0x7.5)	(29.0x6.8)	25	4.2
XII	(36.0x8.0)	(33.0x7.2)	13	2.2
T o t a l e			602	100

Totale dei posti barca equivalenti (V Classe) 749

A completamento degli impianti elettrici sono stati previsti i segnalatori luminosi da porre sulle testate dei moli foranei che in assenza della tensione di rete sono alimentate da batterie tampone.

L'impianto idrico è composto da una condotta di derivazione dell'acquedotto cittadino, da una vasca di accumulo con impianto di sollevamento per la distribuzione alle reti ad uso irriguo, potabile ed antincendio per l'edilizia di banchina.

Anche in questo caso la distribuzione dell'acqua avverrà in cunicolo sino ai punti di utenza che sono rappresentati da pozzetti di consegna come nel caso degli edifici, da idranti posti sottosuolo o dalle già menzionate colonnine erogatrici.

L'impianto antincendio a protezione degli ormeggi è composto da una rete di presa dell'acqua marina, da una centrale per il trattamento dell'emulsione ed il sollevamento idraulico, da una rete distributiva in cunicolo sino alle lance poste in apposite colonnine distribuite lungo le linee di accosto ad interesse medio di 35,00 ml.

Per motivi di sicurezza è stata prevista l'alimentazione mediante motopompa dei circuiti idraulici in assenza della tensione di rete.

Per ciò che concerne l'impianto fognante si è previsto di realizzare reti separate secondo le vigenti normative.

Quello relativo alle acque meteoriche è composto da caditoie stradali, nelle quali sono stati previsti cuscinetti oleoassorbenti per la trattenuta di eventuali inquinanti versati dagli automezzi, e da pozzetti posti ai piedi degli edifici, che opportunamente versano le acque nei collettori secondari e principali che hanno come recapito finale lo specchio acqueo interno.

Per alcune zone è stato preferito tale sistema di smaltimento in quanto più razionale, mentre in altre parti viene adottato il sistema di allontanamento con pendenza delle pavimentazioni verso i fili delle banchine.

L'impianto fognante per l'allontanamento delle acque nere prodotte all'interno degli edifici è costituito da singoli reti che raccolgono le acque reflue e le riversano in una vasca di accumulo totale. Da detta vasca, infine, vengono sollevate e recapitate in un pozzetto posto a monte del ciclo di trattamento dell'esistente impianto di depurazione.

A tal proposito è stato tenuto in debito conto la circostanza del convogliamento all'impianto di depurazione di acque difficilmente trattabili mediante la dotazione, a monte di alcuni edifici, di idonei sistemi antinquinamento e per il cui dettaglio si rimanda alla relazione di pertinenza.

In ultimo per ciò che concerne l'impianto di distribuzione carburanti posto in testata al sottoflutto, si fa presente che esso consta di serbatoi di accumulo adiacenti all'isola di distribuzione che eroga gasolio, benzina e gasolio agevolato S.I.F.

Anche in questo caso si è avuto cura di prevedere un efficace sistema di protezione per l'eventuale versamento in mare di carburanti.

Allo scopo sarà fornita in dotazione una barriera galleggiante oleoassorbente stazionante nell'area di rifornimento per circoscrivere la zona stessa ed una sicurezza per l'eventuale chiusura dell'avanporto.

5.10 Parcheggi

Nell'ambito sono previsti parcheggi per una superficie di circa mq 6.700. Sono localizzati in aree direttamente servite dalla viabilità esterna e dotati di spazi di idonee dimensioni per il deposito dei carrelli di servizio e per il transito dei mezzi di soccorso. Non vengono previsti superfici destinate in esclusiva alle attività commerciali posto che le attività previste hanno tutte superficie < di mq 100.

dove si sono radicate, arrivando addirittura, in certi casi, a delineare delle vere e proprie realtà produttive che oggi chiamiamo distretti industriali

All'interno del Club House avrà sede anche il pronto soccorso, essenziale all'interno di una struttura portuale di tale portata, dove vi sia costantemente presente un presidio medico in grado di fornire il primo soccorso ai diportisti, soprattutto nei periodi di massimi flussi turistici. L'area attrezzata a servizio dei diportisti attorno all'edificio, comprenderà anche ampi parcheggi, un campo da tennis, un campo di beach volley e relativi servizi.

5.4. L'edilizia commerciale

Fisicamente separato dall'area portuale tramite la strada, in posizione centrale, a monte della strada, viene previsto un corpo edilizio, con annessi i parcheggi accessibili agli utenti del centro commerciale ed ai visitatori del porto, che si articola su tre piani fuori terra, organizzato con negozi, bar e porticato a piano terra, mini appartamenti per i diportisti al primo e secondo piano, per una ricettività di 42 posti letto. L'edificio prospetta su una piazza dalla quale si può godere la vista sul mare.

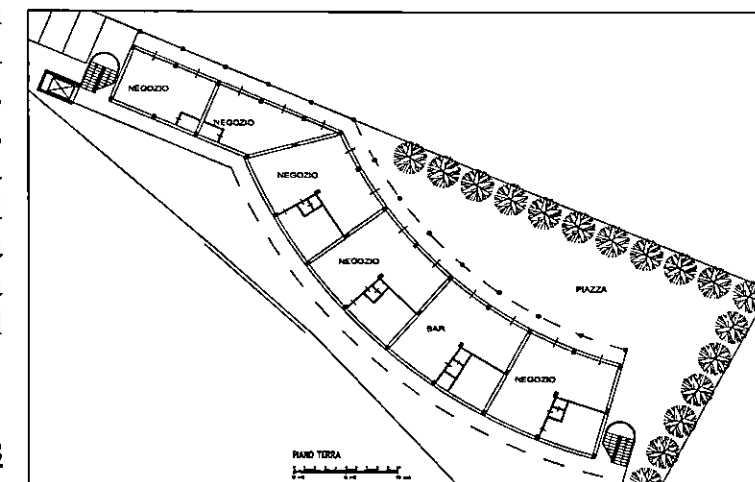


Figura 8

5.5. L'edificio per l'Autorità Marittima

Il presidio costante e presente delle forze dell'ordine e, più precisamente, dell'Autorità Marittima risulta, nel caso della costruzione di un porto turistico, un elemento essenziale che aggiunge pregio e soprattutto qualità al progetto ed alla struttura che si sta per realizzare. L'edificio progettato per l'Autorità Marittima che si articola su due piani, coniuga al meglio esigenze di funzionalità e comodità.

In esso è prevista, infatti, una parte dedicata ad alloggi ed una parte ad uffici e servizi. Inoltre il posizionamento strategico dell'edificio a ridosso della banchina del porto favorisce la tempestività nell'entrata in azione degli uomini dell'Autorità Marittima ed un presidio più efficace del porto e delle coste adiacenti. L'edificio è stato, inoltre, posizionato strategicamente all'imboccatura del porto proprio per favorire il controllo degli ingressi e delle manovre.



Figura 9

5.6. Gli impianti sportivi e le aree a verde attrezzato

In tutto l'ambito portuale sono previsti 4.400 mq di superfici per aree a verde attrezzato variamente arredato e sport. La zona destinata ad impianti sportivi, annessa al Club house, prevede la realizzazione di un campo da tennis ed uno di beach volley con annesso un corpo prefabbricato di 115 mq. composto da 4 spogliatoi con servizi doccia e locale tecnico. L'impianto, destinato ai diportisti e ad altra utenza, oltre ad avere la funzione di svago per i fruitori, può ospitare anche manifestazioni sportive a carattere competitivo legate al tennis ed al beach volley.

5.7. L'area per il rimessaggio e il calafataggio

L'efficienza e l'adeguatezza della struttura portuale non possono prescindere dalla presenza, nell'area, di uno spazio adibito ad area cantiere e rimessaggio. La funzionalità del porto, infatti, si esplica non soltanto nel ricovero, fisso o temporaneo che sia, per le imbarcazioni da diporto ma soprattutto nella possibilità di riparare a qualsiasi danno occorso all'imbarcazione: l'efficienza del porto si trasferisce nell'efficienza delle imbarcazioni che in esso risiedono. A questo scopo è stato progettato un edificio con struttura portante in acciaio della superficie pari a 195 mq, adibito a officina, area calafataggio e area rimessaggio con superficie pari a 450 mq.

Lo scalo di alaggio e le attrezzature di sollevamento previste nell'area di cantiere sono uno scivolo con argano bacino con sollevatore travel-lift e gru movibili. Lo scivolo sarà servito da uno o più argani ad asse orizzontale o verticale. La gru è dotata di due ruote gommate orientabili e scorre su due pontili paralleli, sollevando l'imbarcazione dal mare con un sistema di cinghie posizionate nelle sezioni più solide dello scafo. La struttura planimetricamente aperta permette di sollevare anche le imbarcazioni con albero. In tal modo, le imbarcazioni possono essere trasportate sul piazzale con facilità e senza ulteriori passaggi su carrelli.

5.8. Il residence per i diportisti

Nel progetto è prevista una cortina edilizia con mini appartamenti per i diportisti, nella zona adiacente il Club House che, come detto precedentemente, occupa una superficie di circa 1.500 mq. ed è organizzato su tre piani fuori terra dei quali il piano terra con porticati e box di parcheggio privati, i piani primo e secondo con mini appartamenti di 62 e 69 mq per una ricettività complessiva di 120 posti letto in 40 mini appartamenti ciascuno con box privato a piano terra.

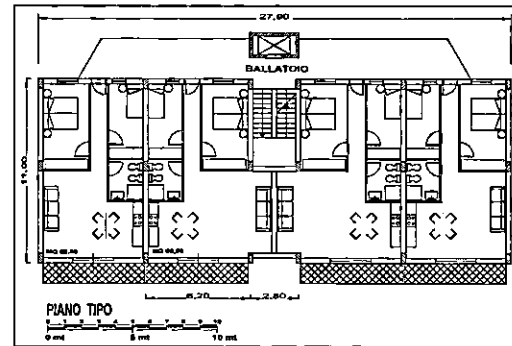


Figura 10

5.9. Gli impianti a rete

L'approdo è stato dotato di impianti e di apparecchiature idonee a rendere funzionali i servizi resi sulle banchine dei moli e sui pontili, e nel contempo assicurare le massime condizioni di sicurezza operativa.

Allo scopo, pertanto, di rendere agevole sia la fase di installazione delle reti impiantistiche progettate che quella successiva di eventuali potenziamenti, la rete distributiva è stata prevista tutta in cunicolo ispezionabile che si diparte dalle centrali tecnologiche sino ai punti di utenza.

Sono stati previsti in cavidotto, esclusivamente i tratti secondari di derivazione della linea primaria, limitandone altresì il numero e la lunghezza di percorrenza.

Non entrando nel particolare dei singoli impianti, per il cui dettaglio si rimanda alle relazioni di pertinenza, si riporta nel seguito un quadro riepilogativo delle realizzazioni impiantistiche previste:

A) Impianto elettrico

- a) Cabina di trasformazione
- b) Rete di distribuzione
- c) Illuminazione pubblica
- d) Punti di utenza

e) Segnalamento luminoso

B) Impianto idrico

- a) Vasca di accumulo
- b) Impianto di sollevamento
- c) Rete di distribuzione
- d) Punti di utenza

C) Impianto antincendio per l'edilizia di banchina

- a) Rete di presa di acque di mare
- b) Impianto di sollevamento
- c) Rete di distribuzione
- d) Punti di utenza

D) Impianto antincendio di banchina

- a) Reti di presa di acque di mare
- b) Impianto di sollevamento
- c) Rete di distribuzione
- d) Punti di utenza

E) Impianto di fognatura (acque meteoriche)

- a) Organi di presa
- b) Intercettori antinquinamento
- c) Rete idraulica

F) Impianto di fognatura (acque nere)

- a) Organi di presa
- b) Intercettori antinquinamento
- c) Rete idraulica di raccolta
- d) Vasca di accumulo
- e) Impianto di sollevamento

G) Impianto distribuzione carburanti

- a) Serbatoi carburante
- b) Isola di distribuzione
- c) Sistemi antinquinamento
- d) Apparecchiature di sicurezza

Per ciò che concerne l'impianto elettrico è stato previsto un locale per la consegna a media tensione, che viene trasformata in un locale attiguo e distribuita mediante quadri agli edifici di banchina ed alle utenze impiantistiche a mezzo di rete distributiva in cunicolo.

Vengono così alimentati i circuiti per l'illuminazione pubblica costituita dai pali disposti lungo i moli, dalle colonnine erogatrici disposte sui moli e sui pontili, che forniscono fra l'altro forza motrice in bassa tensione.

Le quantità individuate sono > delle quantità previste dalle raccomandazioni in materia che risultano le seguenti:

- dimensione massima dei lotti di parcheggio: 200 posti.
- parcheggi assegnati "in esclusiva": 0,5 parcheggi per ogni posto barca
- parcheggi non assegnati, "a rotazione": <0,5 parcheggi per ogni posto barca (sono parcheggi che possono essere utilizzati anche per attività diverse, ad esempio commerciali e/o turistiche)
- parcheggi per servizi: secondo gli standard urbanistici usuali o locali
- parcheggi per carrelli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto
- parcheggi per cicli e motocicli: da valutarsi in relazione alla tipologia del porto

5.11 Servizi igienici

Sono previsti bagni e docce a servizio dei dipartisti nella quantità superiore a:

- un gruppo di servizi completo ogni 50 posti barca;
- distanza massima dall'ormeggio più lontano: 250 m.
- gruppo di servizi costituito da almeno 2 W , 2 orinatoi, 2 lavamani e 1 doccia per uomini e da almeno 2 W , 2 lavamani e 1 doccia per donne (oltre ai servizi di legge per disabili).

6. LA STRADA PANORAMICA

Viene prevista una viabilità definitiva che, oltre a servire idoneamente l'area portuale, ha anche la funzione di collegare l'esistente lungomare di c.da Ortora con l'arteria di servizio alle aree sportive ed artigianali e tramite quest'ultima, l'area portuale direttamente alla S.S. 113 e quindi all'Autostrada. Detta strada potrebbe anche collegare il territorio di Santo Stefano con il lungomare Colonna del Comune di Reitano (Figura 8),

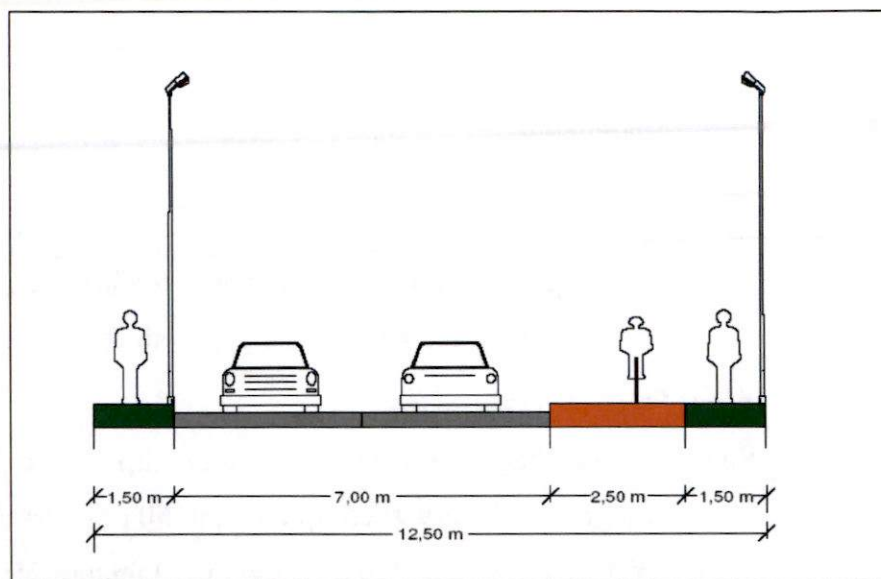


Figura 11

Nell'ambito del progetto del porto turistico si prevede la realizzazione del tratto di strada adiacente il porto stesso e la realizzazione del raccordo con l'esistente viabilità nella zona del sottopasso ferroviario esistente.(Figura 9).

La sezione stradale (Figura 7), è prevista del tipo a due corsie di mt 3,00 ciascuna, oltre banchina di mt 0,50; vengono previsti percorsi pedonali di mt 1,50 a destra ed a sinistra della strada, nonché pista ciclabile di larghezza mt 2,50 dal lato adiacente il porto.

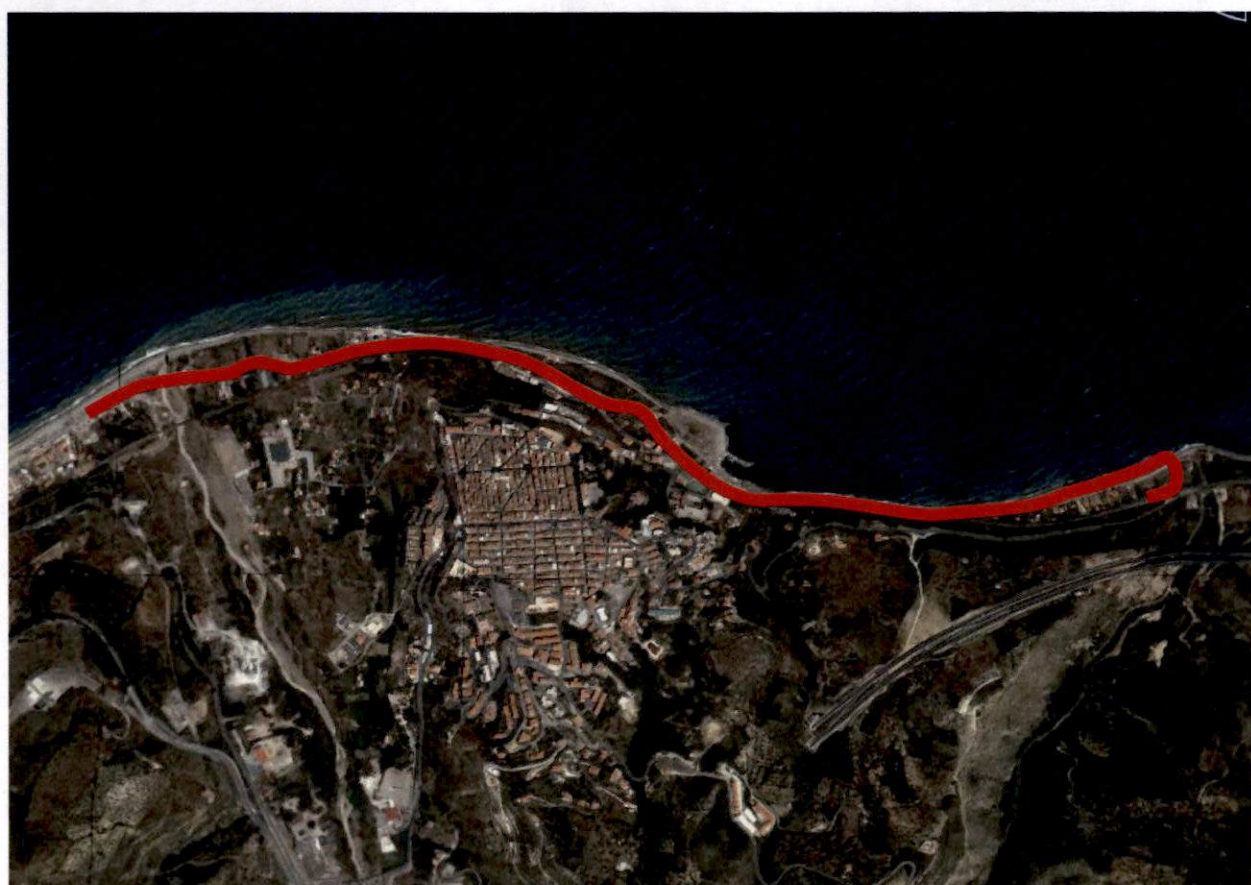


Figura 12

Nell'ambito del progetto sono previsti i lavori di dragaggio dei fondali (zona in rosso nella figura 13) dell'area del porto. L'intervento avrà il duplice obiettivo di garantire la realizzazione del bacino portuale e dare un contributo a mitigare i fenomeni erosivi facendo il ripascimento (zona in verde nella figura 13) delle spiagge con il materiale scavato, di buona qualità. Infatti si prevede di utilizzare il materiale recuperato dalle operazioni di dragaggio, previa analisi chimiche, fisiche e batteriologiche di compatibilità, per realizzare il ripascimento della spiaggia erosa dalle mareggiate nei tratti ad Est ed ad Ovest del previsto porto.

Tale tecnica, di utilizzo delle sabbie sottomarine per il ripascimento delle spiagge, viene ormai largamente utilizzata in tutte le zone costiere del mondo in quanto è l'unica che permetta di ridurre al minimo l'impatto ambientale degli interventi di difesa dei litorali.



Figura 13

In quest'ottica, poter disporre dello scalo marittimo attribuirebbe a S. Stefano di Camastra ed all'intero comprensorio la possibilità di sfruttare concretamente la via del mare per allargare in modo significativo il raggio d'azione delle proprie intrinseche possibilità.

La nautica da diporto e i collegamenti marittimi con le isole dell'arcipelago eoliano riceveranno dal porto un impulso vivificatore in grado di favorire la costituzione di un ulteriore polo economico, suscettibile di produrre occupazione e valore aggiunto, se posto in stretta correlazione funzionale con l'artigianato, il turismo balneare e/o naturalistico e le altre attività tipiche della zona. In questo senso S. Stefano di Camastra costituisce l'asse portante del sistema di sviluppo del territorio dei Nebrodi, in quanto rappresenta lo sbocco a mare dell'entroterra che va da Caronia a Tusa e da Mistretta a Nicosia, capace di determinare formidabili scenari di attrazione turistica, naturalistica e culturale di una delle più belle aree della Sicilia. Inoltre, esso è ubicato in posizione strategica rispetto all'Arcipelago Eoliano. Le perle del tirreno meridionale registrano ogni anno una forte affluenza di turismo balneare mentre il turismo nebroideo, pur possedendo ottime risorse ed attrattive spendibili in un contesto territoriale parecchio più "capiente", se non altro in senso fisico, continua a rimanere ai margini e non riesce ad intercettare quei flussi di visitatori che vengono indirizzati dal mercato verso i poli limitrofi di Cefalù, di Taormina ed appunto delle Eolie, certamente più organizzati e dotati di cospicue infrastrutture ricettive.

Premesso quanto sopra ed individuato il contesto territoriale al quale si fa riferimento come bacino d'interesse, analizziamone gli aspetti fondamentali di varietà e variabilità. Essi sono rappresentati anzitutto dalla notevole diversificazione dell'altitudine. Essa oscilla dai 1686 mt. della cima di monte Fau, in territorio di Capizzi, ai 70 mt del pianoro sul quale sorge l'abitato di Santo Stefano di Camastra che peraltro declina verso valle fino al livello del mare. Dal territorio di Santo Stefano, in parte tipicamente alluvionale, si passa all'area nebroidea per buona parte montuosa con cime intorno a 1580 m (monte Pardo), con rilievi a morfologia non particolarmente aspra e con solchi vallivi in parte profondi. La diversificata situazione relativa all'altitudine, insieme all'articolata morfologia e la differente distanza dal mare, genera una molteplicità di situazioni climatiche.

I Nebrodi costituiscono una vera e propria dorsale appenninica emersa lungo la costa tirrenica dell'isola.



Figura 2

Molteplici specchi d'acqua (*Figura 2*) punteggiano questo scrigno verdeggianti, creando, nel gioco illusorio di riverberi e riflessi, immagini virtuali che dilatano, all'infinito, il paesaggio circostante conferendogli una magia irreale. Il fascino del parco consiste nella bellezza e nella varietà dei panorami.

Dalle suggestive alture di Monte Soro (1847 metri) si passa alle splendide coste di S. Agata di Militello e di Caronia Marina.

Oasi primordiale di una Sicilia un tempo ricoperta di foreste, il parco conserva ancora questa qualità arcaica nei suoi boschi di faggio, veri e propri relitti delle ere glaciali, che a queste alte quote trovano ancora, in terreni freschi e profondi, il più accogliente degli habitat per riprodursi e perpetuarsi.

I boschi di Mangalaviti, di Scavioli, di Caronia, di Mistretta, di Malabotta e la Foresta Vecchia, tutti di origine naturale, sono i luoghi dove il mito vuole che Dafne, Dio della poesia bucolica, conducesse i suoi armenti discendenti dalla stessa stirpe delle mandrie del Sole. Questi monti, un tempo popolati da cerbiatti (*Nebros*, in greco, significa appunto cerbiatto), cervi, daini, cinghiali, orsi, lupi, linci, avvoltoi e gufi reali, aquile, sono percorsi, oggi, da branchi bradi di maialini neri, rinomati per la prelibatezza delle loro carni.



Figura 3



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

PROVINCIA DI MESSINA



PORTO TURISTICO PROGETTO PRELIMINARE

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- | | |
|----|---|
| a1 | Descrizione generale dell'intervento |
| a2 | Il contesto di riferimento |
| a3 | Il sistema nautico |
| a4 | Gli immobili da utilizzare |
| a5 | Indirizzi per la redazione del progetto definitivo - cronoprogramma |

indice

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	2
1. IL SISTEMA NATURALISTICO E PAESAGGISTICO	2
2. IL SISTEMA STORICO ED ARCHITETTONICO	6
2.1. La storia.....	6
2.2. Il sistema insediativo	9
2.3. La situazione attuale	11
2.4. Ricettività.....	14
3. IL SISTEMA DELLE CONNESSIONI.....	15
4. I PAESI DEL CIRCONDARIO	17
4.1. Mistretta.....	17
4.2. Motta d'Affermo	17
4.3. Castel di Lucio	17
4.4. Pettineo	18
4.5. T u s a	18
4.6. Cefalu'	19
4.7. Caronia.....	20
4.8. Acquedolci.....	21
4.9. San Fratello	22
4.10. Sant'Agata di Militello	23
4.11. Capo d'Orlando	23
4.12. Isole Eolie.....	24

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

1. IL SISTEMA NATURALISTICO E PAESAGGISTICO

Santo Stefano di Camastra sorge sulla costa tirrenica in uno dei litorali più belli della Sicilia (Figura 1) e possiede tutte le potenzialità necessarie a gestire al meglio un insediamento portuale. Ciò tra l'altro in quanto baricentro territoriale della grande viabilità est-ovest (si trova a metà strada tra Palermo e Messina) e nord-sud della Sicilia (asse viario che si concretizzerà con la realizzazione della strada a scorrimento veloce Gela – S. Stefano).

Tramite le suddette infrastrutture viarie sono raggiungibili tutti i centri di maggiore attrazione del territorio nebroideo e madonita ed è concretamente fruibile la realtà naturalistica, artistica ed etno-antropologica dell'entroterra. Inoltre, ormai da tempo, il turismo di transito non trascurerà mai di sostare a S. Stefano di Camastra attratto innanzi tutto dalla pregevole produzione di ceramiche artistiche, vanto storico della comunità stefanese, ma anche dalla possibilità di intraprendere il giro dei "piccoli Nebrodi" alla ricerca delle avanguardie artistiche della Fiumara d'Arte, oppure il giro dei "grandi Nebrodi" alla ricerca della natura incontaminata, delle tradizioni, dell'arte e dell'orgoglio di un intero popolo.

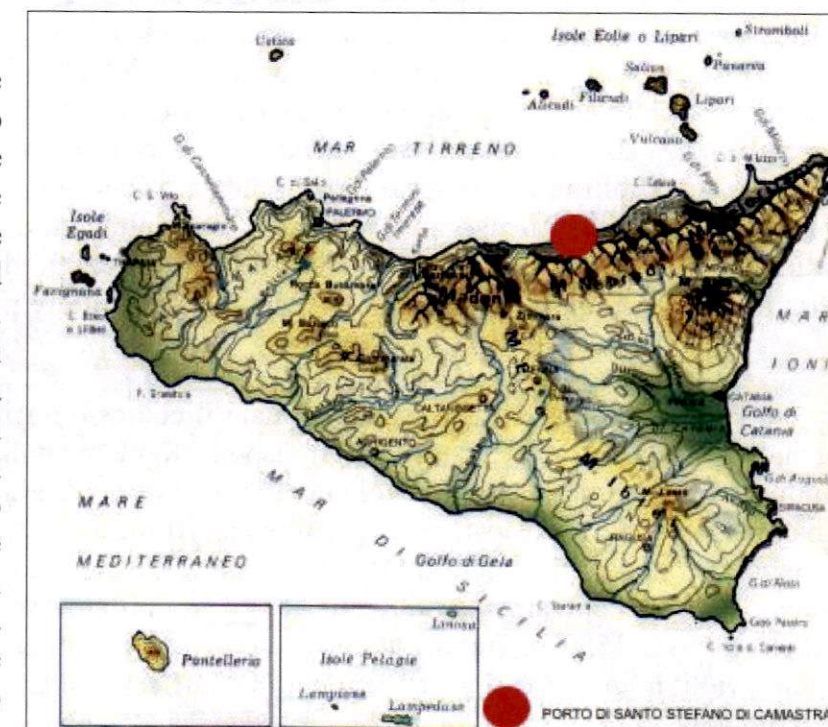


Figura 1

In quest'ottica, non si deve dimenticare che S. Stefano fa parte, insieme ad altri 20 Comuni, del Parco dei Nebrodi che con la sua incontestabile realtà costituita da 85.000 ha di territorio protetto è un autentico giacimento d'inesimabile patrimonio di bellezze naturali ed artistiche, cuore della Sicilia antica e ganglio nervoso di quella moderna. Esso però nella dinamica dei flussi turistici rischia oggi di vedere gravemente svilita e menomata le sue capacità d'attrazione, proprio a causa della scarsa interconnessione con le altre realtà che lo circondano.

Recenti analisi a livello macro-economico dei flussi turistici internazionali hanno individuato per i prossimi anni, tra le grandi direttrici verso le quali andrà ad incanalarsi la domanda turistica, proprio la Sicilia. Tale indagine pone in risalto un aspetto assolutamente significativo: l'eccezionale potenziale turistico della regione che ancora non viene pienamente valorizzato ed utilizzato. Nell'ambito regionale, i Nebrodi rappresentano una concreta realtà della vocazione turistica naturale (peraltro sempre più richiesta dal mercato). Essi possiedono un patrimonio storico-artistico millenario, integrato in un contesto naturalistico pressoché incontaminato ed eccezionalmente eterogeneo ed affascinante, nonché un'eredità di tradizioni e di testimonianze talmente varie e complesse che poche altre aree al mondo possono vantare.

Tuttavia, i dati sull'andamento del turismo in Sicilia mostrano come vi siano delle forti concentrazioni di presenze in alcune particolari aree. A noi qui interessa porre in risalto la situazione di un'area in intima connessione geografica con la realtà Nebroidea: **le Isole Eolie**.

in un nuovo sito, quello attuale. La rifondazione diede origine al nuovo centro abitato ubicato questa volta in prossimità della costa in località detta "Pian del Castellaccio" o Serravalle.

La conformazione del luogo, la torre di guardia, lo scalo marittimo, il fondaco da cui si originava la più importante arteria del territorio, le carcare e l'esistenza di attività produttive, rappresentavano elementi più che determinanti perché il pianoro fosse indicato in modo unanime dai giurati e dal Duca quale luogo idoneo alla riedificazione del casale distrutto. Ci saranno state

certainamente contrattazioni lunghe e laboriose sulle modalità di attribuzione degli spazi e dei lotti edificabili, conseguenza anche delle scelte tecniche operate dal Duca che portarono alla definizione della caratteristica pianta urbana, ma, ribadiamo, sicuramente immediata e scontata dovette essere la scelta del luogo. Inoltre, anche sul piano politico-amministrativo vi erano tutti gli elementi che rendevano oltremodo probabile un rapido assenso da parte del governo vicereale di Palermo (all'epoca della ricostruzione del casale di S. Stefano Re di Spagna era Carlo II figlio di Filippo IV e Viceré di Sicilia era don Francisco de Bonavides), poiché la nascita di un nuovo centro abitato in prossimità della costa era coerente con gli indirizzi enunciati da circa un secolo in sede di governo per quanto attiene alle cosiddette città di ripopolamento. La "licentia populandi" venne rilasciata infatti il 30 marzo 1693, a meno di un anno dal disastro, e poté, quindi, essere intrapresa la costruzione della nuova città (la ricostruzione sarebbe durata 23 anni). Essa fu senz'altro una creatura del Duca che vi investì una parte delle sue proprietà terriere e che ne ideò, certamente con la collaborazione di tecnici esperti, l'impianto urbanistico.

Nella proposta della nuova pianta il Duca di Camastra non ebbe pretese di espansione, tutt'altro: lo scopo era di raccogliere gli scampati al disastro per evitare che essi si disperdessero, con il conseguente abbandono del feudo ed il tracollo delle sue attività economiche.

La fondazione della nuova S. Stefano reca certamente in sé il fascino storico, urbanistico ed antropologico insito nella nascita di tutte le nuove città. Tuttavia, non si deve parlare di sola operazione urbanistica nel senso tecnico del termine relativamente alla ricostruzione del casale (anche se questo aspetto ha una sua particolare preponderanza), fu anche azione politica e quindi di mediazione, operazione economica e quindi di soddisfazione di esigenze individuali e collettive per la riorganizzazione di un tessuto sociale sul punto di disgregarsi travolto dall'impeto delle forze incontrollabili della natura.

L'ingrediente formale costituito dalla ricerca e dalla cura della simbologia geometrica, tipica espressione della positività ideologica rinascimentale arricchita dai nuovi orizzonti dell'empirismo filosofico, prodromo della scienza moderna e quindi superamento degli antichi dogmi medievali (pur con i condizionamenti della "restaurazione" operata dal Concilio di Trento), si innesta nella essenzialità pragmatica dell'uomo educato all'arte della guerra e all'esercizio del potere, indicandoci quali furono le motivazioni e le pulsioni ideologiche del Duca di Camastra, fondatore della "nuova città".

Esse possono essere così riassunte:

- *recupero e ricollocazione nel territorio di una comunità sul punto di disgregarsi;*
- *ricostituzione e consolidamento del suo tessuto sociale con il fine di mantenerne le potenzialità economiche;*

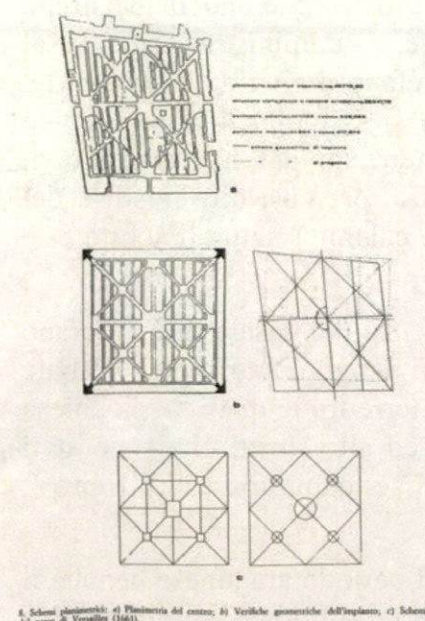


Figura 8

Alle medie quote si incontrano popolose mandrie di cavalli sanfratellani che spesso si rinfrescano nelle acque del lago Biviere (Figura 3). Nelle zone lacustri del parco, quali il laghetto di Cesarò o il Treane, non è difficile incontrare tartarughe palustri, folaghe, germani reali e gallinelle d'acqua. In prossimità delle rupi scoscese è facile incontrare vari esemplari di rapaci: l'aquila reale, l'aquila del Bonelli, il falco pellegrino e il lanario. In queste zone, fino agli anni '60, il parco ospitava l'ultima colonia siciliana di grifoni, poi definitivamente scomparsi dall'isola ed oggi in corso di reintroduzione.

In questo alternarsi di laghi, ambienti rocciosi e fitte foreste non manca la presenza umana. Ancora oggi l'uomo vive e lavora in questo territorio: pastori, allevatori, carbonai, raccoglitori di sughero testimoniano un mondo antico e tradizionale che altrove è scomparso.

Al di là delle bellezze naturali, il parco dei Nebrodi abbraccia le province di Messina, Catania ed Enna, luoghi ricchi di tradizioni e di interesse architettonico: chiese, monasteri, antichi palazzi, vicoli e costruzioni di epoca medioevale accanto ai quali si pongono le bellezze scultoree contemporanee della Fiumara d'Arte (Figura 4). La Fiumara è concepita come un succedersi di opere lungo un percorso che si snoda dalla montagna al mare, la cui importanza sta nel fatto che è il primo museo d'arte contemporanea all'aperto che sorge in Italia, è un progetto da ammirare e condividere con la natura e il suo essere. Ed infatti si trova lungo il torrente Fiumara, a pochi metri dal mare di Tusa, a due passi da S. Stefano di Camastra e da Mistretta.

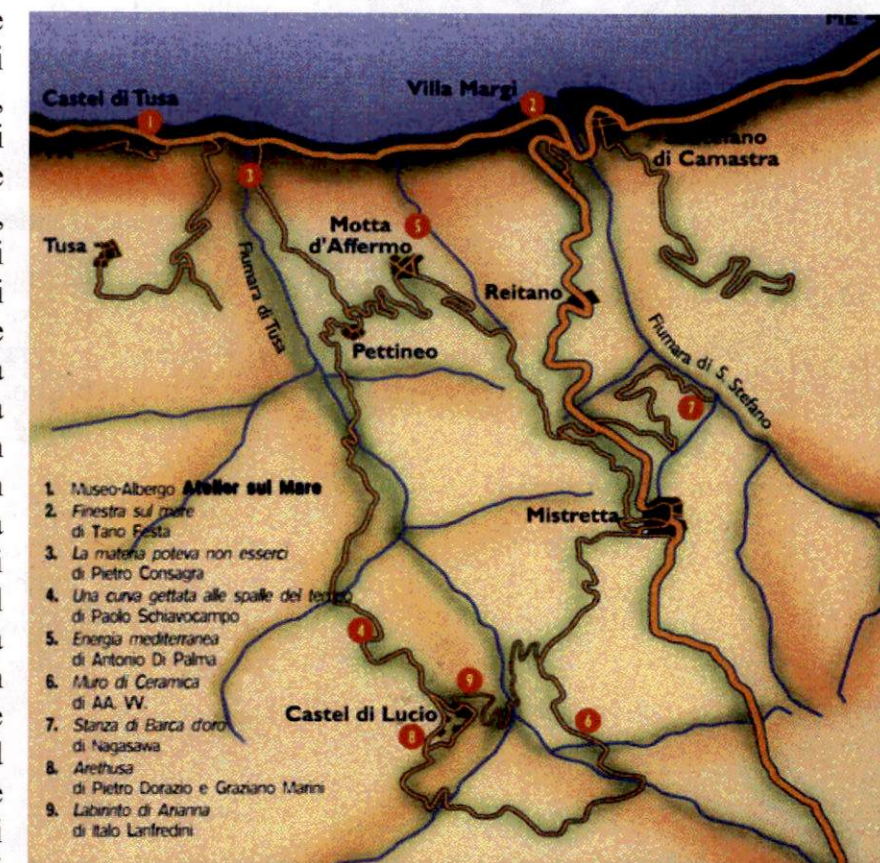


Figura 4

I visitatori che accedono al territorio dal porto stefanese potranno intraprendere un viaggio spirituale attraverso la Fiumara partendo dall'imbocco della cimiteria, dove sono posti i soldati che costituiscono una barriera quasi a proteggere quelle realtà simboliche che Fiumara custodisce, come presenze che vegliano la creatività e le rendono omaggio; sono i soldati in cemento di Gay Candido.

Proseguendo sulla ss 113 verso Palermo, sul Lungo Mare di Villa Margi è possibile ammirare il "Monumento ad un poeta morto" (Figura 5), scultura imponente proiettata sul mare, in bilico tra la terra ed il cielo.

Quindi raggiunta la fiumara di Tusa, paesaggio drammatico e ricco di passionalità, sarà possibile visitare la scultura "la materia poteva non esserci" (Figura 6) (di Pietro Consagra, opera che vive in un pacifico sodalizio con l'aspro contesto del paesaggio,



Figura 5

riflessione sul dritto e rovescio dell'esistenza, sul bene e sul male cosmico.



Figura 6

vegetazione scorre il torrente Romei, è interrata la "Stanza di Barca d'oro" di Hidetoshi Nagasawa, opera nascosta agli occhi di tutti, e dunque clandestina, grande segreto custodito dalla Madre Terra.

In un pianoro di Motta d'Affermo, poco distante dalla Fiumara di Tusa, si erge l'opera di Antonio Di Palma "Energia Mediterranea", una grande onda di cemento blu come gonfiata dal vento, mentre in una panoramica altura di Castel di Lucio vi è il "Labirinto di Arianna" di Italo Lanfredini, la cui forma è quella del labirinto cretese a sette anse, percorso a spirale che spinge a entrare in se stessi e a scavarsi nel più profondo Io. Al centro, dopo un percorso di circa un chilometro, si incontrano una pozza d'acqua piovana ed un albero d'ulivo, ombelico del mondo che offre i suoi prodotti più semplici.

Sempre a Castel di Lucio è situata l'opera di Paolo Schiavocampo "Una curva gettata alle spalle del tempo" (Figura 7), scultura al di fuori dell'eterno scorrere del tempo, la cui presenza confonde nel viaggiatore il senso di marcia.

L'astrazione che ne deriva è concessa dall'amalgama tra l'opera e il luogo brullo. In una piccola gola nei pressi di Mistretta, dove tra una rigogliosa

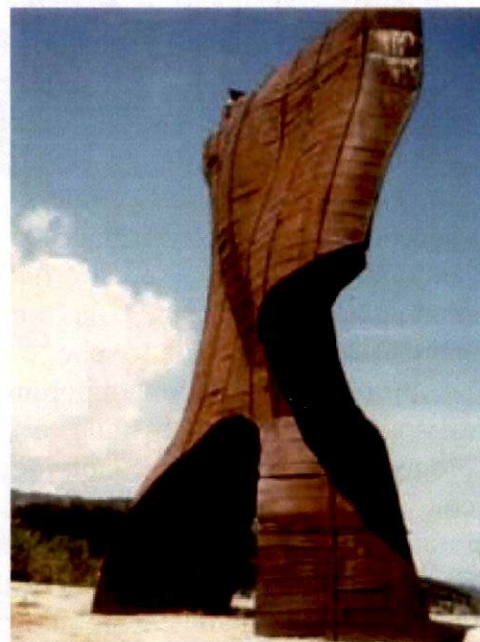


Figura 7

2. IL SISTEMA STORICO ED ARCHITETTONICO

2.1. La storia

L'origine del nome della città trova le sue radici nel casale di S. Stefano di Mistretta risalente al periodo normanno-svevo e appartenente giuridicamente e amministrativamente al territorio di Mistretta. La provenienza toponomastica del nome S. Stefano deriva dalla chiesa del monastero benedettino di S. Stefano in Valdemone, attorno al quale si sviluppò il primo nucleo abitativo costituito, principalmente, da vassalli e villani che dipendevano dal monastero oggi Santuario di santa Croce di S. Stefano o "Lettosanto". La discendenza, per così dire mistica, del popolo stefanese, non è andata ancor oggi perduta malgrado le varie calamità naturali subite e le varie trasformazioni avvenute.

La prima sicura testimonianza documentale che attesta l'esistenza del casale di S. Stefano risale ad un diploma del conte Ruggero il Normanno del 1101, in cui vengono attribuite all'abate benedettino del Monastero della SS. Trinità di Mileto Calabro alcune terre tra le quali "...la chiesa di S. Stefano vicino la terra di Mistretta con i suoi villani, vassalli ed altri diritti che sono stati conferiti..." (Archivio di Stato, Liber Regiae Monarchiae Regni Siciliae, copia ms 1770, Libro I, Biblioteca Manoscritti, vol. 56).

Nessuna notizia viceversa si ha durante il periodo angioino e il periodo aragonese benché il casale fosse incorporato nel territorio della vicina Mistretta. L'incertezza politica e amministrativa del periodo, però, costrinse l'abbazia della SS. Trinità a vendere molti possedimenti. Fortunatamente il casale restò nelle mani dell'abbazia calabrese e sotto la guida dell'abate priore, la vita continuò regolarmente, consentendo lo sviluppo del piccolo centro abitato.

Durante il regno di Martino I il Giovane, la Chiesa di S. Stefano con in suoi villani e vassalli del periodo normanno diventa un consistente centro agricolo tale da essere nominato casale di S. Stefano di Mistretta.

Nel 1454, venne concesso in feudo al frate Francesco de Anixio, priore di S. Anastia in Castelbuono, tramite autorizzazione del Pontefice Nicolò V. Il priorato passato così nelle mani degli abati di S. Anastasia, diverrà un beneficio di regio padronato, soggetto al controllo della corona spagnola, perdendo la sua importanza religiosa e sociale e divenendo un semplice feudo.

Da questo momento, il casale comincia la sua fase di declino dovuta sia alla cattiva amministrazione del governo spagnolo, sia alla negligenza degli abati di S. Anastasia.

Durante il XVII sec., in tutta la Sicilia si assistette ad un ignobile mercato di compravendita di titoli feudali fra il governo spagnolo e il baronaggio siciliano.

Con Decreto Reale del 12 marzo 1639 fu data la concessione del titolo di Principe di S. Stefano a don Antonio di Napoli, signore delle terre di Pettineo e Mugaito. Con questo contratto di gabella l'amministrazione dei beni del casale passarono di fatto nelle mani del feudatario Antonio di Napoli che consolidò il suo prestigioso titolo.

Nel 1666 il titolo di Principe venne passato da Antonio di Napoli a sua moglie Maria Gomez de Silveira e da questa a Giuseppe Lanza, Duca di Camastra, nel 1675 suo secondo marito.

Sotto la signoria di Giuseppe Lanza, duca di Camastra si ebbero due fatti importanti: l'inizio, nel 1679, del Libro dell'amministrazione di S. Stefano e la frana del 1682 che distrusse l'intero paese.

Subito dopo la frana il principe, don Giuseppe Lanza e la principessa, donna Maria Gomez di Silveira chiesero al Governo Vicereale di Palermo la licenza di riedificare il paese di S. Stefano

2.3. La situazione attuale

Santo Stefano di Camastra presenta un sistema locale manifatturiero centrato sul comparto della produzione di ceramica artistica che ne fa un vero e proprio distretto industriale in cui sono presenti oltre 40 aziende con 500 unità lavorative, aziende che sono in corso di rilocalizzazione in aree più adeguate e con migliore accessibilità anche in relazione al calo di fatturato che si è già verificato in rapporto all'apertura della tratta autostradale.

Uno studio redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conclusosi nel 2002 con un "**Piano d'area**", ha riconosciuto a Santo Stefano di Camastra anche il compito di attirare e captare flussi turistici e commerciali e indirizzarli sul territorio in funzione delle diverse specificità ambientali e delle risorse presenti. Detto studio ha concluso con la stesura di un programma avente per obiettivo anche la riqualificazione del tessuto sociale e produttivo del centro storico (recinto quadrangolare della città di fondazione) attraverso l'introduzione di funzioni non residenziali compresenti con la residenza: piccole attività di produzione di ceramica artistica, realizzazione e vendita di manufatti artigianali e di prodotti alimentari tipici.

Il Piano d'area redatto si compone di due parti distinte. Nella prima parte, di natura conoscitiva, è stato analizzato il contesto di riferimento nei suoi aspetti principali: territoriale, amministrativo/gestionale e socio-economico.

La seconda parte è relativa alla definizione degli obiettivi della riqualificazione territoriale riconducibili a tre tematiche principali:

- la ridefinizione del rapporto con il mare e con le aree costiere limitrofe al comprensorio;
- lo sviluppo e la diversificazione del sistema produttivo agricolo e zootecnico;
- il potenziamento dell'offerta turistica e della capacità ricettiva.

Il Piano d'area, che si configura come un piano quadro di strumenti mirati costituiti dal programma di riqualificazione urbana e dal piano di marketing turistico, viene presentato come un piano strutturale che orienta il funzionamento del territorio per l'ottenimento dei migliori risultati di fruizione delle risorse territoriali e quindi di sviluppo locale.

In questo quadro sono emersi i profili di Santo Stefano di Camastra, Mistretta, Capizzi e Cerami.

In tale studio Santo Stefano assume a ruolo di Porta dei Nebrodi con funzioni commerciali, residenziali e di polo artigianale specialistico nella filiera delle ceramiche. La riqualificazione del centro storico viene ritenuta strategica per attirare quei flussi turistici che potranno da un lato sostenere lo sviluppo del comune e dall'altro permettere l'accesso al resto del comprensorio con guida e informazioni sulle qualità e i contenuti dell'area interna.

Mistretta rappresenta il polo culturale dell'area con funzioni ricettive, legate alla fruizione del sistema culturale e agricolo. Il comune svolge l'importante ruolo di raccordo tra l'entroterra montano, collegato ai territori del parco, e la costa. Capizzi assume a ruolo di centro del turismo montano con funzioni legate alla ricettività diffusa, alla pastorizia e alla trasformazione dei prodotti caseari. Cerami, infine, riveste il ruolo di centro produttivo montano con funzioni artigianali e ricettive.

L'obiettivo che perseguiva il Piano d'area era identificabile nella messa in coesione delle numerose risorse di cui l'area dispone, da incardinare intorno alla promozione di uno sviluppo turistico capace di riunificare un comprensorio trasversale composto da zone costiere (Santo Stefano di Camastra) e zone interne. In particolare il progetto ha verificato le modalità attraverso cui il comune di Santo Stefano di Camastra può divenire un centro di attrazione rispetto ai flussi turistici degli ambiti costieri vicini e ai flussi di attraversamento e di smistamento verso l'entroterra. Tutto ciò prevedendo operazioni di potenziamento e valorizzazione turistica e

- *riaffermazione dell'ordine costituito secondo i canoni della "potestas feudale" con l'esercizio del "mero e misto impero" su uomini e terre;*
- *riorganizzazione della comunità secondo un criterio di distribuzione gerarchica degli spazi vitali, programmati e modulati con l'uso di una soluzione urbanistica strumentale al fine ideologico perseguito;*
- *riaffermazione, infine, dell'ordine religioso nel pieno rispetto dei canoni della controriforma cattolica, con l'inserimento nello schema della città di nuova fondazione di una inequivocabile simbologia religiosa data dalla collocazione di altrettante chiese ai quattro punti cardinali, ognuna posta al limite dei bracci della croce formata da due strade rettilinee ortogonali tra loro e con al centro la Chiesa Madre.*

Quindi non "la città dell'utopia", vagheggiata da autori contemporanei, fu il frutto dell'operazione di ricostruzione voluta dal Duca di Camastra, poiché troppo concreti erano i suoi scopi per perdersi dietro a vaneggiamenti teorici, piuttosto egli volle che la nuova città fosse un "**oppidum**" che ancorché difendere dall'esterno la comunità, ne garantisse la sua ordinata compartimentazione interna. Un labirinto di linee parallele ed intersecanti che creano una "gabbia" necessaria al mantenimento dell'ordine sociale, precludendo ogni possibilità di espansione coerente non solo nel senso fisico ma anche in quello socio-economico.

L'impianto urbanistico (*Figura 8*) va visto di conseguenza come la risultante non solo della sofisticata elaborazione tecnica generata da un'astratta esegesi delle forme o dalla applicazione ripetitiva di un'aulica ricerca estetica dell'ordine geometrico maturata altrove - come molti sostengono riferendosi alle analogie dell'impianto urbanistico di S.Stefano con i giardini della Reggia di Versailles realizzati al tempo del Re Sole - ma anche come il tentativo pragmatico del Principe feudale di predefinire ed imporre lo spazio vitale ai propri vassalli con il chiaro intento di riaffermare la sua "potestas".

Tralasciamo, tuttavia, le fascinazioni esoteriche del labirinto, l'esegesi delle forme geometriche ed il loro uso pragmatico e strumentale ad un fine preordinato, questi aspetti in fondo sono materia per le elucubrazioni degli studiosi raffinati. Commentiamo, invece, sul piano storico ed alla luce di quanto anzidetto quella che fu in concreto l'azione del Duca di Camastra in favore dei disastri del Casale di S.Stefano nella terra di Mistretta.

Contrariamente a quanto un certo modo di interpretare la vicenda storica della ricostruzione del casale di S.Stefano si sforza di lasciare intendere, il Duca di Camastra non accolse nessuno nelle sue terre. Gli abitanti del casale le abitavano e le lavoravano già prima che egli divenisse Principe di S.Stefano per dote coniugale.

Occorre quindi sfatare l'aura eroica che da più parti si vuole attribuire, nella smania encomiastica degli ultimi tempi, a quest'uomo che nel bene e nel male fu sì "**l'uomo del destino**" per gli abitanti del casale ma il suo spirito non fu certo mosso da intenti caritatevoli. Semmai, tutto il suo agire fu improntato a due ordini di priorità, entrambe correlate alla levatura ed allo status del personaggio: l'interesse del signore feudale a mantenere sul posto i suoi villani e vassalli che gli garantivano la coltivazione delle terre e l'introito dei censi e di quant'altro a lui spettante per le prerogative del rango e lo scrupolo del "**Grand commis de état**" preoccupato di applicare alla lettera le direttive che la Regia Corte e la Deputazione del Regno avevano più volte impartito nell'arco di un secolo, circa il popolamento delle fasce costiere per la creazione di centri di aggregazione urbana, nell'ottica di un maggiore sviluppo socio-economico delle stesse.

Quindi non il sentimento né la mera pietà per la comunità disastriata ma gli interessi, le esigenze personali e la ragione di stato guidarono le scelte dell'uomo. Inoltre, l'esperimento di concepire, pianificare e dirigere la costruzione di un nuovo centro abitato, costituirono sicuramente per un uomo lanciato verso i vertici della struttura di governo del Regno di Sicilia, un'ulteriore attestazione delle sue qualità dirigenziali.

Ciò gli verrà riconosciuto 10 anni dopo con la nomina a Vicario del Regno responsabile delle operazioni di soccorso e ristoro delle città demaniali della Val di Noto distrutte dal terremoto del 1693. In ogni caso un merito ideale bisogna pur riconoscerlo al Duca, e questo al di là della retorica o del recente tentativo di costruirgli una sorta di "idolatria postuma" francamente fuori luogo: la sua azione valse a S.Stefano la possibilità di entrare finalmente nella storia.

Il casale di S.Stefano di Mistretta all'epoca della frana contava circa 1.200 abitanti e poco più di trecento abitazioni, con un indice di affollamento pari a 3,78 abitanti/abitazione. Nel 1714, quando venne effettuato un nuovo rinvio della popolazione voluto dal Duca Vittorio Amedeo di Savoia che era divenuto "*Rex Siciliae*" a seguito dell'attribuzione dell'Isola al Ducato di Piemonte in conseguenza dei trattati che sancirono la fine della Guerra di Successione al trono di Spagna (Congresso di Utrecht - 11 aprile 1713), la popolazione residente era di soli 754 abitanti che abitavano 281 case, con un indice di affollamento pari a 2,68 abitanti/abitazione. Come si vede, nonostante gli sforzi congiunti del Duca e dei Giurati Stefanesi, la diaspora era inevitabilmente avvenuta ma da allora il trend demografico sarebbe stato caratterizzato da una costante crescita che avrebbe portato il paese nell'arco dei successivi due secoli a sfiorare la decuplicazione della sua popolazione con la conseguente necessità di espandere in due distinte fasi l'originaria pianta urbana.

2.2. Il sistema insediativo

L'impianto planimetrico dell'originario schema di fondazione impostato sul motivo di due figure quadrangolari inscritte l'una nell'altra genera un suggestivo sistema di vie e di piazze poste ai vertici e nei punti d'incontro (Figura 9).

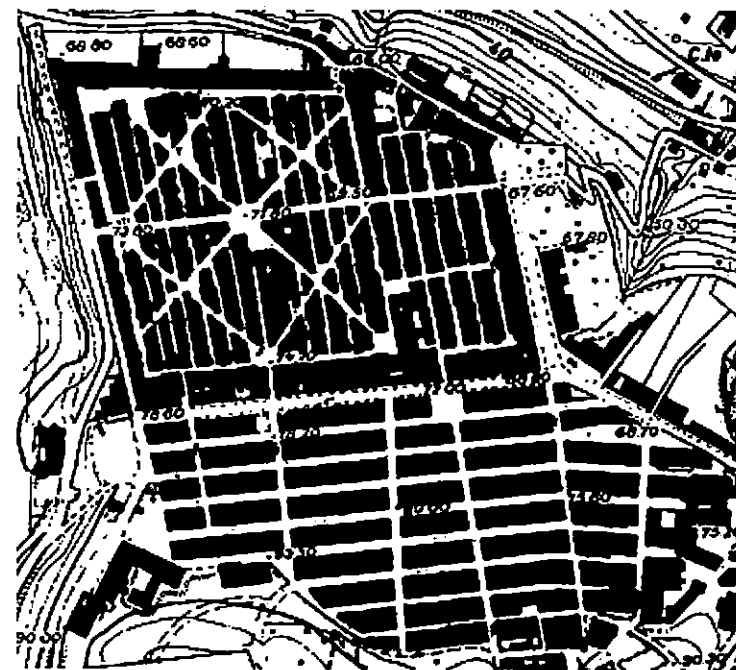


Figura 9

permette ai vari alloggi di avere aria e luce. Ogni isolato è composto, generalmente da piccoli lotti di 24 mq circa, su cui si insistono abitazioni basse con una porta e alcune volte qualche finestra.

Con il miglioramento delle condizioni economiche al piano basso fu aggiunta una sopraelevazione. La piccola dimensione del lotto pose il problema dell'inserimento della scala interna. Per ovviare al problema vennero costruite una serie di collegamenti esterni culminanti in un balcone, creando un piccolo andito al piano terra.

La cinta muraria, costituita solamente dalle cortine edilizie che delimitano spazialmente il quadrato d'impianto, senza muraglioni o bastioni propriamente detti, ha lo scopo di sbarrare l'intero perimetro limitandone l'espansione. I lotti edificabili vennero assegnati secondo criteri

precisi: precedenza alle strutture religiose a all'area riservata del Duca. Successivamente si assegnarono i lotti maggiori ai benestanti, e per ultimi vennero assegnati i lotti minimi.

Nella prima metà del XIX sec. l'agglomerato originario non fu più in condizione di accogliere la popolazione e venne deciso di espandere l'abitato verso est. Non potendosi in alcun modo rielaborare in maniera coerente il disegno della pianta urbana, venne scelta la soluzione più semplice e cioè si disegnarono tre cortine, parallele alla trama viaria secondaria già esistente con andamento nord-sud, e la cortina perimetrale di completamento lato sud ed est, realizzando quindi anche il prolungamento dell'asse viario principale (l'attuale Corso Vittorio Emanuele). Alla data del 30 novembre 1857 la topografia del centro abitato di S.Stefano di Camastra, rilevata dall'Ing. Provinciale Giuseppe Bonaviri, registrava questa situazione che certo non consentiva ad una popolazione di circa quattromila abitanti buone condizioni di vita, considerato che nell'abitato venivano ricoverate anche parecchie centinaia di bestie (quali asini, muli, cavalli e poi ancora capre, pecore, galline, conigli etc.).

Nonostante questa situazione, S.Stefano di Camastra aveva, tuttavia, un connotato di modernità poiché disponeva di un agglomerato produttivo, edificato in area demaniale esterna al centro abitato e prossima alle cave di argilla, costituito dalle fabbriche di stoviglie ubicate nella zona "Chianu" (dove la denominazione di "Mastri 'nto Chianu" data agli artigiani stoviglieri), che rappresentavano uno dei maggiori volani dell'economia locale, tale da sostenere anche alcuni settori indotti quali quelli dei trasporti per via terrestre (carretti) e soprattutto del traffico marittimo.

Altra espansione si ebbe nel periodo successivo l'unità d'Italia, con la previsione di otto assi viari, con direzione est-ovest, a sud dell'abitato. Il piano prevedeva la commistione degli insediamenti civili e produttivi, pubblici e privati. La tipologia di insediamento è data da lunghe schiere di fabbricati che si fronteggiano.

3. IL SISTEMA DELLE CONNESSIONI

La situazione territoriale, in relazione alle gerarchie consolidate nel tempo e alle sue attrezzature, non può che porre economicamente la città di S. Stefano di Camastra al centro del comprensorio, con un ruolo guida e di riferimento per gli altri comuni vicini.



Figura 14 - veduta aerea - foto concessa da Salvo La Rosa

La viabilità attuale è molto legata all'accidentata morfologia del territorio, e ripercorre quasi essenzialmente le vie storiche. Servono la zona due strade Statali, l'autostrada e la linea ferrata (Figura 15):

- la S.S. 113, che collega Messina a Palermo, per molti anni è stata l'unica strada lungo costa che ha servito questa vasta area. Anche se praticamente pianeggiante, il transito è reso difficoltoso dal tracciato molto sinuoso, ed interrotto da diversi attraversamenti della linea ferrata. La statale 113 interessa Santo Stefano di Camastra che ne viene interamente attraversato;
- la S.S. 117 collega la S.S. 121, in prossimità di Leonforte, alla statale 113 alle porte di Santo Stefano di Camastra. Rappresenta l'unica strada di penetrazione nell'entroterra e collega Santo Stefano con Mistretta e Nicosia;
- L'Autostrada A20 Palermo Messina il cui tracciato riprende nelle linee generali quello della S.S. 113, con notevole utilizzo di grandi gallerie e notevoli viadotti, ed è posto più a monte della statale 113.
- L'asse Ferroviario Pa-Me che attraversa tutta la costa tirrenica Siciliana e collega i due capoluoghi costituendo ancora l'unica via ferrata disponibile in gran parte a binario unico.

ambientale del territorio, prioritariamente tese a incrementare la dotazione di infrastrutture e di servizi specializzati volti a promuovere l'accessibilità e la ricettività.

In tale Piano particolare rilievo è stato conferito al previsto potenziamento delle infrastrutture costiere, da realizzarsi mediante il completamento della rete autostradale e il raddoppio e l'elettrificazione della rete ferroviaria ed il porto turistico. Un ruolo rilevante è stato anche conferito al rapporto tra il sistema infrastrutturale costiero e l'asse viario di penetrazione nell'entroterra, soprattutto in relazione alla preservazione degli equilibri ambientali dell'area.

Di fatto oggi S. Stefano di Camastra si offre già ai visitatori quale porta dei Nebrodi e paese turistico con i suoi arredi urbani e con i suoi negozi straripanti di vasi, piatti, mattonelle, mosaici, che caratterizzano le sue vie.

Attraverso la riqualificazione del tessuto viario lungo l'asse dell'antico quadrilatero si è voluto fare di S. Stefano di Camastra una "città ideale", la

"città dipinta". Il turista troverà interessante la decorazione in ceramica di Corso Vittorio Emanuele, un cammino ideale impreziosito da trentotto opere di varia grandezza, un tappeto di immagini che ripercorrono il mito, la storia, la natura della Sicilia i cui colori appartengono alla civiltà stefanese. Aulici sono i due archi settecenteschi lungo il Corso V. Emanuele, i cui pavimenti richiamano il tema di Colapesce e il romanzo del Gattopardo, l'uno esprime la leggerezza del mito, l'altro l'inquietudine della storia; e insieme a questi l'arco di via Plebiscito che richiama alla memoria "La giara" di Luigi Pirandello. Ai due estremi del Corso Vittorio Emanuele si trovano Porta Palermo e Porta Messina, qui è la natura che entra in scena lasciando spaziare l'occhio

del turista nell'immensità azzurra del mare.

Percorrendo la S.S.113 lato Messina, il visitatore viene accolto dalla straordinaria visione del "Muro della Storia" o "Muro di Normanni" una realizzazione in piastrelle di ceramica, un grande murales dai colori vivaci.



Figura 11 - veduta aerea (foto concessa da Salvo La Rosa)



Figura 10

All'interno del "labirinto" ideato dal Duca di Camastra si trova Palazzo Trabia, la casa del Duca, oggi Museo della Ceramica. (Figura 12) L'itinerario continua con la visita alla Chiesa Madre dedicata a S. Nicolò di Bari; è la più grande delle chiese stefanesi, fondata nel 1685 dallo stesso Duca di Camastra. Alla Chiesa si accede attraverso un portale di pietra tardo-rinascimentale. Essa è impostata su tre navate con colonne in stile barocco composito che individuano le due cappelle laterali, con opere del Gagini. Nel presbiterio è posto ai lati un doppio coro ligneo ottocentesco. Diverse opere d'arte importanti sono collocate all'interno della Chiesa.



Figura 12

Altre importanti strutture religiose sono la Chiesa del Rosario, e la Chiesa del Calvario. Quest'ultima è ancora oggi di proprietà della Famiglia Sergio erede del Vescovo di Cefalù. La Chiesa del Rosario (1690) è in stile semplice a tre navate con colonne a base quadrata, con due cappelle laterali e portale settecentesco. Conserva al suo interno un notevole crocifisso ligneo.

La Chiesa di S. Antonio, di modeste proporzioni, molto semplice e ad una sola navata, conserva una statua del Santo in legno di grande valore. La Chiesa del Collegio di Maria ospita invece la tomba del Duca di Camastra e della moglie donna Maria Gomez de Silveira (1693). Essa è la ricostruzione della Chiesa dell'antico convento dei frati minori che sorgeva nel Casale di S. Stefano di Mistretta. È da ricordare infine la Chiesa privata della Mercè, ubicata in uno degli isolati più compatti, fatta costruire dal governatore della terra di Santo Stefano don Michelangelo Armao, nei fatti vero artefice della ricostruzione del casale distrutto dalla frana del 1682.

Se il Palazzo Trabia rappresenta la radice nobile della "Città Nuova" dei Duca di Camastra, il Palazzo Armao o Casa dei Leoni (oggi Biblioteca Comunale) (Figura 13), configura l'evoluzione, il salto di qualità potremmo dire, di una comunità nata contadina e divenuta progressivamente, tra il XVIII ed il XIX sec., padrona delle tecniche di produzione della ceramica. La casa di don Gaetano Armao è il paradigma di tutto ciò; è la "casa-fabbrica" ove si realizza per la prima volta la capacità

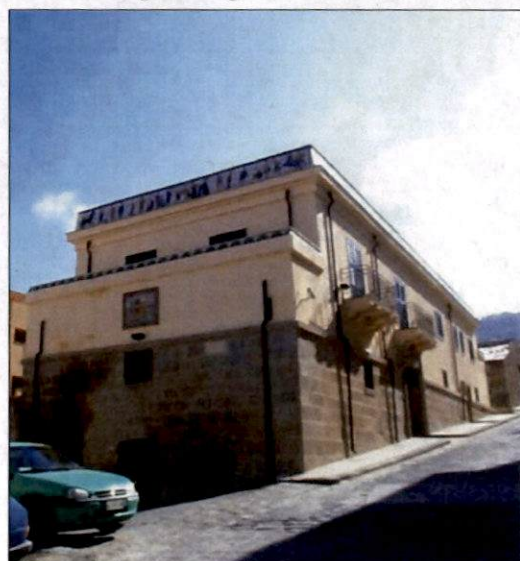


Figura 13

di un semplice artigiano di divenire imprenditore, facendo nascere a S. Stefano, in coerenza con l'evolversi della società ottocentesca, il nuovo ceto della piccola borghesia imprenditoriale e produttiva, autentico motore di sviluppo di una comunità che in quegli anni seppe ingrandirsi e migliorare.

Le tecniche di produzione ed in particolare il consolidamento della produzione di ceramiche d'arte venne successivamente affinato con la fondazione della "Scuola di Ceramica" trasformata nel 1965 in "Istituto Regionale d'Arte per la Ceramica"

Un'altra tappa fondamentale nell'itinerario stefanese è il Cimitero Vecchio, posto a sud-est dell'abitato dove un tempo erano le cave d'argilla, che appare al visitatore come un luogo inusitato che sorprende e meraviglia con i suoi antichi avelli ingentiliti di fine maiolica. Esso è da considerare oggi come la più genuina

espressione della creatività degli artigiani stefanesi della seconda metà del XIX sec., artigiani che,

forse inconsapevolmente, collocando le proprie realizzazioni vollero celebrare se stessi, celebrando con geniale semplicità la memoria dei defunti.

L'ultima meta dell'itinerario non può che essere l'origine di tutto, il luogo dal quale circa mille anni fa è iniziata l'avventura della comunità stefanese: il monte Santa Croce o Letto Santo che nell'XI secolo fu sede del Monastero Benedettino attorno al quale si aggregò una comunità di contadini e pastori che ne lavoravano le terre. Questa comunità diede vita, a seguito delle frane del 1682, alla "città nuova" del Duca di Camastra. Oggi come allora il Letto Santo è luogo di culto e forte richiamo per gli stefanesi ovunque si trovino. Una delle cose più interessanti da visitare presso il Santuario è la raccolta di ex-voto, i più significativi dei quali sono quelli che vanno dalla seconda metà dell'800 sino agli inizi del '900. Essi, oltre all'espressione della fede e dell'intima religiosità dei protagonisti, che così intesero ringraziare la SS. Croce per la grazia ricevuta, ci forniscono anche indicazioni sulla vita quotidiana degli stefanesi nelle loro attività legate all'agricoltura, all'artigianato e soprattutto alla navigazione. A pochi chilometri dal Santuario, immerso nella natura e con un panorama da favola, il turista può trovare ristoro presso "Il Ritrovo Felicità". Nel centro storico si trovano la "Trattoria Giannino", il "Ristorante - Pub - Pizzeria Fantasy", il Pub "Novecento", la "Trattoria U Cucinu" e scendendo verso il mare si trovano il Ristorante "L'Angolo di Manueliana" ed il ristorante- pizzeria "Approdo del Duca".

2.4. Ricettività

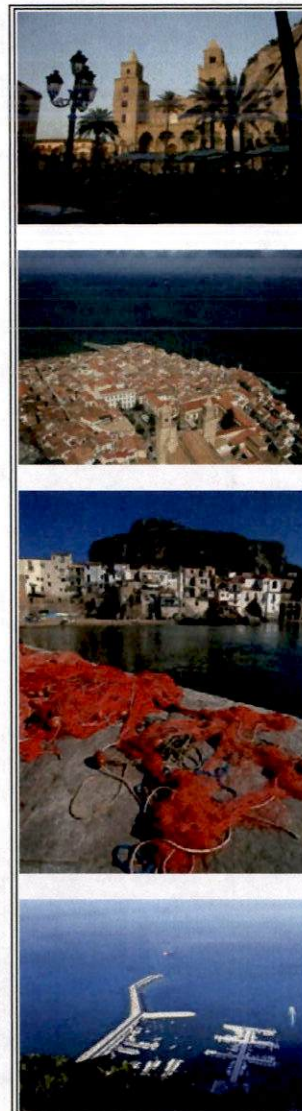
- Hotel
- Bed & Breakfast
- Bed & Breakfast
- Bed & Breakfast
- Bar
- Pub
- Trattorie
- ristoranti

La Playa Blanca

"I colori dell'arcobaleno"

"I girasoli"

"Casa vacanza Oceano Mare"



4.6. Cefalu'

Da S. Stefano di Camastra, percorrendo l'autostrada Messina-Palermo o la S.S. 113, si arriva a Cefalù, piccola città di mare, con un pittoresco porticciolo dal quale si osserva il caratteristico fronte a mare della città murata, con gli archi che fanno da ricovero alle barche. E' una località turistica di grande interesse per i turisti italiani e stranieri oltre che meta preferita per i siciliani in gita; la città è quindi abbastanza attrezzata all'ospitalità, con una serie di alberghi di diversa categoria e qualità dei servizi e ristoranti che offrono soprattutto specialità di pesce. Le vie del centro sono molto pittoresche e ricche di negozietti di souvenir e di artigianato locale.

A pochi chilometri da Cefalù ed esattamente sul Lungomare di Campofelice di Roccella si trova l'avioposto "Volo Club Albatros"

Lungo la bellissima e frastagliata costa settentrionale, tra Cefalù e S. Stefano di Camastra è posto il villaggio Valtur di Pollina. Perfettamente inserito in un meraviglioso promontorio: da una parte, il golfo che regala maestose vedute, incantevoli panorami e tramonti indimenticabili, dall'altra la costa caratterizzata da piccoli giardini e viali tranquilli e panoramici.

Cefalù è dotato anche di un Campo Volo "Volo Club Albatros" lungo metri 400 e con fondo in erba. Si trova in c/da Pistavecchia sul Lungomare Campofelice di Roccella.

Ricettività:

Bed & Breakfast

Ale Roby
Atlantide
Dolcevita
Casale Bazar

Alberghi

Hotel Club Costa Verde
Hotel Santa Lucia e le Sabbie d'Oro
Hotel Villa Belvedere
Hotel Le Calette
Hotel Kalura

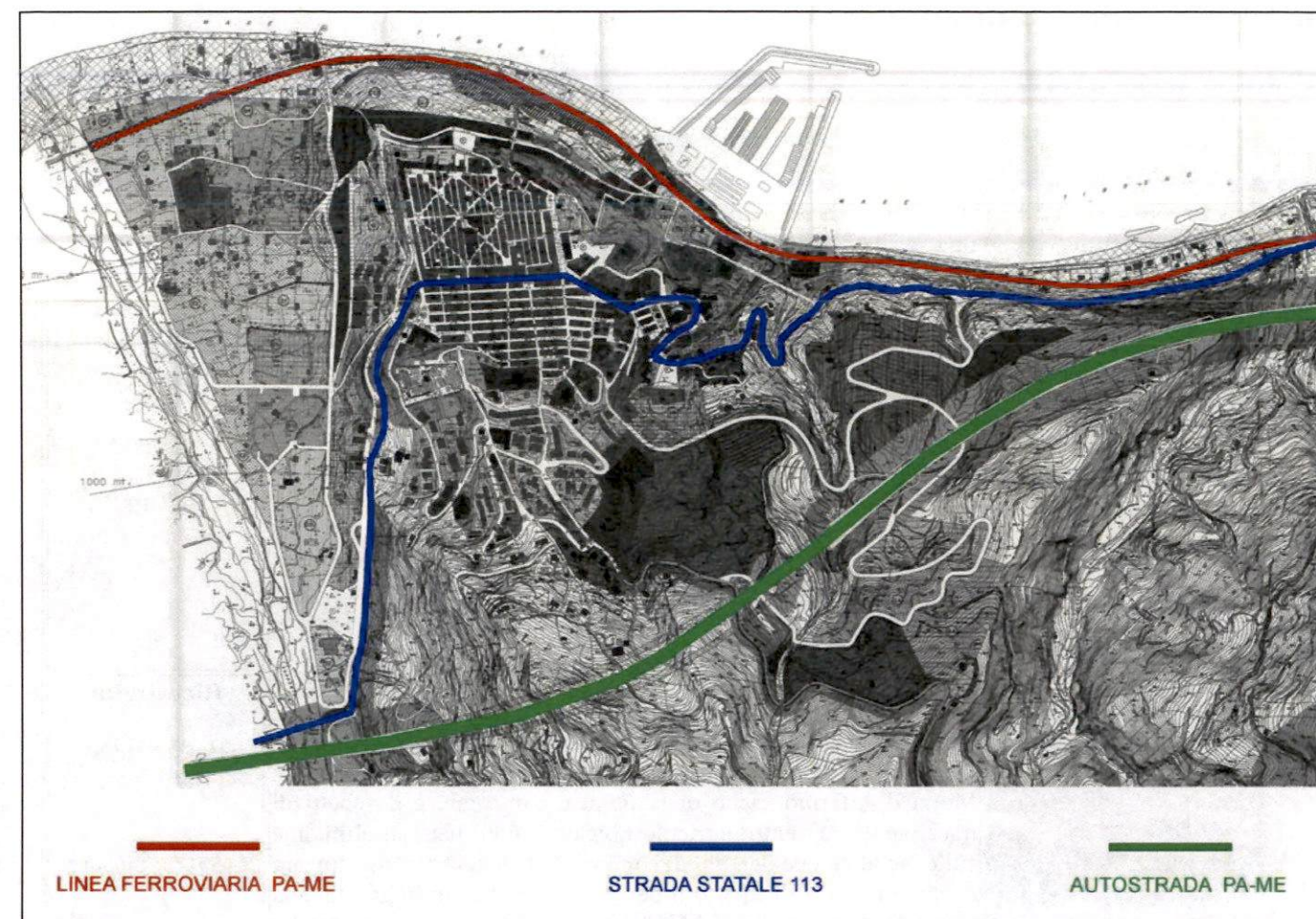


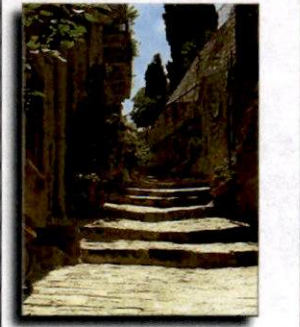




Figura 15

La zona portuale è già servita da idonea viabilità che la collega con la S.P. Marina da una parte con attraversamento ferroviario in sottopasso di larghezza circa ml 10,00 e altezza libera pari a ml 4,30 e dall'altra con strada che attraversa la ferrovia con passaggio a livello. Da entrambi i lati la viabilità si collega alla S.P. Marina dalla quale è possibile raggiungere agevolmente la stazione ferroviaria, il centro abitato e la S.S. 113.



4. I PAESI DEL CIRCONDARIO

	<h4>4.1. <u>Mistretta</u></h4> <p>A 15 Km dallo splendido mare di S. Stefano di Camastra, su di una strada a scorrimento veloce, tra viadotti immersi nel cielo, tra deliziosi laghetti ed una natura incontaminata, si trova Mistretta, la città della dea Astante, fondata dai Fenici e sottoposta alle dominazioni arabe e normanne. Bella nelle costruzioni di pietra dai tetti rossi, nelle stradine ripide, col profumo della legna che arde nei caminetti e l'aria frizzante.</p> <p>Tra i suoi monumenti ricordiamo il Castello Arabo-Normanno edificato su un monte roccioso a guisa di fortezza, le 22 chiese, tra cui spicca la Chiesa Madre con splendidi portali, eretta nel XV secolo. Ogni Chiesa di Mistretta è degna di nota e merita una attenzione particolare: la Chiesa di S. Sebastiano, quella di S. Giovanni, quella di S. Caterina, conservano opere d'arte e dipinti rinascimentali.</p>	<p>Ricettività <u>Alberghi:</u> "Hotel Sicilia"</p> <p><u>Trattorie e Ristoranti</u> "Sicilia" "Il giardino d'inverno" "Primavera"</p> <p><u>Aziende Agrituristiche</u> "A Torre"</p>
	<h4>4.2. <u>Motta d'Affermo</u></h4> <p>Motta d'Affermo, ricco di rigogliose campagne e boschetti di nocciolo, è un centro agricolo ubicato a 660 metri di altitudine sulle pendici occidentali dei monti Nebrodi. Anticamente era chiamato Motta di Sparto o dei Punici. Motta in lingua fenicia significa "fortezza" e d'Affermo proviene dal cognome di uno dei suoi proprietari, tale Muzio o Mario d'Affermo. La sua origine risale al periodo romano, confermata dai ritrovamenti archeologici di una necropoli, dove, recenti scavi, hanno rimesso in luce un centinaio di "tombe ad inumazione" di età tardo imperiale romana.</p> <p>Nei dintorni si trovano i ruderi del convento bizantino di S. Maria di Sparto. Scendendo fino alla SS.113, presso il ponte sulla fiumara di Tusa, si possono ammirare le opere moderne della Fiumara d'Arte, si può seguire il tratto di costa della spiaggia di Villapiana, che giunge sino a Torremuzza, un abitato sorto ai piedi della torre che fu di proprietà dei feudatari di Motta sormontato da una torre di guardia del secolo XVI, coronata da merlature e un corpo aggiunto verso il mare, un tempo armato di artiglierie.</p>	<p>Ricettività Bar Ferrigno Bar Lipari</p>
	<h4>4.3. <u>Castel di Lucio</u></h4> <p>Castel di Lucio è uno dei più piccoli centri dei Nebrodi. Da sempre dedito all'agricoltura, alla pastorizia e all'artigianato dalle quali trae linfa per sostenere la propria economia. I ruderi di un castello fanno risalire le prime notizie certe della storia di Castel di Lucio al periodo normanno, anche se sono venute alla luce in una località chiamata "u cozzu du saracinu" resti di alcune tombe ascrivibili alla dominazione saracena. La Chiesa Madre è la principale attrattiva artistica e risale alla seconda metà del XVII sec., al suo interno sono da vedere il coro ligneo, il Cristo Flagellato e un basso rilievo in marmo del '500 attribuito alla scuola del Gagini. Tra i monumenti più interessanti, ricordiamo: i resti di Torre del Castello Ventimiglia (XIV sec.), i resti di un Mulino ad acqua, il Convento dei Frati Minori Francescani e la Chiesa di S. Carlo Borromeo.</p>	<p>Ricettività <u>Agriturismo</u> "Antica via del Grano" di Viglianti Dino Contrada Frassini</p>

	<h4>4.4. <u>Pettineo</u></h4> <p>Pettineo sorge in una zona litoranea collinare, è un centro prevalentemente agricolo. I prodotti coltivati sono gli agrumi, le olive e i cereali. Le prime notizie sulle origini del borgo risalgono al sec. XII. Nel corso dei secoli fu governata da diversi feudatari: dai Ventimiglia nei secoli XIII e XV, che vi edificarono il Castello, dai Valguarnera e infine di nuovo dai Ventimiglia.</p> <p>Tra i monumenti di notevole rilevanza artistica sono la Chiesa Madre costruita nel sec. XVI, la Chiesa di S. Sebastiano che presenta uno stupendo portale cinquecentesco e la Chiesa di S. Nicola risalente al sec XIV.</p>	<p>Ricettività Masseria Maggiore</p>
	<h4>4.5. <u>Tusa</u></h4> <p>Localizzato in una splendida posizione l'abitato di Tusa fa parte di un territorio in buona parte intatto. I primi insediamenti risalgono al V sec. a. C. con l'abitato di Alesa, che sorge su di una collinetta, fondata con molta probabilità da Arconide della dinastia di Erbita nel IV sec. a. C. La cittadina siculo-greca ebbe un prospero sviluppo in epoca romana e restò di notevole interesse anche in epoca successiva, quella del Cristianesimo, durante la quale fu anche sede del Vescovato.</p> <p>Durante il IX sec. a causa delle ripetute incursioni barbariche, gli abitanti di Alesa abbandonarono l'antico sito e si trasferirono in una zona più protetta dove svilupparono il centro storico di Tusa, con numerose chiese ed una struttura tipicamente medioevale che poche città siciliane tuttora hanno. Ancora oggi ad Alesa si può ammirare l'Agorà, i resti dell'antico teatro e la Chiesa di Santa Maria delle Palate. All'interno delle mura della città di Tusa sono da visitare i vicoli e le chiese tipicamente medioevali, tra queste hanno una importanza maggiore: la Chiesa Madre del XVI sec., la Chiesa di S. Giovanni, la Chiesa di S. Giuseppe.</p> <p>Di particolare fascino la Chiesa di S. Leonardo e il Convento dei Cappuccini del XIV secolo. Scendendo da Tusa e ritornando sulla S.S.113, a 9 km da S. Stefano di Camastra si trova una delle più belle baie della Sicilia settentrionale, dove è ubicato Castel di Tusa, un delizioso villaggio, meta ambita, soprattutto in estate, per il suo splendido mare e i suoi indimenticabili tramonti. Qui si trova un singolare albergo-museo, dove l'opera può essere abitata e vissuta da chi decide di vivere per qualche giorno all'interno di essa.</p> <p>L'arredo di ogni stanza è stato affidato ad un artista diverso che cerca di renderla vera e di viverla fino in fondo, accrescendone il valore artistico e accrescendo la persona che vi entra che non può fare a meno di accedere nel proprio essere e percorrerlo in tutti i suoi angoli, come si fa con la stanza e scoprire i lati più nascosti.</p>	<p>Ricettività <u>Alberghi:</u> Moma Hotel Tusa Atelier sul Mare</p> <p><u>Ristoranti</u> La Lupara. Due Ruote La Campagnola Da Nasone Al Terrazzo Le Lampare Grotta Marina</p>



4.10. Sant'Agata di Militello

Essa si trova a trenta metri sul livello del mare, affacciata sulla costa tirrenica dei Nebrodi ed affiancata da floride campagne arricchite dalla presenza di distese di agrumi, di uliveti e di boschi. A tutto questo si deve aggiungere la presenza delle formazioni rocciose incontaminate protette con l'istituzione di un parco. La storia cittadina si sviluppa attorno alla "Torre della Marina", una struttura d'avvistamento costiero edificata nel XIII secolo per servire la medievale Militello Valdemone. Nel 1500 la struttura fu completata con la costruzione di un fortino. Signori della città furono gli appartenenti alla famiglia d'origine aragonese dei Gallego e, dal 1820, il Principe di Trabia.

La città ha tanto da offrire dal punto di vista culturale ed artistico, a partire dal centro urbano arricchito dalla presenza di svariati Palazzi Signorili. Simbolo architettonico cittadino è sicuramente il Castello Gallego. Una successiva espressione artistica ed architettonica della città è l'Arco di S. Agata, la Porta di mare. Successiva tappa culturale di questo percorso turistico cittadino riguarda il Museo Etnoantropologico dei Nebrodi. Anche i dintorni della città meritano una visita accurata. I dintorni cittadini spaziano dal litorale marino ai monti Nebrodi, luoghi davvero propizi per delle escursioni. Sicuramente l'escursione più interessante riguarda il vicinissimo Parco delle Nebrodi.

Ricettività

Alberghi
Hotel Roma Palace

Azienda
Agrituristiche
Rosmarino Park
Villa Luca

Bed & Breakfast
Campidoglio



4.11. Capo d'Orlando

Geograficamente Capo d'Orlando si colloca sulla costa settentrionale sicula, con la visuale delle Eolie, fra Capo Calavà e Cefalù. Capo d'Orlando conta circa 13.000 abitanti, che si triplicano durante il periodo estivo, in virtù delle presenze in residence, appartamenti e hotel, di migliaia di turisti che vi soggiornano. Tuttavia durante tutto l'anno la città rappresenta un punto di riferimento per tutto l'hinterland per la vivacità, molteplicità ed eleganza degli esercizi commerciali, per i tanti studenti che frequentano le varie Scuole secondarie, per i punti d'incontro, svago e divertimento che offrono i tanti esercizi pubblici. La coltivazione e la commercializzazione degli agrumi (limoni), insieme alle attività legate alla pesca, hanno rappresentato fino agli anni '60 gli assi portanti dell'economia cittadina. Oggi le attività sono indirizzate verso il commercio e i servizi legati a soddisfare le richieste del mercato comprensoriale e di quello turistico.

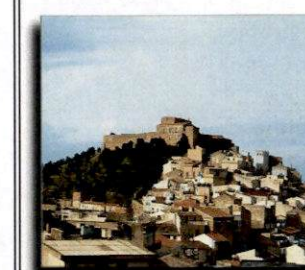
Il mare è l'elemento vivificatore di energia e la fantastica cornice di questa cittadina: pochi metri da ogni parte dell'abitato per trovarsi sulla spiaggia di sabbia e ghiaia che per vari chilometri si allunga in un perfetto rettilineo con la visione delle Eolie. L'esposizione ai venti, le correnti, il ricambio d'acqua continuo, rendono il mare di Capo d'Orlando ideale per la balneazione almeno cinque mesi l'anno, da maggio a settembre. La spiaggia, poi, possiede due caratteristiche peculiari: lunga, ampia e sabbiosa nel tratto antistante il centro abitato; sabbia, calette, tratti di scogliere e faraglioni ad est del Capo, fino al borgo S. Gregorio, il porto, Testa di Monaco. Inoltre percorrendo il lungomare verso ovest fino alla fine in Contrada Tavola G. si trova un Campo Volo di una lunghezza di metri 300 con fondo in terra battuta, aperto sabato e giorni festivi.

Ricettività

Alberghi
Sant'Andrea Hotel
Hotel Amato
Il Mulino
Hotel S. Lucia
Nettuno Residence
Az. Agrit. F.P. Milio
Az. Agrit. Villa
Nazareth

Bed & Breakfast
Le Terrazze
Villa Bency

Ristoranti
Il Gabbiano
Al Gambero
Birreria del Capo
Movida
La Tartaruga



4.7. Caronia

Caronia sorge in una zona litoranea montagnosa, posta a 304 m. sopra il livello del mare. Le attività economiche principali sono l'agricoltura e l'allevamento soprattutto bovino e ovino, notevole è infatti la produzione casearia. Il suo nome deriva dai monti Baronie, altro nome meno noto dei monti Nebrodi su cui appunto sorge Caronia. Le prime notizie sulla presenza di un nucleo abitato in zona risalgono al secolo VIII a. C. con il nome di Kale Akte che significa "bella costa".

Dai reperti archeologici ritrovati si deduce che l'insediamento antico era ubicato in prossimità del mare e quindi coincidente con l'odierna Marina di Baronia. Secondo lo storico Diodoro Siculo, nel 447 a.C. Ducezio fondò l'antica città di Calacte che divenne centro del movimento siculo che aspirava ad una "Sicilia Sicula" e non greca. Essa ebbe grande importanza anche in epoca ellenistica e romana. Si pensa che Calacte sia stata distrutta dai saraceni intorno all'anno 1000 d.C. e ricostruita dai sopravvissuti nell'attuale sito con il nome di Caronia.

Oggi Caronia punta allo sviluppo economico basato sul turismo naturalistico e balneare per la presenza del Parco dei Nebrodi e delle spiagge delle frazioni di Marina di Caronia, Torre del Lauro e Canneto. Tra i monumenti più importanti ricordiamo il Castello di origine normanna, la Chiesa Madre e la Chiesa di S. Biagio.

A pochi chilometri da Caronia, in località "Arenella" Torre del Lauro si trova l'Aviosuperficie Minotaurus e Medusa lunga 840 metri con fondo in terrabattuta.

Ricettività:

Alberghi
"Zà Maria"
"Globus"
Residence Lauro
Mare

Trattorie e
ristoranti
"Zino"
"La Piazzetta",
"Zà Maria",
"Profumi di
boschi"

Aziende
agrituristiche
"Masseria S.
Mamma"
"Azienda
Salanitro"



4.8. Acquedolci

Sorge in una zona litoranea pianeggiante, posta a 15 metri sopra il livello del mare. Le attività economiche prevalenti sono l'agricoltura e l'artigianato. I prodotti maggiormente coltivati sono i cereali, le olive e gli agrumi. I manufatti tipici sono in legno, ferro e marmo. Il nome deriva probabilmente dalle sorgenti d'acqua dolce presenti nel suo territorio. Dai resti archeologici rinvenuti nei pressi del paese, si sa che le prime testimonianze della presenza umana sul territorio risalgono al periodo Paleolitico. Si attesta inoltre nel '400 la presenza di una tonnara, di un trappeto per la lavorazione dello zucchero e di una torre. Il centro abitato sorse nel 1922, in seguito alla frana che colpì la città di San Fratello. Questo disastroso evento costrinse la maggior parte della popolazione a trasferirsi nel borgo denominato "la Marina" in ricoveri di fortuna. Il Governo accertatosi della calamità promulgò una legge che prevedeva la ricostruzione dell'abitato di San Fratello in altro luogo, identificato nella frazione "Acquedolci".

In pochi anni si costruirono gli alloggi popolari, i "padiglioni", l'ufficio postale, il plesso scolastico, il Municipio, la Chiesa Madre, il cimitero ed un'ottima rete idrica e fognaria. La crescita demografica e il definirsi di una cultura locale, fecero in seguito reclamare l'autonomia ottenuta il 12 novembre 1969. La Chiesa Madre aperta al culto 1929, ha uno stile neoclassico. Al suo interno a tre navate, si può ammirare il pregevole altare ricco di intagli in legno pregiato con bassorilievi raffiguranti i quattro Vangeli e la statua in cartapesta dell'Addolorata.

Di particolare rilevanza architettonica sono i ruderi di un vecchio castello, la chiesa Parrocchiale e la chiesetta di S. Giacomo. Il castello fu edificato tra il sec. XVII e il sec. XVIII dai principi di Palagonia. La torre fatta costruire dai Larcan De Soto fece parte del complesso di torri d'avvistamento fatte edificare da Carlo V, nel XVI sec., per la difesa delle coste siciliane. La torre finì per costituire la parte importante del castello. Importanti sono inoltre le zone archeologiche di Pizzo Castellaro, che conservano resti del Paleolitico superiore.

La maggiore attrattiva di Acquedolci è la grotta di San Teodoro che custodisce preziose testimonianze dell'età paleolitica. La grotta, scoperta più di cento anni fa e situata a due chilometri dal centro abitato, è opera di un fenomeno carsico e al suo interno sono stati ritrovati reperti di fauna databili al pleistocene. Questi resti giunsero nella grotta attraverso inghiottitoi quando la grotta stessa non comunicava con l'esterno. Diverse migliaia di anni dopo questa fase, la terra si sollevò e al posto del mare si formò una pianura costiera. Fu allora che giunse l'uomo, come dimostrano i graffiti e le sepolture con scheletri coricati sul dorso. All'interno della grotta è stato rinvenuto lo scheletro di donna forse più antico d'Europa a cui è stato messo il nome di Thea.

Ricettività

Alberghi
Residence
Acquedolci
Locanda
Belvedere

Ristoranti
"Gambero Rosso"
"La Cascina"

Pizzerie
"Nat-Nin"
"L'arco Antico"



4.9. San Fratello

San Fratello, un tempo chiamata Apollonia, è una storica cittadina in provincia di Messina posta sui Monti Nebrodi a circa 640 metri sul livello del mare. Le sue origini sono antichissime e sembrano risalire alla storica "Alunzio". L'odierno paese trae il nome dai tre Santi fratelli, Alfio, Cirino e Filadelfio, martirizzati, sotto l'imperatore Valerio, nel 312 d.C., cui è dedicato l'omonima chiesa e convento del secolo XII. Il centro fu edificato da una colonia di Lombardi venuti con il conte Ruggero alla conquista della Sicilia. Il suo territorio è abbastanza eterogeneo, infatti, dalle quote più basse (300 mt s.l.m.) a quelle più alte (1.800 mt s.l.m.) si osserva un graduale cambiamento della vegetazione dovuto alla presenza di diverse specie arboree ed arbustive. Le aree non ricoperte da boschi sono destinate al pascolo di bovini, ovini, caprini e dei cavalli sanfratellani che vivono allo stato brado.

Il bosco di San Fratello ricade nel Parco dei Nebrodi, ed è attraversato dalla SS 289, la caratteristica particolare del Bosco è che si conserva nella quasi sua totalità allo stato naturale ed è di particolare bellezza il paesaggio che si presenta agli occhi del visitatore. Il bosco oggi ospita nel suo habitat naturale: volpi, gatti selvatici, istrice, martore, tartarughe terrestri e diverse specie di uccelli. Durante le escursioni naturalistiche attraverso questi boschi, è possibile raccogliere funghi nel periodo autunnale e frutti di bosco nel periodo estivo. Nelle zone più basse ricche di uliveti, la pianta arborea sempre verde alta sino a 10 metri, con chioma ampia, arrotondata e leggera introdotta in Italia ed in Sicilia da antichissime popolazioni che, adattatasi al clima mediterraneo, viene coltivata per la produzione delle olive e dell'olio. San Fratello basa la sua economia sull'agricoltura e, soprattutto, sull'allevamento. L'attività agricola si basa sulla produzione dell'olio d'oliva. Per quanto riguarda l'allevamento.

Di notevole importanza è l'allevamento dei bovini. La ricchezza foraggera offerta dai pascoli non serve solo per i bovini ma anche per l'allevamento di ovini, caprini, suini neri dei Nebrodi ed equini che pascolano liberi sfruttando anche il sottobosco. L'allevamento, dunque, avviene allo stato brado con periodiche transumanze che mediamente si svolgono tra Giugno e Ottobre. Da questa attività zootecnica, praticata di generazione in generazione con metodi tradizionali, derivano numerosi prodotti tipici locali: formaggi, provole, ricotta. Da non perdere la manifestazione folkloristica della settimana pasquale caratterizzata da gruppi di persone che scorazzano per il borgo suonando trombe ed indossando un costume carnevalesco detto appunto da "Giudeo". In accordo con la tradizione antisemita, il nome dei "Giudei", ovvero il popolo accusato per secoli di "deicidio", viene trasposto ad una sorta di demoni allegri e chiassosi, quanto il loro coloratissimo costume e la musica dei loro ottoni. Ignari dell'origine del termine, si esibiscono in una costosissima uniforme di foggia ottocentesca di colore giallo e rosso, ricamata di perline, con elmo e spalline dorate. Il volto è coperto da cappuccio caratterizzato da una lunga lingua di stoffa con una croce ricamata sulla punta, in riferimento al carattere menzognero diabolico. Essi infatti si immedesimano nei personaggi in una trasgressione che irride al carattere sacro ed austero della Passione, disturbando addirittura con le loro trombe messe e processioni. I "Giudei" frequentano bar ed osterie facendosi offrire dolci e vino dai gestori, i quali a loro volta lo trovano di buon auspicio.

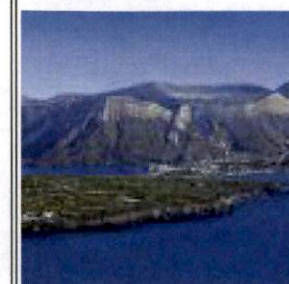
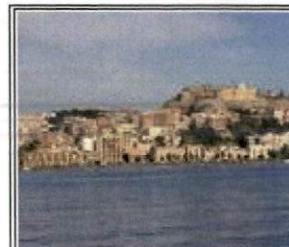
Ricettività

Alberghi
Monte Soro

Indice

IL SISTEMA NAUTICO.....	2
1. IL SISTEMA DELLA NAUTICA IN ITALIA.....	2
1.1. Il Settore Nautico: Principali aspetti legislativi	2
1.2. La Nautica da diporto in Italia	5
1.3. Il Parco Nautico in Italia.....	7
1.4. I Porti Turistici.....	10
1.5. Aziende, addetti e fatturato nei principali comparti del settore.....	13
1.6. La dimensione aziendale del settore nautico.....	16
1.7. Linee essenziali del mercato nautico.....	18
1.8. Considerazioni sullo stato del settore nautico nazionale	19
2. IL SISTEMA DELLA NAUTICA IN SICILIA	20
2.1. Premesse	20
2.2. Strumenti ed interventi nel settore del diportismo nautico operativo dalla Regione Siciliana.....	21
IL PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN SICILIA	22
1. PREMESSE.....	22
2. PIANO STRATEGICO - L'INDIVIDUAZIONE DEI 42 APPRODI.....	25
3. APPRODI RICOMPRESI NEL DISTRETTO "DA CAPO PELORO A CAPO CEFALU"	25
3.1. MESSINA	26
3.2. MILAZZO	27
3.3. MARINA DI PORTOROSA	28
3.4. CAPO D'ORLANDO	29
3.5. SANT'AGATA MILITELLO.....	30
3.6. SANTO STEFANO DI CAMASTRA.....	31
3.7. CEFALU'	32

4.12. Isole Eolie



Da S. Stefano di Camastra è possibile raggiungere le isole eolie attraverso i porti di S. Agata di Militello e Milazzo.

Le sette bellissime isole si trovano di fronte alla costa nord orientale della Sicilia. Il mito le vuole dimora del dio del vento, Eolo, e forse anche temporaneo approdo di Ulisse, l'eroe omerico che proprio qui incontra Polifemo ed i suoi compagni, leggendari forgiatori alle dipendenze del dio del fuoco di cui l'isola Vulcano riprende il nome. Il mare trasparente e caldo, di un blu cobalto che vicino alla riva diventa cristallino, la costa rocciosa che permette il fiorire di una ricca fauna acquatica, le rendono il paradiso degli amanti del mare, delle immersioni e della pesca subacquea. L'attracco principale dell'isola è la città di Lipari con i suoi due porti: quello di Marina Corta per gli aliscafi e le piccole imbarcazioni, quello di Marina Lunga per le navi.

Nell'isola di Vulcano, dove la mitologia greca situava la fucina di Efesto, si può arrivare attraverso due porti: Porto di Levante e Porto di Ponente, dove si trovano le caratteristiche spiagge nere chiamate così per il colore della sabbia di origine vulcanica.

Stromboli emerge dal mare con i suoi picchi scoscesi e ripidi. Sull'isola sono presenti due paesi: San Vincenzo e Ginostra dove non ci sono strade ma solo una mulattiera, collegata al resto del mondo solo via mare attraverso il porto più piccolo del mondo. Ricordiamo anche le più lontane, Filicudi e Alicudi, la più solitaria, Salina, e Panarea meta ambita dai turisti.

Ricettività

Alberghi
Agave Residence
Hotel A Pinnata
Hotel Carasco
Hotel Oriente
Hotel Tritone

Hotel Eircusa
Alicudi

Hotel Cincotta
Panarea

Hotel Villaggio
Stromboli

Hotel Principe di
Salina

Hotel Aura
Vulcano



PORTO TURISTICO

PROGETTO PRELIMINARE

A	RELAZIONE ILLUSTRATIVA
a1	Descrizione generale dell'intervento
a2	Il contesto di riferimento
a3	Il sistema nautico
a4	Gli immobili da utilizzare
a5	Indirizzi per la redazione del progetto definitivo – cronoprogramma

2002 superava di poco i 444 milioni di "stipulato annuo" e che nel 2003 si è avvicinato ai 960 milioni. In media quasi l'85% dello "stipulato" nel comparto si riferisce a imbarcazioni da diporto, mentre il restante 15% riguarda contratti di leasing commerciale. Entrambi i comparti hanno registrato andamenti più che positivi nel 2003, anche se, come negli anni precedenti, la dinamica più vivace è stata quella del leasing su imbarcazioni da diporto. Nei primi mesi del 2004 si è registrata una ulteriore crescita nel leasing nautico unitamente a una ripresa generalizzata dello "stipulato" complessivo delle società di leasing. Si stima che già nel 2002 l'incidenza del leasing sul totale delle nuove immatricolazioni di imbarcazioni effettuate in Italia fosse superiore al 66% in termini di valore a testimonianza di una ormai elevata penetrazione del leasing nel settore.

Si potrebbe dire che le importanti performance del comparto e i recenti interventi legislativi attesi da tempo nel settore della nautica hanno impresso una forte spinta verso il cambiamento e verso una riorganizzazione della nautica in Italia, contribuendo a sciogliere quei nodi che di fatto ne hanno vincolato in passato la crescita.

1.2. La Nautica da diporto in Italia

Il settore della nautica da diporto e le attività turistiche ad esso collegate registrano da alcuni anni un trend espansivo considerevole in termini di produzione e di occupazione. Il loro peso all'interno dell'industria nautica e dell'industria turistica è notevolmente aumentato.

Il percorso di crescita che ha determinato l'espansione della nautica in Italia non è stato soltanto sostenuto da un mercato formato dai diportisti e dai fedeli e amanti della nautica, bensì da una domanda di attività generata sempre più da motivazioni classificabili come turistico - sportive.

Il diportismo nautico, specie nel settore delle imbarcazioni a vela, ha cessato di essere considerato uno sport di elite divenendo oggetto di grande e diffuso interesse. Nella trasformazione del modo di percepire la nautica nella gran parte della popolazione hanno fornito un grande contributo le partecipazioni italiane alle più importanti regate internazionali (prima fra tutte la Coppa America) seguite assiduamente dai principali media.

La nautica da diporto in generale ed il turismo nautico in Italia rappresentano non solo un nuovo grande elemento di interesse che allinea l'Italia agli altri paesi dell'unione ma, anche, uno strumento di crescita economica ed occupazionale in particolare nelle aree ad alto potenziale turistico come il Meridione.

Per comprendere a pieno il ruolo economico che occupano la nautica da diporto e il turismo nautico in Italia, è opportuno considerare le diverse fasi produttive e di fornitura di servizi e le diverse tipologie di imprese che, divise per categoria produttiva, contribuiscono a dare forma al settore.

La PRIMA FASE riguarda l'"industria nautica" ovvero tutti i comparti produttivi coinvolti nella produzione (cantieri navali, impianti elettrici, officine meccaniche, verniciatori, componenti ed accessori, falegnameria, trasporti, servizi, designers, ecc.), nonché la fase relativa alla commercializzazione e vendita dell'imbarcazione. I settori produttivi coinvolti sono diversi e tutti legati in filiera (a monte e a valle) da una fitta rete di relazioni produttive e commerciali.

La SECONDA FASE prevede l'esistenza di un complesso sistema di servizi destinati alla gestione delle unità da diporto (siano esse natanti, imbarcazioni, navi da diporto ecc.) realizzate da un complesso sistema di imprese le cui principali attività sono sostanzialmente riconducibili a servizi di stazionamento, manutenzione, rimessaggio, ecc.

La TERZA FASE si riferisce a quel complesso variegato di attività legate al diportismo e al turismo nautico (assistenza, navigazione, patenti nautiche, assicurazioni, circoli nautici, convegni e fiere, agenzie di viaggio, servizi alberghieri e, infine, ristorazione ecc.).

IL SISTEMA NAUTICO

1. IL SISTEMA DELLA NAUTICA IN ITALIA

1.1. Il Settore Nautico: Principali aspetti legislativi

Nel contesto di una situazione economica europea attraversata da notevoli difficoltà che hanno generato una progressiva perdita delle principali performance economiche del nostro Paese sul mercato mondiale (che infatti scende dal 2001 al 2005 dal 26° al 47° posto nella graduatoria OCSE sulla competitività), il settore nautico con circa 7000 unità locali di produzione (U.L. d'ora in poi) appare in chiara controtendenza. Negli ultimi anni, infatti, il settore nautico ha registrato una straordinaria crescita, sia in termini di fatturato che di addetti, da farne uno dei settori di punta dell'economia nazionale.

L'industria nautica italiana risulta, per il terzo anno consecutivo, la prima in Europa come valore della produzione di imbarcazioni da diporto e seconda nel panorama mondiale dopo gli Stati Uniti. L'Italia cattura il 38% del mercato mondiale dei superyacht (ovvero imbarcazioni con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri) e si pone, così, in una posizione di leadership a livello mondiale con una produzione di 249 Yacht sui 651 realizzati in tutto il mondo nel 2004.

La dimensione media aziendale rilevabile nel settore della cantieristica da diporto risulta però ancora di dimensioni piuttosto artigianali con in media 9 dipendenti per unità locale rispetto alla media dei Paesi europei che è 17. Il dato conferma che la piccola/media industria riveste, in questo come in altri settori industriali, il ruolo di protagonista della produzione nazionale anche se non mancano in Italia esempi di grandi realtà produttive dotate di una organizzazione di dimensioni industriali.

Per il settore nautico, così come in altri comparti produttivi, emerge dunque la necessità di dare vita a formule moderne di intese interaziendali che sappiano beneficiare delle opportunità offerte dall'alto grado di specializzazione e concentrazione produttiva che spesso caratterizza le spontanee agglomerazioni territoriali di piccole e medie imprese.

La straordinaria crescita del settore sembra originata sia dalla presenza di una domanda latente che emerge man mano che dal lato dell'offerta si creano condizioni più vantaggiose di accesso ai beni ed ai servizi nautici, sia dall'espansione della domanda turistica aggregata che procede attraverso processi sempre più complessi ed articolati di differenziazione e di ricerca di nuove nicchie di mercato.

A questo proposito è bene richiamare il fatto, largamente condiviso dai commentatori economici, che la sfavorevole congiuntura ha svantaggiato le classi di percettori di reddito fisso ma ha enormemente avvantaggiato determinate categorie di professionisti e commercianti che hanno, proprio negli anni di crisi, conseguito risultati economici di grande rilievo. Costoro risultano essere i principali attori della nuova domanda di imbarcazioni da diporto. Fra le ragioni che hanno determinato lo sviluppo del settore ha svolto un ruolo decisivo la recente legislazione volta ad abbattere alcuni vincoli normativi, regolamentando una più armonica e sistematica crescita del settore.

La navigazione da diporto è stata regolata in passato con la legge n. 50 del 1971 ma diverse e numerose sono state le modifiche legislative che si sono rese necessarie per adattarla alle direttive

comunitarie e soprattutto ai cambiamenti che, nel corso degli anni, hanno riguardato le attività economiche legate al settore nautico, turistico, ricreativo e sportivo.

Secondo la normativa del '71 ma successivamente modificata dalla legge dell' 8 luglio 2003 n. 172, è navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro.

Le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

- ✓ "unità da diporto": ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- ✓ "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- ✓ "natante da diporto": le unità da diporto a remi, le unità da diporto di lunghezza dello scafo pari o inferiore a 10 metri e ogni unità da diporto precedentemente menzionata destinata dal proprietario alla sola navigazione in acque interne.

La legge n. 172 del 2003 detta le "nuove disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" avviando, così, un'importante modifica a tutto il sistema della nautica regolamentando diversi aspetti e fornendo un nuovo assetto a tutto il settore.

Le modifiche introdotte dalla Legge n. 172 del 2003

- Accentramento e riorganizzazione delle imbarcazioni da diporto;
- Cambia la procedura per l'iscrizione dell'unità da diporto nei registri, per il cambio dell'ufficio di iscrizione, per la vendita o il trasferimento all'estero;
- Soppressione della distinzione delle unità da diporto tra vela e motore;
- Vengono uniformati i natanti (vela e motore) tutte unità con lunghezza inferiore a 10 metri;
- Abrogazione del collegamento della legislazione sulla nautica al codice della navigazione;
- Sanzioni pecuniarie nel rispetto del principio della congruità.
- Le unità da diporto possono essere utilizzate con contratti di locazione e di noleggio, oltre che per le attività sportive e ricreative, anche per l'insegnamento della navigazione nonché per unità appoggio per i subacquei sportivi;
- Soppressa la competenza dell'ufficio di iscrizione a determinare il numero minimo dei componenti dell'equipaggio;
- Soppresso il limite dei 12 passeggeri trasportabili a bordo delle unità da diporto per le attività di noleggio;
- Istituita la nuova categoria di navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche

In particolare tali modifiche riguardano:

1) La semplificazione delle pratiche nautiche ed una più snella regolamentazione nell'ottica di avvantaggiare il diportista nell'affrontare i più frequenti adempimenti connessi all'impiego delle unità da diporto (BOX 1).

2) Disposizioni per le attività nautiche e turistiche relative alla locazione e al noleggio di unità da diporto (natanti, imbarcazioni e navi). In forza di tali disposizioni queste attività, oltre ad essere identificate e definite, saranno oggetto di una successiva regolamentazione al fine di garantire il rispetto degli standard di sicurezza dei passeggeri trasportati.

Alle disposizioni per la locazione e il noleggio si sono aggiunte le nuove norme che aboliscono il numero minimo dei componenti dell'equipaggio e che definiscono per legge il numero dei passeggeri trasportati che prima veniva determinato dagli uffici periferici. Viene poi uniformata la normativa nazionale con quella internazionale attraverso l'istituzione della nuova categoria di navi dedicate al noleggio per finalità turistiche conosciute come "yacht in commercial use", categoria che gode di grandi agevolazioni amministrative e fiscali.

La nuova legge apre, dunque, scenari di vasta portata e nuove opportunità di sviluppo per il comparto. Inoltre, un intero articolo delega il Governo ad emanare, con decreto legislativo ed entro un anno, un codice o testo unico sulla nautica da diporto.

Gli interventi previsti a livello normativo hanno contribuito alla crescita del mercato italiano della nautica, incentivando, nel contempo, il ricorso alla locazione finanziaria per l'acquisizione di imbarcazioni da diporto a vela e a motore.

Nel 2000 è stata introdotta, infatti, anche in Italia la disposizione che modifica la disciplina della territorialità dell'IVA. L'art. 46 della Legge 342/2000 stabilisce che i corrispettivi per le prestazioni derivanti da contratti di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di mezzi di trasporto, non devono essere assoggettati ad IVA se i mezzi stessi sono utilizzati al di fuori dell'Unione Europea. L'Amministrazione Finanziaria ha, inoltre, approfondito l'argomento e, con Circolare n. 207/E del 2000, ha stabilito che il corrispettivo dovuto per l'utilizzo di mezzi di trasporto deve essere assoggettato ad IVA solo per la quota legata all'utilizzo dell'imbarcazione in ambito comunitario.

Infine, la materia ha trovato i conclusivi chiarimenti nella Circolare n. 49/E del 7/06/02, che riprendendo i principi contenuti nella n. 76/E del 2001, consente la determinazione in via forfettaria dell'utilizzo extracomunitario del natante e prevede la definizione del corrispettivo da assoggettare ad IVA tramite l'utilizzo di aliquote legate alla tipologia dell'unità da diporto. Con la revisione di tale circolare, il sistema del "leasing italiano" è ora assolutamente competitivo rispetto a quello del "leasing francese"

Il Leasing finanziario

Il leasing finanziario consente di acquisire la disponibilità di un bene che può essere anche un'imbarcazione, dietro il versamento di canoni periodici ad una società di leasing. L'utilizzatore acquisisce il bene direttamente dal produttore e la società di leasing, che rimane proprietaria del bene per tutta la durata contrattuale, finanzia l'intero costo di acquisizione.

Alla scadenza contrattuale l'utilizzatore ha il diritto di esercitare un'opzione di riscatto del bene, ciò significa che dietro pagamento di un importo predefinito al momento della stipula del contratto di leasing (generalmente pari ad una percentuale molto bassa del valore di acquisto del bene), potrà diventare a tutti gli effetti proprietario del bene.

Grazie quindi ai benefici riconosciuti dalle novità legislative in materia di IVA e alle disposizioni emanate dall'Amministrazione Finanziaria, il diportismo nautico italiano sta vivendo un momento particolarmente felice.

I dati Assilea (Associazione di categoria delle società di leasing) testimoniano l'assoluta rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro di affari superiore nel 2003 a 32 miliardi di euro, finanzia quasi il 13% del totale degli investimenti italiani. Nonostante rappresenti una quota contenuta del totale dell'attività di leasing cui si fa ricorso nel nostro Paese, già a partire dalla seconda metà del 2001, il leasing nautico ha cominciato a registrare consistenti dinamiche positive sia nel numero dei contratti stipulati che nel volume di affari.

Nel solo 2003 il volume complessivo di nuovi contratti di leasing su imbarcazioni è più che raddoppiato rispetto al 2002: il numero dei contratti è salito da 1.042 a 2.188, per un valore che nel

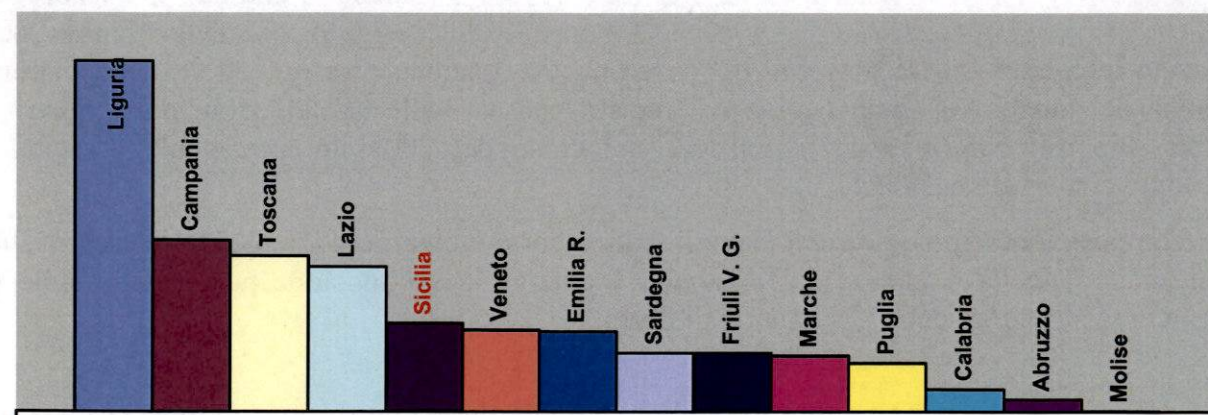
Nella composizione tipologica del naviglio, le imbarcazioni a motore di qualunque dimensione catturano oltre l'82% del totale seguite a grande distanza da quelle a vela ed infine dalle "navi". E' evidente che l'informazione disponibile redatta in base al numero delle unità non rende giustizia al peso effettivo di ciascuna tipologia che sarebbe ben diverso se la rilevazione avesse riguardato il valore di mercato dei natanti.

L'analisi del parco nautico nazionale effettuata in ragione della sua immatricolazione su base territoriale ci restituisce una visione realistica della "vocazione" nautica delle regioni italiane.

La regione che in assoluto mantiene il più alto numero di unità da diporto iscritte è la Liguria con un totale di 18.644 unità. Le altre regioni, singolarmente considerate detengono meno della metà delle unità iscritte rispetto alla Regione Liguria.

Tab. 1.5 - Suddivisione per regione del naviglio da diporto immatricolato al 31/12/2003

Regione	A vela (da 10 a 24 metri)	A motore (da 10 a 24 metri)	Navi (>24 metri)	Totale	%
Liguria	3.820	14.776	48	18.644	26,36%
Campania	372	8.732	7	9.111	12,88%
Toscana	1.576	6.678	33	8.287	11,72%
Lazio	1.476	6.239	5	7.720	10,91%
Sicilia	435	4.257	3	4.695	6,64%
Veneto	938	3.407	3	4.348	6,15%
Emilia Romagna	1.623	2.632		4.255	6,02%
Sardegna	400	2.734	3	3.137	4,43%
Friuli Venezia Giulia	1.112	2.014		3.126	4,42%
Marche	471	2.504	4	2.979	4,21%
Puglia	200	2.389		2.589	3,66%
Calabria	45	1.125		1.170	1,65%
Abruzzo	132	510	1	643	0,91%
Molise	2	27		29	0,04%
Totale	12.602	58.024	107	70.733	100,00%



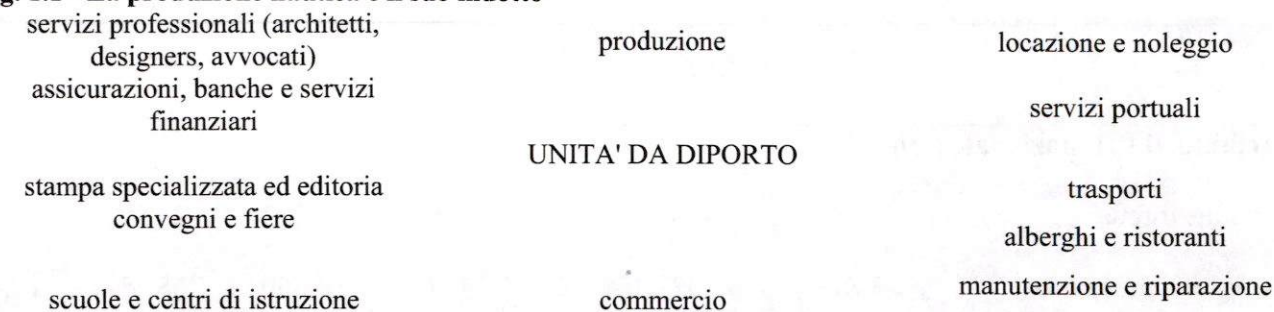
IMMATRICOLAZIONI NEL 2003

E' interessante rilevare che la Regione Sicilia cattura il quinto posto in Italia quanto a numero delle imbarcazioni immatricolate (6,64%) ed è inferiore alla quarta Regione in ordine di importanza (il Lazio) per meno di cinque punti percentuali (4,27%).

La buona posizione in graduatoria della Regione Sicilia da certezza in un futuro ruolo di maggior rilievo in ambito nazionale e prospettive di sviluppo che potrebbero avvicinarla all'importanza assunta da altre Regioni in merito a porti di caratura nazionale ed europea.

Come per altri settori produttivi, dunque, intorno al core business – imbarcazione da diporto si sviluppa un indotto che coinvolge numerose altre realtà. Accanto alle imprese cantieristiche ed alle reti distributive che ne garantiscono la vendita, così come alle attività portuali nelle varie forme e costituzioni, troviamo sempre un grande numero di tipologie di imprese che vanno dalla motoristica alla carpenteria metallica, dalla produzione di High-Tech alle velerie, dalle falegnamerie alle aziende di lavorazione di metalli speciali e quant'altro.

Fig. 1.1 - La produzione nautica e il suo indotto



A fronte di questa vivace crescita dell'industria nautica e delle interrelazioni sempre più fitte e diffuse anche con altri comparti produttivi e di servizi lungo la filiera, stanno avvenendo importanti trasformazioni strutturali nel settore che riguardano: l'offerta di portualità turistica, la diversa strutturazione del parco nautico nazionale, la riorganizzazione e la creazione di nuove imprese nautiche, nonché il ricorso all'utilizzo di nuove tecnologie a supporto della produzione e della navigazione.

Attraverso il contributo di UCINA (Unione nazionale Cantieri e Industrie Nautiche e Affini che costituisce la principale fonte di rilevazioni quantitative per il settore) è possibile rilevare che il settore della nautica da diporto nel suo complesso ha contribuito al PIL nazionale nel 2003 con circa 2.083 milioni di euro. Tale dato appare coerente con le valutazioni del 2002 che portavano ad un valore di 1.953 milioni di euro. L'aumento (+61,3%) è dovuto soprattutto alla straordinaria crescita del settore trainata sia dal consenso incontrato dal prodotto italiano sui mercati esteri che dalla crescita del mercato nazionale.

Se si considera anche l'indotto generato dal turismo nautico stimato dalla stessa UCINA, il contributo al PIL nazionale raggiunge un valore di circa 6.535 milioni di Euro.

E' opportuno notare che, a fronte della tumultuosa crescita del sistema produttivo, non si rileva uno sviluppo altrettanto rapido dell'indotto nel periodo 1999 – 2003 (+14,8%) contro una crescita complessiva del settore del + 26,5%.

Questi risultati lasciano intravedere la necessità di sostenere la robusta crescita del sistema produttivo della nautica con un adeguato sviluppo di un potente sistema di servizi in grado di valorizzarne i prodotti.

L'occupazione diretta del settore ammontava nel 2003 ad 11.800 unità alle quali si aggiungono 6.000 unità per l'indotto a monte e 76.000 per quello a valle, per un totale complessivo di unità lavorative coinvolte pari a 93.800.

I dati sull'occupazione consentono riflessioni relative al periodo 1999 – 2003 sotto esame non dissimili a quelle svolte per il fatturato, mentre l'occupazione diretta mostra una crescita alquanto sostenuta (+ 24,2%); variazioni positive assai meno importanti si registrano nell'occupazione "a monte e a valle" sintomo evidente di uno sviluppo del settore che non è ancora riuscito ad imprimere al suo indotto quei benefici che tradizionalmente l'attività manifatturiera genera in termini di servizi e di esternalizzazione nella produzione di alcuni fattori.

In termini più generali possiamo arguire che – a fronte della crescita del fatturato nella fase produttiva - non vi è ancora stata una crescita corrispondente del “sistema nautico”. Ciò induce a ritenere l’ipotesi della costruzione di un “distretto” la via maestra per la modernizzazione e il duraturo sviluppo del settore.

Tab. 1.1 - Nautica da diporto e turismo nautico in Italia, 1999-2003

	1999	2000	2001	2002	2003	%	Δ% (1999- 2003)
Contributo al PIL nazionale (mln di euro)							
Produzione diretta	1.291	1.498	1.777	1.953	2.083	31,9%	61,3%
Indotto (turismo nautico)	3.873	4.132	4.103	4.300	4.450	68,1%	14,9%
Totale	5.165	5.629	5.880	6.253	6.535	100%	26,5%
Occupazione (Unità lavorative)							
Occupazione diretta	9.500	10.000	11.000	11.500	11.800	12,6%	24,2%
Indotto a monte	5.500	5.900	6.000	6.000	6.000	6,4%	9,1%
Indotto a valle (turismo nautico)	70.000	75.000	76.000	76.000	76.000	81,0%	8,6%
Totale	85.000	90.900	93.000	93.500	93.800	100%	10,4%

1.3. Il Parco Nautico in Italia

Nel turismo nautico la segmentazione della domanda rilevata può essere letta essenzialmente analizzando le varie tipologie di imbarcazioni che costituiscono il parco nautico esistente e la sua evoluzione dalla progressione negli anni della consistenza del naviglio da diporto.

Il parco nautico si suddivide in unità da diporto non aventi l’obbligo di immatricolazione e in unità soggette ad essere immatricolate ed iscritte nei registri tenuti presso i Compartimenti marittimi e gli uffici provinciali della Motorizzazione Civile. La prima categoria, “parco nautico non immatricolato”, comprende canoe, Kayak, tavole, piccole derive ecc. e le unità da diporto che non superano la lunghezza di 10 metri compresi nella nuova normativa nella categoria “natanti13”. Non è possibile conoscere con certezza il numero di queste unità, tuttavia, nel settore si fa riferimento ad indagini condotte in passato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto che stimano in 720.000 unità (di cui 320.000 natanti) l’ammontare complessivo del parco nautico.

La dimensione quantitativa del parco

nautico non immatricolato e la sua determinazione, si rendono necessari per conoscere l’impatto che la nautica è in grado di esercitare nell’economia italiana e nei settori produttivi legati alla manutenzione, allo stazionamento ed ai servizi offerti al natante ed al piccolo diportista, nonché per conoscere le attività nautiche collegabili al turismo e all’escursionismo nautico.

Un’analisi più approfondita può essere condotta con riferimento alla distribuzione delle unità da diporto iscritte nei registri nei compartimenti Marittimi e negli uffici della Motorizzazione Civile.

Nonostante la ripetuta crescita delle nuove immatricolazioni registrate negli anni, il parco nautico italiano delle unità immatricolate non cresce in eguale misura, indice che le nuove immatricolazioni vanno a rimpiazzare unità dimesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni. Il numero di imbarcazioni registrate in Italia nel 2003 sono 70.743, registrando un aumento di 495 unità rispetto al 2002 pari allo 0,7% ma non si conosce il numero delle unità in disarmo.

Tab. 1.3 – Parco nautico in Italia, 2004

Tipologia	Num.	%
Imbarcaz. da diporto immatricolate	70.743	8,95%
Natanti non immatricolati	320.000	40,47%
Canoe, tavole, piccole derive, ecc.	400.000	-50,59%
Totale	790.743	100%

Su questi risultati influisce l’adozione, a partire dal giugno 2002, di misure di agevolazione fiscale in Italia (simili a quelle esistenti in Francia - leasing italiano) che hanno sostenuto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto.

Anche l’entrata in vigore della Legge n. 172 dell’8 luglio 2003 ha influenzato le caratteristiche rilevabili del parco nautico nazionale per gli effetti della importante variazione del numero di unità iscritte nei registri causata dalle cancellazioni dai Registri delle Unità da Diporto, contribuendo a generare nel corso del 2003 un’eccezionale vivacità delle transazioni sul mercato nazionale.

La composizione tipologica del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2003 è riportata nella Tabella 4 mentre dalla Tabella 5 emerge la suddivisione per regione delle unità iscritte nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto.

Tab. 1.4-Suddivisione per tipo di unità del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2003

Tipologia	Fino a 10,00 m	da 10,01 a 12,00 m	da 12,01 a 18,00 m	da 18,01 a 24,00 m	> 24 m	Totale	%
A vela (con o senza motore)	2.893	6.019	3.436	254		12.602	17,82%
A motore	40.070	9.841	7.150	1.008		58.024	82,03%
Navi					107	107	0,15%
Totale	42.963	15.860	10.541	1.262	107	70.733	100%

Le aree con una buona dotazione di infrastrutture da diporto e che attraggono flussi di turisti e appassionati del settore hanno in definitiva le migliori precondizioni e potenzialità per lo sviluppo del sistema produttivo della nautica nel suo complesso.

1.5. Aziende, addetti e fatturato nei principali comparti del settore

Da una recente indagine condotta dall'UCINA sugli aspetti strutturali del settore nautico emerge con chiarezza la distribuzione sul territorio nazionale delle aziende in ciascuno dei tre comparti (produttori e importatori di unità da diporto, accessori e motori marini) e la distribuzione regionale degli addetti.

Dai dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nella sua interezza si evince che la Lombardia, con circa il 27% delle imprese e il 30% degli addetti è al primo posto in graduatoria, seguono la Liguria e la Toscana. E' interessante notare che, fra le regioni fra i primi posti in graduatoria, la Lombardia e l'Emilia e Romagna catturano una quota di addetti superiore a quella relativa al numero delle iniziative industriali. Questa differenza appare il chiaro sintomo della presenza in quelle regioni, di Unità Locali di medio-grande dimensione tecnico - operativa difficilmente rintracciabili nelle altre regioni. Colpisce ad esempio il caso della Liguria che pur piazzandosi al secondo posto nella graduatoria aziendale, cattura una quota di addetti nettamente inferiore alla Lombardia.

Tab. 1.8 – Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per Regione nell'Industria della nautica

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	25,11%	26,06%
Liguria	16,89%	11,59%
Toscana	11,64%	6,97%
Lazio	7,42%	5,99%
Emilia Romagna	7,31%	13,86%
Campania	6,16%	5,63%
Piemonte	5,25%	12,54%
Sicilia	4,91%	2,85%
Veneto	4,57%	2,88%
Marche	2,51%	4,79%
Friuli Venezia Giulia	2,28%	1,74%
Puglia	1,94%	1,42%
Sardegna	1,71%	0,78%
Calabria	1,26%	1,71%
Umbria	0,57%	0,45%
Trentino Alto Adige	0,34%	0,38%
Abruzzo	0,11%	0,37%
Totale	100,00%	100,00%

Fonte Ucina

La Sicilia si colloca all'ottavo posto nella graduatoria aziendale ed al decimo posto in quella per addetti. La modesta presenza in termini relativi sia di imprese che di addetti contrasta con il ruolo della Regione emerso finora nell'analisi delle altre caratteristiche strutturali del sistema nautico nazionale (immatricolazioni, posti barca).

Dall'analisi dei singoli comparti produttivi suddivisi in ragione delle specifiche tipologie di imbarcazioni e/o attività connesse al settore nautico (Tabella 9), emerge che per la produzione di Unità da Diporto la Lombardia ospita il maggior numero di addetti, seguita dalla Liguria e dalla Toscana.

1.4. I Porti Turistici

La portualità turistica e quella commerciale, così come gli approdi per lo stazionamento o il transito di unità da diporto, rappresentano una componente importante del sistema delle infrastrutture dedicate alla nautica ed al turismo nautico. La presenza di una normativa complessa relativa al rilascio di concessioni demaniali per la gestione dei posti barca e gli ingenti investimenti necessari per costruire o rendere fruibile un porto turistico hanno di fatto limitato una crescita della portualità turistica che risulta, allo stato attuale, inadeguata rispetto a quella degli altri Paesi presenti nel bacino del mediterraneo ed in particolare in Francia.

Tra le regioni che si affacciano sul Tirreno, la Liguria è in testa con 46 porti e un totale di 18.572 posti barca, seguono la Toscana e il Lazio.

Tab. 1.6 – Numero di porti sul Mar Tirreno, per Regione, 2005

Regione	Num. Porti	Tot. Posti barca	%
Liguria	45	18.362	25,75%
Toscana	62	14.510	20,35%
Lazio	39	9.339	13,10%
Sardegna	41	8.279	11,61%
Sicilia	58	4.818	6,76%
Basilicata	1	600	0,84%
Calabria	17	2.540	3,56%
Campania	50	9.527	13,36%
Marche	471	2.504	4,21%
Corsica	10	3.334	4,68%
Totale	323	71.309	100,00%

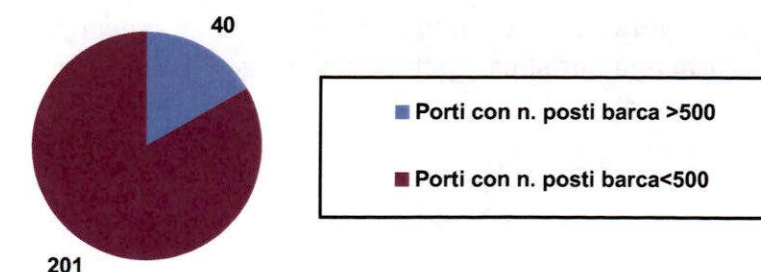
Fonte: Elaborazioni su dati Pagine Azzurre

Questo schematico confronto ci consente di arguire che le imbarcazioni immatricolate in Sicilia, trovano appena posto nell'offerta portuale della regione.

Un' analisi più approfondita dei dati riportati da Pagine Azzurre, consente di approfondire lo studio a livello di singola portualità per quanto riguarda il Tirreno.

Su un totale di 201 porti presenti nel Tirreno, solo 40 hanno più di 500 posti barca. Si tratta, per la maggior parte, di porti situati in Liguria e in Toscana.

Fig. 1.2 - Numero di porti con posti barca maggiori e minori di 500, 2005



Nella tabella che segue sono riportati, per ogni regione considerata, i porti che hanno un numero di posti barca superiore a 500.

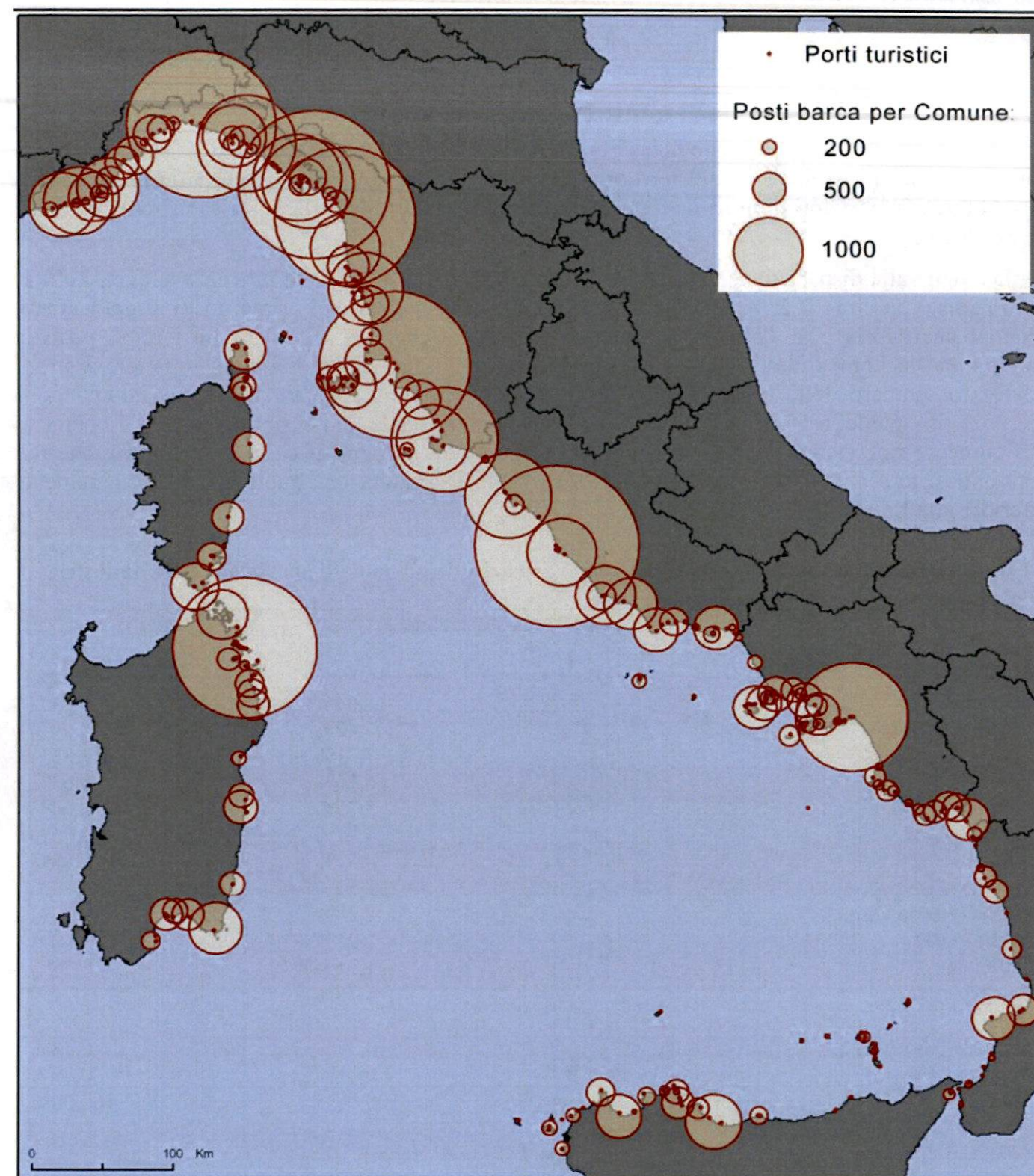
Tab. 1.7 - Porti con numero di posti barca maggiore di 500, 2005

Nome porto	Regione	Provincia	N. posti barca
BOCCA DI MAGRA	Liguria	SP	2000
VIAREGGIO	Toscana	LU	2000
FIUMARA GRANDE (approdo)	Lazio	RM	1500
LAVAGNA	Liguria	GE	1400
MARINA DI STABIA	Campania	NA	1400
LERICI	Liguria	SP	1300
GENOVA - SESTRI PONENTE	Liguria	GE	1200
RIVA DI TRAIANO	Lazio	RM	1182
SALERNO - PORTO COMMERCIALE	Campania	SA	1175
BOCCA D'ARNO	Toscana	Pisa	1000
MARINA DEGLI AREGAI	Liguria	IM	974
PUNTA ALA	Toscana	GR	893
MARINA DI PRIVATO	Liguria	IM	890
MARINA DI ANDORA	Liguria	SV	865
MARINA DI NETTUNO	Lazio	RM	850
PORTO ERCOLE	Toscana	GR	825
SAN NICOLA L'ARENA	Sicilia	PA	800
OSTIA - PORTO TURISTICO DI ROMA	Lazio	RM	796
MARINA DI VILLASIMIUS	Sardegna	CA	750
RIO MARTINO	Lazio	LT	750
PORTO CERVO MARINA	Sardegna	SS	720
IMPERIA - PORTO MAURIZIO	Liguria	IM	709
CALA GALERA	Toscana	GR	700
MARINA CALA DE' MEDICI	Toscana	Livorno	650
MARINA DI PORTO ROTONDO	Sardegna	SS	642
CASTELLAMMARE DEL GOLFO	Sicilia	TP	640
LA SPEZIA - PORTO MERCANTILE	Liguria	SP	640
TROPEA	Calabria	CZ	620
FIUMICINO - DARSENA E PORTO CANALE	Lazio	RM	600
LA SPEZIA - ASSONAUTICA A. DE BENEDETTI	Liguria	SP	600
MARATEA	Basilicata	PZ	600
SANTA LIBERATA	Toscana	GR	600
PORT DE MACINAGGIO	Corsica		585
MARINA DI PORTISCO	Sardegna	SS	566
SCARLINO - ETRUSCA MARINA	Toscana	GR	564
GROSSETO - MARINA DI SAN ROCCO	Toscana	GR	561
FINALE LIGURE	Liguria	SV	549
MARINA DI CECINA	Toscana	Livorno	530
SAVONA	Liguria	SV	530
LA SPEZIA - PORTO LOTTI	Liguria	SP	516
FORMIA - PORTO NUOVO	Lazio	LT	500
RAPALLO - PORTO PUBBLICO	Liguria	GE	500
TORRE DEL GRECO	Campania	NA	500

Fonte: Elaborazioni su dati Pagine Azzurre

Si riportano di seguito alcune carte che consentono di apprezzare meglio la distribuzione geografica della portualità turistica per il complesso delle Regioni che si affacciano sul Mar Tirreno.

Fig. 1.3 - Posti barca nei porti turistici del Tirreno, 2005



Fonte: Elaborazione su dati Pagine Azzurre

La dotazione di porti turistici può essere interpretata come indicatore di vocazione al turismo nautico, ed è inoltre una preconditione essenziale allo sviluppo dell'industria della nautica e di tutte le attività collegate. E' possibile notare infatti (si vedano le figure 1.4 e 1.5) che la dotazione di porti turistici è correlata all'ampiezza dell'industria nautica sia a livello comunale che provinciale.

Tab. 1.12 - Distribuzione percentuale delle aziende nautiche per classi di numero di addetti, 2004

Comparto	1-5	6-15	15-50	51-100	>100	Totale
Accessori	50,00%	29,67%	17,63%	2,07%	0,62%	100%
Imbarcazioni	49,86%	28,29%	16,81%	1,96%	3,08%	100%
Motori	27,03%	0,00%	43,24%	8,11%	21,62%	100%
Totale	48,97%	27,85%	18,38%	2,28%	2,51%	100%

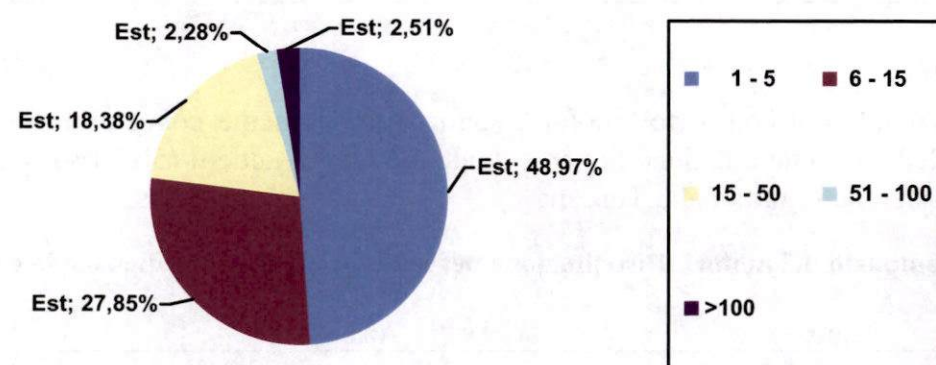
Fonte: Ucina

Nei singoli comparti, la distribuzione del numero di addetti è analoga per le aziende dei comparti imbarcazione e accessori. Di tendenza opposta è invece la distribuzione delle aziende del comparto dei motori che sono prevalentemente di dimensioni medio-grandi.

Nella valutazione delle informazioni concernenti i comparti manifatturieri che riforniscono di fattori di produzione la fase produttiva di imbarcazioni è opportuno chiarire che spesso si tratta di industrie che producono anche beni specificatamente destinati alla nautica e ciò consente di spiegare la dimensione media aziendale così elevata rispetto a quella del comparto nautico "in senso stretto".

In ogni caso, considerando la quota di addetti occupati nell'intero settore nautico e presenti nelle imprese di grande dimensione (oltre 100 addetti) si evince che comunque la realtà delle aziende è costituita per la stragrande maggioranza da aziende di piccole e medie dimensioni. Tale caratteristica appare distintiva del sistema manifatturiero nazionale nel suo complesso.

Fig. 1.7 - Percentuale di occupati nel settore nautico per classi di addetti, 2004



Fonte: Elaborazione su dati Ucina

Anche in termini di fatturato totale appare evidente il ruolo delle aziende di piccole dimensioni dal momento che oltre il 60% delle aziende dichiara fatturati inferiori al milione e mezzo di euro, e poco più del 17% delle aziende dichiara valori superiori ai 5 milioni di euro.

Tab. 1.13 - Distribuzione percentuale dei singoli comparti per classi di fatturato (Mln di Euro), 2004

Comparto	<0,52	0,52-1,55	1,55-3,10	3,10-5,16	5,16-7,75	7,75-12,91	12,91-25,82	25,82-51,65	>51,65	Totale
Accessori	39,8%	24,1%	15,2%	8,1%	5,8%	3,7%	1,7%	0,8%	0,8%	100%
Imbarcazioni	44,3%	17,9%	10,1%	9,0%	6,4%	3,4%	5,0%	2,5%	1,4%	100%
Motori	21,6%	8,1%	8,1%	5,4%	16,2%	10,8%	16,2%	8,1%	5,4%	100%
Totale	40,9%	20,9%	12,8%	8,3%	6,5%	3,9%	3,7%	1,8%	1,3%	100%

Fonte: Ucina

La figura 1.8, ottenuta considerando i tre comparti, mette in evidenza come la distribuzione del fatturato è analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni e accessori) ed inversa per il comparto dei motori caratterizzato da fatturati medi per azienda più alti.

La quota percentuale del numero di aziende della Liguria e della Toscana considerate insieme si avvicina a quella della Lombardia ma, se si considera la sola quota di addetti, assommano un valore che supera di poco la metà di quello delle aziende lombarde.

La Liguria e la Toscana ospitano nel proprio territorio una percentuale di aziende quasi doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti a testimonianza della minor diffusione di imprese a carattere industriale in tali territori e, dunque, la prevalente presenza delle piccole e medie imprese.

Situazione inversa si riscontra, invece, in Emilia Romagna e in Piemonte dove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse e, per tale ragione, la quota percentuale del numero di addetti è doppia rispetto a quella del numero di aziende.

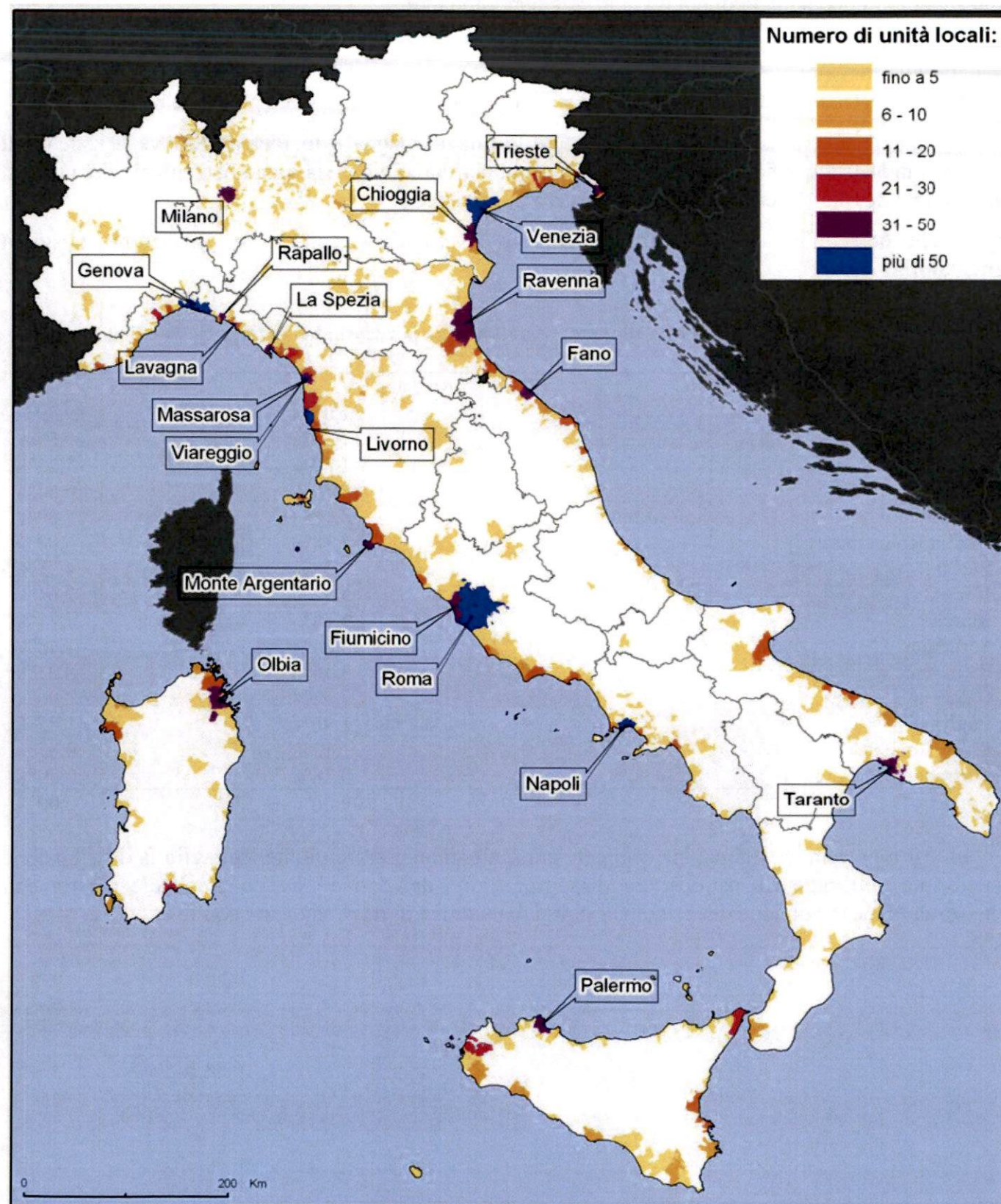
Anche nel comparto delle Unità da Diporto la Sicilia si colloca solo al settimo posto in graduatoria.

Tab. 1.9 - Comparto delle unità da diporto. Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, 2004

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	21,01%	19,39%
Liguria	11,20%	5,55%
Toscana	11,20%	5,23%
Lazio	10,36%	6,64%
Campania	8,96%	7,60%
Emilia Romagna	7,28%	16,00%
Sicilia	7,28%	4,15%
Veneto	5,32%	2,64%
Marche	4,48%	7,71%
Sardegna	3,64%	1,48%
Piemonte	3,36%	18,21%
Calabria	2,52%	2,90%
Puglia	1,96%	1,35%
Friuli Venezia Giulia	1,12%	0,87%
Trentino Alto Adige	0,28%	0,29%
Totale	100,00%	100,00%

La carta presentata alla pagina seguente consente di analizzare più nel dettaglio la distribuzione territoriale dell'industria nautica. La disaggregazione dei dati a livello comunale mostra con chiarezza la localizzazione dei principali poli della nautica in Italia indicate con le etichette.

Fig. 1.6 - Unità locali nel settore della nautica nei Comuni italiani, 2001



Fonte Istat

Per quel che riguarda l'analisi dei singoli settori, nel comparto "accessori" la Lombardia e la Liguria occupano i primi posti per numero di aziende e di addetti.

Seguono la Toscana e l'Emilia Romagna che è quarta per numero di aziende collocate nel territorio ma per numero di addetti occupa la terza posizione.

Tab. 1.10 - Comparto degli accessori. Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, 2004

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	26,76%	29,72%
Liguria	21,58%	18,92%
Toscana	12,66%	9,93%
Emilia Romagna	7,47%	12,93%
Piemonte	6,64%	7,10%
Lazio	4,77%	5,41%
Campania	4,36%	3,06%
Veneto	3,94%	2,82%
Friuli Venezia Giulia	3,32%	3,05%
Sicilia	3,32%	1,48%
Puglia	1,45%	0,58%
Marche	1,24%	1,96%
Umbria	1,04%	1,07%
Calabria	0,41%	0,51%
Sardegna	0,41%	0,04%
Trentino Alto Adige	0,41%	0,55%
Abruzzo	0,21%	0,88%
Totale	100,00%	100,00%

Fonte: Ucina

Infine, le aziende del comparto "motori" sono particolarmente concentrate in Lombardia che ospita il 40% delle aziende e detiene la percentuale più alta di addetti (56,14%). La Sicilia occupa la penultima posizione seguita dalla Toscana.

Tab. 1.11 - Comparto dei motori. Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, 2004

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	43,24%	56,14%
Lazio	13,51%	4,65%
Liguria	10,81%	11,68%
Puglia	8,11	7,63%
Emilia Romagna	5,41%	2,50%
Piemonte	5,41%	2,74%
Veneto	5,41%	5,24%
Campania	2,70%	6,79%
Sicilia	2,70%	1,43%
Toscana	2,70%	1,19%
Totale	100,00%	100,00%

1.6. La dimensione aziendale del settore nautico

Per quanto concerne l'analisi relativa alla dimensione delle aziende, sulla base del numero degli addetti nei tre comparti del settore, sono state individuate a livello nazionale cinque classi (da uno a cinque, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento).

- nel caso dell'ittiturismo, a finanziare le spese sostenute per l'adeguamento delle abitazioni e delle strutture da destinare allo svolgimento dell'attività ed all'offerta di servizi collegati.

Nel documento il riferimento diretto al settore turistico è presente in pochi punti (per l'esattezza le misure attuative 4.18 - 4.19 - 4.20) poiché l'ottica adottata è di tipo trasversale; nonostante ciò, come si vedrà, lo spazio ad esso dedicato è importante e di rilievo.

In particolare gli assi di intervento individuati sono i seguenti:

- Asse I - Risorse naturali
- Asse II - Risorse culturali
- Asse III - Risorse umane
- Asse IV - Sistemi Locali di Sviluppo
- Asse V - Città
- Asse VI - Reti e nodi di servizio

Nello specifico l'asse IV pone tra i suoi obiettivi un turismo sostenibile che coniughi le esigenze dei residenti e dei visitatori in un'ottica di qualità delle risorse e della ricettività e di destagionalizzazione dei flussi turistici. A tale fine sono dedicati il 16% dei fondi dell'asse ad interventi di natura turistica, in particolare sono previsti:

- potenziamento e qualificazione delle presenze turistiche attraverso azioni di marketing e pianificazione territoriale;
- potenziamento e qualificazione delle imprese ricettive e creazione di nuove attività turistiche;
- maggior integrazione produttiva del turismo;
- differenziazione e destagionalizzazione dei prodotti e delle aree turistiche mature.

Il IV asse contempla, tra le altre, le tre misure attuative specificamente turistiche cui si accennava introduttivamente:

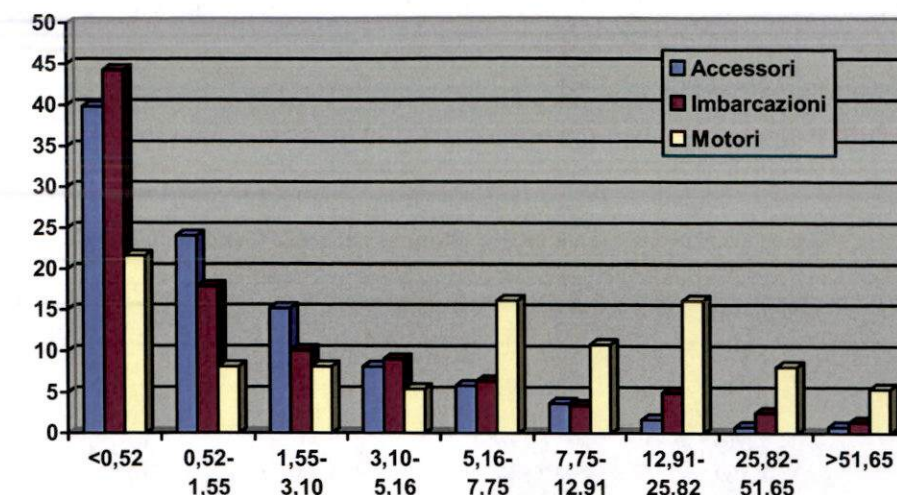
- 4.18 - Promozione turistica (fondo FESR)
- 4.19 - Potenziamento e riqualificazione dell'offerta turistica (fondo FESR)
- 4.20 - Infrastrutture turistiche di interesse regionale (fondo FESR)

2.2. Strumenti ed interventi nel settore del diportismo nautico operativo dalla Regione Siciliana.

Il legislatore Siciliano è intervenuto sugli interventi per lo sviluppo del turismo nautico attraverso:

- Testo del Decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997.n. 509, coordinato con le norme recate dall'art. 75 della le
- Legge regionale 16 aprile 2003, n. 4. "Regolamento recante disciplina del procedimento di concessione di beni del demanio marittimo per la realizzazione di strutture dedicate alla nautica da diporto, a norma dell'art. 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997 n. 59".
- Intesa istituzionale di programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta regionale siciliana - Accordo di programma quadro per il trasporto marittimo del 5 novembre 2001.

Figura 1.8 - Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di fatturato, 2004



Fonte: Ucina

Classi di fatturato (mln di euro)

1.7. Linee essenziali del mercato nautico

Nel 2003 il mercato nazionale si è molto sviluppato rispetto all'anno precedente, con un aumento del 45,1% della domanda, alimentata in parte dalla quota di produzione nazionale destinata al mercato interno che ha registrato un notevole aumento (+ 59,8%) e in parte dalle importazioni (+ 26,6%).

L'improvvisa e consistente crescita del mercato interno è da riferirsi in particolare, come più volte richiamato, alla applicazione delle agevolazioni del cosiddetto leasing italiano.

Nonostante la diminuzione del valore dell'export, la bilancia dei pagamenti continua ad essere abbondantemente favorevole al sistema produttivo nazionale a conferma che la combinazione ormai riconosciuta di design, tecnologia, qualità e affidabilità del prodotto nautico italiano lo rendono uno dei più affermati al mondo, specialmente nel settore delle imbarcazioni medio-grandi.

Inoltre la diminuzione del flusso di export nel 2003 avviene contemporaneamente all'esplosione del mercato interno che nello stesso anno cresce del 59,8%.

La percentuale di prodotto nautico italiano esportata rimane su valori molto alti (circa il 70% in valore della produzione), in linea con quella degli anni precedenti. In valore assoluto le esportazioni ammontano a quasi 870 milioni di euro (nel 2003 contro i 940 dell'anno 2002 per le ragioni ricordate) portando la bilancia dei pagamenti con l'estero ad un surplus di circa 640 milioni di euro.

L'andamento dell'import segna un rialzo, a livello di tasso di crescita, rispetto all'anno precedente (+ 26,6% nel 2003 rispetto a 13,5% del 2002) con un incremento in valore assoluto di quasi 50 milioni di euro.

Tab. 1.14 - Composizione del fatturato nautico (unità da diporto), 2004

Anno	Fatturato interno		Export		Import		Saldo Export-Import	Volume totale	
	Mln di euro	Variaz. Su anno preced.	Mln di euro	Variaz. Su anno preced.	Mln di euro	Variaz. Su anno preced.		Mln di euro	Variaz. Su anno preced.
1998	121,31	-	455,38	-	87,52	-	-	664,2	-
1999	140,39	15,7%	531,37	16,7%	122,03	39,4%	409,34	793,0	19,5%
2000	170,94	21,8%	640,92	20,6%	145,14	18,9%	495,77	957,1	20,6%
2001	212,12	24,1%	827,63	29,1%	161,29	11,1%	666,33	1.201,4	25,5%
2002	230,18	8,5%	939,39	13,5%	183,06	13,5%	756,33	1.352,3	12,6%
2003	367,89	59,8%	869,92	-7,4%	231,70	26,6%	638,22	1.469,52	8,6%

Fonte: Elaborazione su dati Ucina

La produzione nazionale di unità da diporto fa riscontrare nel 2003 un valore totale di quasi 1.237 milioni di euro, con una crescita del 6% circa.

Il volume totale di commercio interno ed estero attivato dal comparto, comprensivo del contributo fornito dalle importazioni, raggiunge quasi i 1.470 milioni di euro, evidenziando una crescita dell'8,6%.

Anno	Produzione Nazionale (Fatturato interno + Export)		Mercato Nazionale (Fatturato Interno + Import)	
	Mln di euro	Variaz. Su anno preced.	Mln di euro	Variaz. Su anno preced.
1998	576,70	-	208,84	-
1999	671,77	16,5%	262,43	25,7%
2000	811,87	20,9%	316,09	20,4%
2001	1.039,75	28,1%	373,41	18,1%
2002	1.169,58	12,5%	413,24	10,7%
2003	1.237,82	5,8%	599,60	45,1%

Fonte: Ucina

1.8. Considerazioni sullo stato del settore nautico nazionale

L'analisi dei dati e delle informazioni raccolte sullo stato del settore nautico nazionale mostra un sistema manifatturiero in piena positiva evoluzione. Gli elementi salienti delle ottime performance del sistema nautico mettono in luce una legislazione finalmente favorevole ed una pronta risposta del sistema produttivo sia sul mercato domestico che su quello internazionale.

La nautica italiana si presenta perciò come uno dei pochi comparti produttivi che ha sofferto meno di altri del "Switch Over" Lira Euro e che ha saputo approfittare delle mutate condizioni della distribuzione del reddito sul mercato interno per mettere a segno una forte crescita delle vendite su un appropriato target di consumatori.

Nonostante la fase favorevole restano ancora aperti i nodi della piccola dimensione media aziendale e della inadeguatezza delle infrastrutture portuali nonché dei servizi di appoggio alla crescita del settore che richiedono forti interventi di modernizzazione e riorganizzazione.

L'analisi svolta in chiave territoriale mostra infatti, nel contesto del quadro nazionale, un sistema produttivo nautico ben posizionato specie nel comparto delle unità da diporto. Dai dati raccolti però si nota che, a fronte di una domanda regionale assai vivace rappresentata da un crescente numero di immatricolazioni e da un parco barche di assoluto rilievo nel panorama nazionale, si ha un sistema produttivo di offerta che si colloca solo al sesto posto nel panorama nazionale ancora non in grado di rispondere alla domanda potenziale.

Alla luce di questo squilibrio, fra un sistema produttivo che fatica a rispondere ad una domanda crescente, si pone il problema di interventi agevolativi a livello regionale e locale per la modernizzazione del settore e cogliere le opportunità offerte dal mercato. Non un intervento di "salvataggio" come più volte è avvenuto per settori in crisi e con scarse possibilità di rilancio ma misure di accompagnamento di un comparto in forte crescita e con importanti prospettive di sviluppo.

2. IL SISTEMA DELLA NAUTICA IN SICILIA

2.1. Premesse

Gli strumenti e le politiche a favore del settore turistico in Sicilia sono ricompresi all'interno del "Programma operativo regionale Sicilia 2000-2006 (POR)" e del "Piano di propaganda turistica della Regione Siciliana 2004-2006".

Inoltre, tra le misure di sostegno allo sviluppo, notevole importanza rivestono gli Accordi di Programma Quadro (APQ) siglate tra il Governo Nazionale e la Giunta regionale siciliana.

L'Intesa, siglata nel 2001, riguardante il settore del trasporto marittimo, riveste particolare importanza ai fini del potenziamento delle infrastrutture portuali siciliane sia per il volume degli investimenti preventivati (oltre 635 milioni di Euro) sia per l'ampia diffusione territoriale degli interventi programmati (57).

Nell'ambito del POR Sicilia 2000-2006, il 32% circa delle risorse finanziarie risulta assorbito dall'Asse "Sistemi locali di sviluppo" all'interno del quale sono allocate tutte le Misure riguardanti il settore turistico, e cioè:

- 4.18 Promozione turistica (costo totale: € 57.970.000)
- 4.19 Potenziamento e riqualificazione (costo totale: € 395.963.333)
- 4.20 Infrastrutture turistiche di interesse regionale (costo totale: 119.922.222).

Al 30 giugno 2005 sull'Asse in questione risultavano:

impegnati € 1.252.430.930,57 (su un totale di quasi 4 milioni di Euro riferito a tutte le Misure);
effettivamente pagati € 627.577.561,85 (a fronte di una spesa complessiva di oltre 2 milioni di Euro).

Soltanto il 18,9% degli investimenti ha riguardato direttamente il settore turistico.

Appare comunque positivo che buona parte delle risorse aggiuntive generate dal meccanismo della "premialità" sia stata reinvestita nel comparto turistico.

Alla stessa data soltanto la Misura relativa alla promozione turistica (4.18) ha superato la soglia del 50% dei pagamenti (con una percentuale effettiva pari all'87,12%) mentre le altre due Misure fanno registrare ancora qualche ritardo nell'erogazione della spesa.

Una nuova linea di finanziamento del POR Sicilia 2000-2006 è finalizzata allo sviluppo di forma innovative di fruizione dell'offerta marino balneare. Gli interventi comunitari in questo caso riguardano il pescaturismo e l'ittiturismo, due segmenti che, sebbene circoscritti a nicchie di mercato, contribuiscono a generare effetti positivi sul sistema turistico regionale sia sotto il profilo della diversificazione dell'offerta che dal punto di vista della sostenibilità socioambientale del modello proposto (in virtù del coinvolgimento diretto delle comunità di pescatori).

In particolare le Misure 4.17 "Interventi a sostegno della pesca e dell'acquacoltura" (di competenza dell'Assessorato regionale cooperazione Commercio artigianato e pesca) e 4.19 (gestita dall'Assessorato regionale turismo, comunicazioni e trasporti) hanno previsto interventi a favore degli operatori del settore finalizzati:

- nel caso del pescaturismo, all'adeguamento degli standard di sicurezza e sanitari previsti dalle norme in vigore nonché all'acquisto o al noleggio di attrezzature e materiali necessari per lo svolgimento dell'attività;

- Musei: numero presenti nel raggio di 25 km;
- Eventi e/o manifestazioni presenti nel corso dell'anno;
- Sport: numero di eventi sportivi (es. regate) presenti nel corso dell'anno;
- Autostrada: distanza dal porto allo svincolo autostradale più vicino;
- Aeroporto: distanza dal porto all'aeroporto più vicino;
- Presidi ospedalieri: distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 20 km.

2. PIANO STRATEGICO – L'INDIVIDUAZIONE DEI 42 APPRODI

Ognuno dei distretti individuati, come appresso individuati, che vanno da Capo Peloro a Capo Passero presenta caratteristiche pressoché uniformi e comprende un numero poco variabile di scali portuali:

- da Capo Peloro a Capo Cefalù: Sistema del Porto di Messina, Milazzo, Portorosa, Capo d'Orlando, Sant'Agata di Militello, Santo Stefano di Camastra, Cefalù;
- da Capo Cefalù a Capo Gallo: Termini Imerese, San Nicola l'Arena, Porticello Santa Flavia, Aspra, Sistema del Porto di Palermo;
- da Capo Gallo a Punta Barone: Isola delle Femmine, Terrasini, Trappeto, Balestrate, Castellammare del Golfo, San Vito lo Capo, Bonagia;
- da Punta Barone a Capo Rossello: Sistema del Porto di Trapani, Marsala, Mazara del Vallo, Marinella di Selinunte, Porto Palo di Menfi, Sciacca, Siculiana;
- da Capo Rossello a Capo Passero: Porto Empedocle, Marina di Palma, Licata, Marina di Ragusa, Pozzallo, Porto Palo di Capo Passero;
- da Capo Passero a Capo Peloro: Marina di Avola, Siracusa, Sistema del Porto di Augusta, Sistema del Porto di Catania, Riposto.

3. APPRODI RICOMPRESI NEL DISTRETTO "DA CAPO PELORO A CAPO CEFALU"

Sulla base di quanto sopra esposto, si riporta di seguito la scheda con gli indicatori denotativi portuali previsti per il porto di Santo Stefano di Camastra, oggetto di progettazione e per gli altri approdi compresi nel Distretto nautico "DA CAPO PELORO A CAPO CEFALU".

- Decreto del Presidente della Regione siciliana 1 giugno 2004 "Classificazione dei porti di categoria II, classe III, ricadenti nell'ambito del territorio della Regione siciliana".

- Legge regionale 15 settembre 2005, n. 10 "Norme per lo sviluppo turistico della Sicilia e norme finanziarie urgenti".

- Legge regionale 29 novembre 2005, n.15 "Disposizioni sul rilascio delle concessioni di beni demaniali e sull'esercizio diretto delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo".

L'ammontare degli interventi finanziati risulta di Euro 126.423.242,10 per un numero di posti barca pari a 3.365.

IL PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN SICILIA

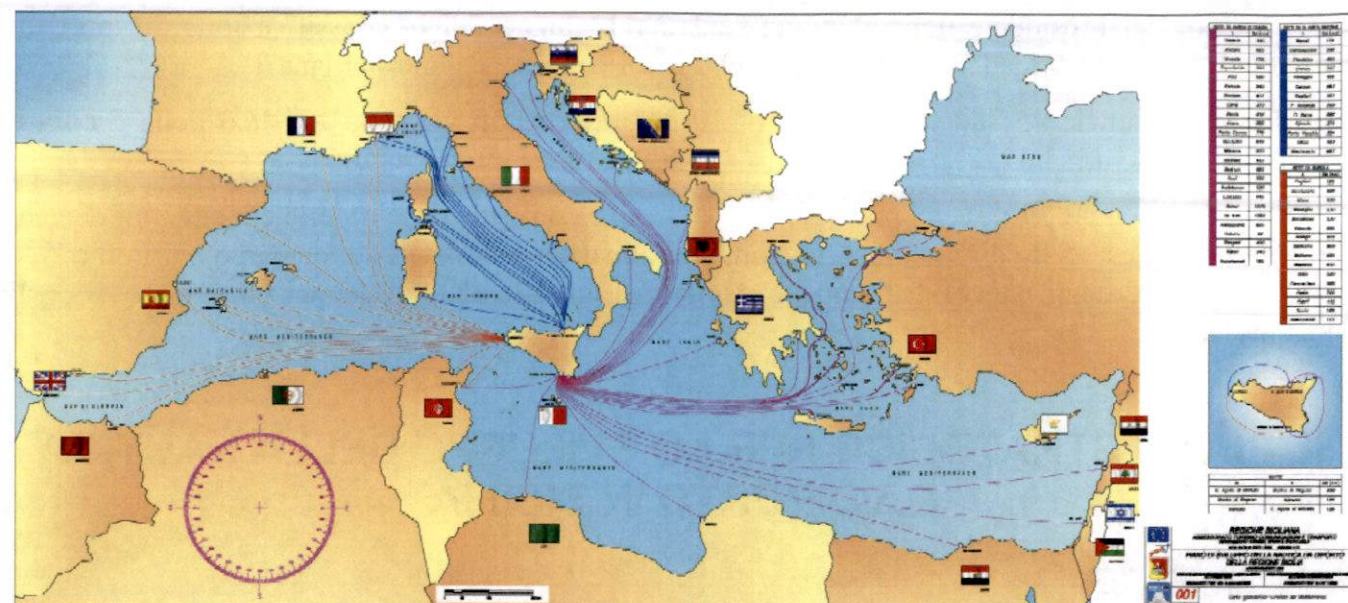
1. PREMESSE

Con D.A. dell'Assessore per il Turismo, le Comunicazioni ed i Trasporti n. 69 del 26/05/2006, pubblicato nella G.U.R.S. n. 29 del 16 giugno 2006, è stato approvato il "PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA NAUTICA DA DIPORTO IN SICILIA".

Il "Piano" aggiorna il rilievo delle infrastrutture della nautica da diporto esistenti, partendo dall'atto conclusivo del precedente Piano e cioè dal D.A. 16 novembre 2001 e del successivo D.A. del 21 Giugno 2004.

E' stata confermata la scelta dei tre punti strategici per l'accesso in Sicilia al nord e al sud in modo da coprire tutte le destinazioni e provenienze ed è stata ribadita la scelta di Marina di Ragusa e Marsala, mentre per quanto riguarda Milazzo sono state rilevate le nuove condizioni oggettive previste dal Piano Nazionale dei Trasporti Marittimi che assegna allo stesso l'interscambio commerciale principale del sistema portuale nord-Tirreno; tale scelta è stata confermata peraltro dall'Autorità Portuale competente per territorio che qualifica il porto di Milazzo quale porto commerciale. Si è pertanto ritenuto opportuno spostare verso l'infrastruttura portuale di Sant'Agata di Militello il sito dove ubicare il porto hub nel vertice nord del triangolo già proposto

Partendo dalla identificazione dei tre porti Hub – Sant'Agata Militello, Marina di Ragusa e Marsala, si è ipotizzato di fare convergere i flussi provenienti dal settentrione sul porto hub di Sant'Agata di Militello, i flussi provenienti dall'Oriente e dal Mezzogiorno sul porto hub di Marina di Ragusa ed infine quelli provenienti da ponente e dal Nord Africa sul porto hub di Marsala.



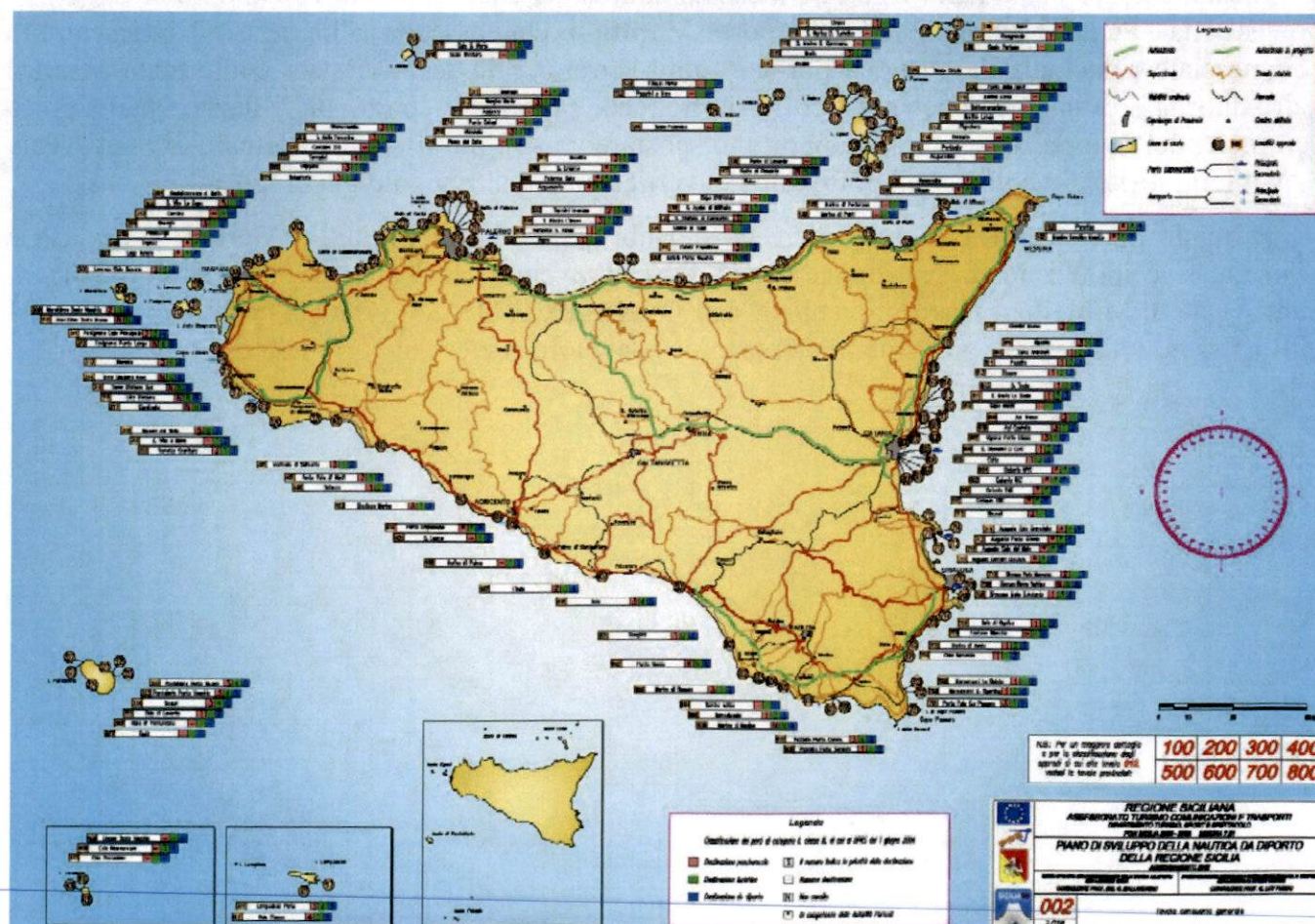
L'operazione effettuata è stata, quindi, quella di aggiornare il censimento dei paraggi distribuiti lungo la costa siciliana che manifestano una presenza significativa protesa all'attracco di natanti da diporto. L'aggiornamento ha prodotto un censimento di centotrentanove siti così distribuiti:

70 da Capo Peloro a Capo Lilibeo

37 da Capo Lilibeo a Capo Passero

32 da Capo Passero a Capo Peloro

Si riporta di seguito la tavola censuaria generale allegata al Piano strategico.



Il perimetro della Sicilia, per semplicità di approccio e per sintesi espositiva, è stato suddiviso in sei distretti nautici, individuati da punti significativi di riferimento geografico:

- 1) da Capo Peloro a Capo Cefalù (Distretto nel quale è compreso il porto turistico di S. Stefano Camastra);
- 2) da Capo Cefalù a Capo Gallo;
- 3) da Capo Gallo a Punta Barone;
- 4) da Punta Barone a Capo Rossello;
- 5) da Capo Rossello a Capo Passero;
- 6) da Capo Passero a Capo Peloro.

All'interno di ogni singolo tratto restano compresi un certo numero di porti turistici che presentano diversa vocazione territoriale a seconda della condizione censita ad oggi.

Gli indicatori denotativi portuali

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI

1 ^a famiglia	Fondali	m	>6	6+4	4+2	2+1	<1
	Posti barca	N°	>500	500+300	300+200	200+50	<50
	Lunghezza massima natante	m	>40	30+40	30+20	20+10	<10
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	€	100	75	50	25	≤10
	Officine	N°	4	3	2	1	0

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI

3 ^a famiglia	Strutture ricettive	N°	>50	40+50	30+40	20+30	<20
	Ambiente (parchi, riserve)	km	1	5	10	15	>20
	Archeologia	km	1	4	6	8	>10
	Monumenti	N°	>10	10	8	5	<3
	Musei	N°	>4	3	2	1	0
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	>5	5+4	4+3	2+1	0
	Sport	N°	>4	3	2	1	0
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10	10+30	30+50	50+100	>100
	Aeroporto	km	<10	10+30	60+30	100+60	>100
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	1	3	6	9	>12

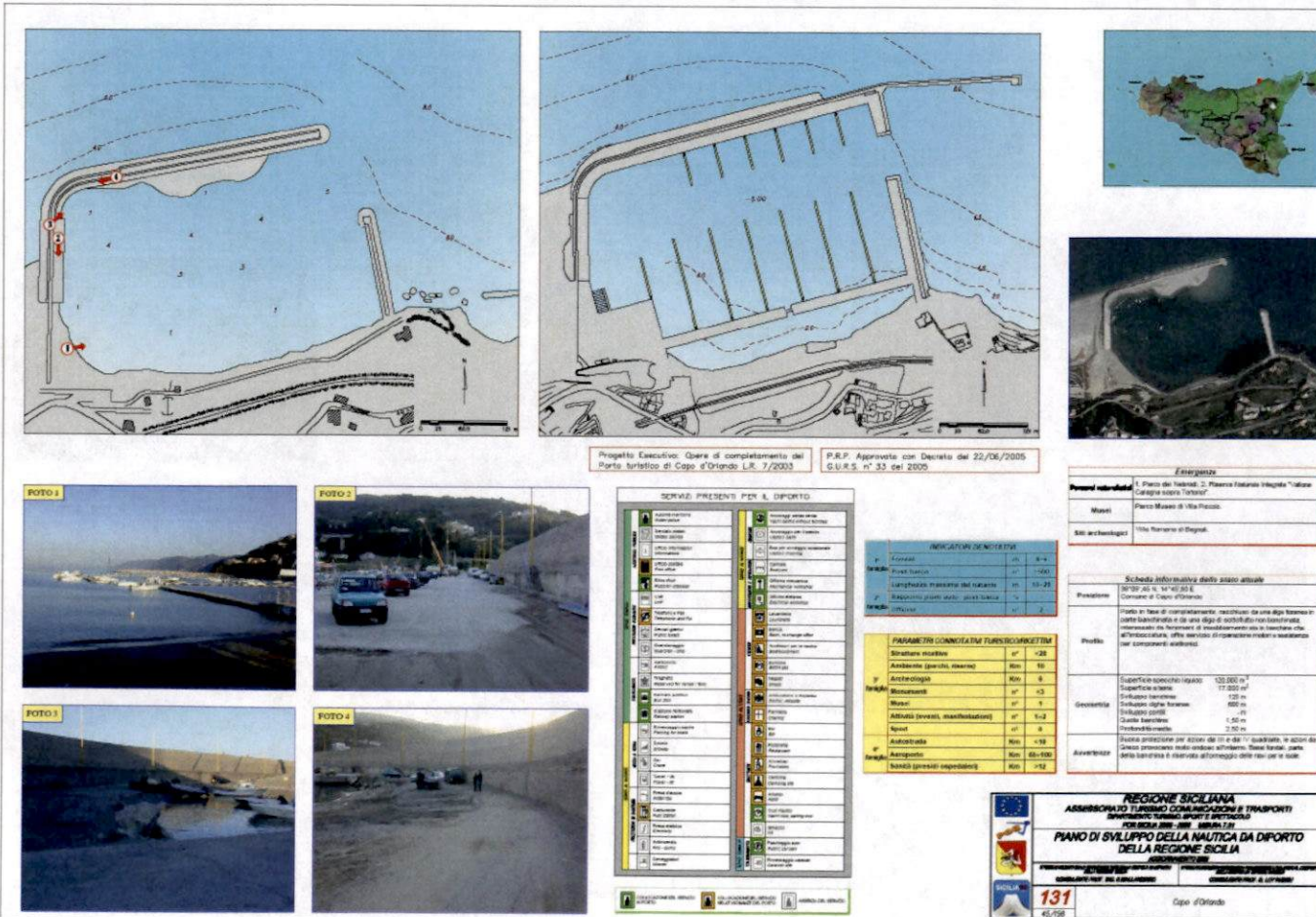
- Fondali, posti barca, lunghezza degli scafi (per i porti aventi un Piano Regolatore vigente o in corso di approvazione si fa riferimento a quelli del Piano);
- Rapporto tra posti auto e posti barca ed Officine (riparazione elettriche, riparazione scafi, riparazione vele, riparazione motori);
- Strutture ricettive: numero di alberghi, bed & breakfast, agriturismo, etc. presenti nel raggio di 20 km;
- Parchi e/o riserve: distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 25 km;
- Siti archeologici : distanza minore tra quelli presenti nel raggio di 25 km;
- Monumenti: numero presenti nel raggio di 20 km;

3.4. CAPO D'ORLANDO

Capo d'Orlando (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a	Fondali	m	4-6
famiglia	Posti barca	N°	>500
	Lunghezza massima del natante	m	10+20
2 ^a	Rapporto posti auto/ posti barca	%	
famiglia	Officine	N°	2
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a	Strutture ricettive	N°	<20
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
	Archeologia	km	6
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	1
famiglia	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	1+2
	Sport	N°	0
	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	60+100
4 ^a	Sanità (presidi ospedalieri)	km	>12

PRP approvato
Percorsi naturalistici: 1. Parco dei Nebrodi, 2. Vallone Calagna
Musei: Parco Museo di Villa Piccolo
Siti archeologici: Villa Romana di Bagnoli

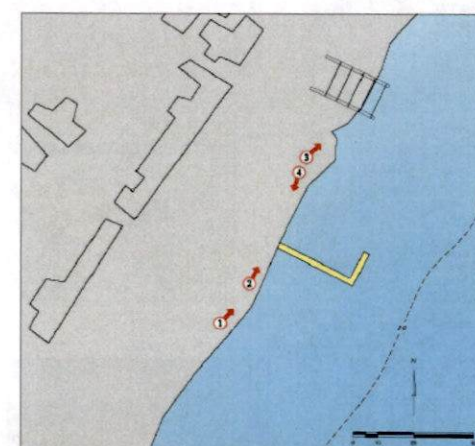


3.1. MESSINA

Messina (darsena)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a	Fondali	m	>6
famiglia	Posti barca	N°	50+200
	Lunghezza massima del natante	m	>40
2 ^a	Rapporto posti auto/ posti barca	%	
famiglia	Officine	N°	1
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a	Strutture ricettive	N°	40+50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	15
	Archeologia	km	1
	Monumenti	N°	>10
	Musei	N°	>4
famiglia	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	>5
	Sport	N°	>4
	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	100+60
4 ^a	Sanità (presidi ospedalieri)	km	3

PRP in corso
Percorsi naturalistici: 1. Laguna di Capo Peloro, 2. Parco dei Nebrodi
Musei: Tesoro del Duomo, Acquario Comunale, Museo Agro Pastorale,
Museo Regionale Uffici, Museo Zoologico "Carnaria",
Siti Archeologici: Necropoli dell'età Romana, Resti di insediamenti
dell'Antica Zancle



SERVIZI PRESENTI PER IL DIPORTO	
1. Assistenza alla nave	2. Assistenza alla nave
3. Assistenza alla nave	4. Assistenza alla nave
5. Assistenza alla nave	6. Assistenza alla nave
7. Assistenza alla nave	8. Assistenza alla nave
9. Assistenza alla nave	10. Assistenza alla nave
11. Assistenza alla nave	12. Assistenza alla nave
13. Assistenza alla nave	14. Assistenza alla nave
15. Assistenza alla nave	16. Assistenza alla nave
17. Assistenza alla nave	18. Assistenza alla nave
19. Assistenza alla nave	20. Assistenza alla nave
21. Assistenza alla nave	22. Assistenza alla nave
23. Assistenza alla nave	24. Assistenza alla nave
25. Assistenza alla nave	26. Assistenza alla nave
27. Assistenza alla nave	28. Assistenza alla nave
29. Assistenza alla nave	30. Assistenza alla nave
31. Assistenza alla nave	32. Assistenza alla nave
33. Assistenza alla nave	34. Assistenza alla nave
35. Assistenza alla nave	36. Assistenza alla nave
37. Assistenza alla nave	38. Assistenza alla nave
39. Assistenza alla nave	40. Assistenza alla nave
41. Assistenza alla nave	42. Assistenza alla nave
43. Assistenza alla nave	44. Assistenza alla nave
45. Assistenza alla nave	46. Assistenza alla nave
47. Assistenza alla nave	48. Assistenza alla nave
49. Assistenza alla nave	50. Assistenza alla nave
51. Assistenza alla nave	52. Assistenza alla nave
53. Assistenza alla nave	54. Assistenza alla nave
55. Assistenza alla nave	56. Assistenza alla nave
57. Assistenza alla nave	58. Assistenza alla nave
59. Assistenza alla nave	60. Assistenza alla nave
61. Assistenza alla nave	62. Assistenza alla nave
63. Assistenza alla nave	64. Assistenza alla nave
65. Assistenza alla nave	66. Assistenza alla nave
67. Assistenza alla nave	68. Assistenza alla nave
69. Assistenza alla nave	70. Assistenza alla nave
71. Assistenza alla nave	72. Assistenza alla nave
73. Assistenza alla nave	74. Assistenza alla nave
75. Assistenza alla nave	76. Assistenza alla nave
77. Assistenza alla nave	78. Assistenza alla nave
79. Assistenza alla nave	80. Assistenza alla nave
81. Assistenza alla nave	82. Assistenza alla nave
83. Assistenza alla nave	84. Assistenza alla nave
85. Assistenza alla nave	86. Assistenza alla nave
87. Assistenza alla nave	88. Assistenza alla nave
89. Assistenza alla nave	90. Assistenza alla nave
91. Assistenza alla nave	92. Assistenza alla nave
93. Assistenza alla nave	94. Assistenza alla nave
95. Assistenza alla nave	96. Assistenza alla nave
97. Assistenza alla nave	98. Assistenza alla nave
99. Assistenza alla nave	100. Assistenza alla nave



Esercizi	
1. Esercizio	2. Esercizio
3. Esercizio	4. Esercizio
5. Esercizio	6. Esercizio
7. Esercizio	8. Esercizio
9. Esercizio	10. Esercizio
11. Esercizio	12. Esercizio
13. Esercizio	14. Esercizio
15. Esercizio	16. Esercizio
17. Esercizio	18. Esercizio
19. Esercizio	20. Esercizio
21. Esercizio	22. Esercizio
23. Esercizio	24. Esercizio
25. Esercizio	26. Esercizio
27. Esercizio	28. Esercizio
29. Esercizio	30. Esercizio
31. Esercizio	32. Esercizio
33. Esercizio	34. Esercizio
35. Esercizio	36. Esercizio
37. Esercizio	38. Esercizio
39. Esercizio	40. Esercizio
41. Esercizio	42. Esercizio
43. Esercizio	44. Esercizio
45. Esercizio	46. Esercizio
47. Esercizio	48. Esercizio
49. Esercizio	50. Esercizio
51. Esercizio	52. Esercizio
53. Esercizio	54. Esercizio
55. Esercizio	56. Esercizio
57. Esercizio	58. Esercizio
59. Esercizio	60. Esercizio
61. Esercizio	62. Esercizio
63. Esercizio	64. Esercizio
65. Esercizio	66. Esercizio
67. Esercizio	68. Esercizio
69. Esercizio	70. Esercizio
71. Esercizio	72. Esercizio
73. Esercizio	74. Esercizio
75. Esercizio	76. Esercizio
77. Esercizio	78. Esercizio
79. Esercizio	80. Esercizio
81. Esercizio	82. Esercizio
83. Esercizio	84. Esercizio
85. Esercizio	86. Esercizio
87. Esercizio	88. Esercizio
89. Esercizio	90. Esercizio
91. Esercizio	92. Esercizio
93. Esercizio	94. Esercizio
95. Esercizio	96. Esercizio
97. Esercizio	98. Esercizio
99. Esercizio	100. Esercizio

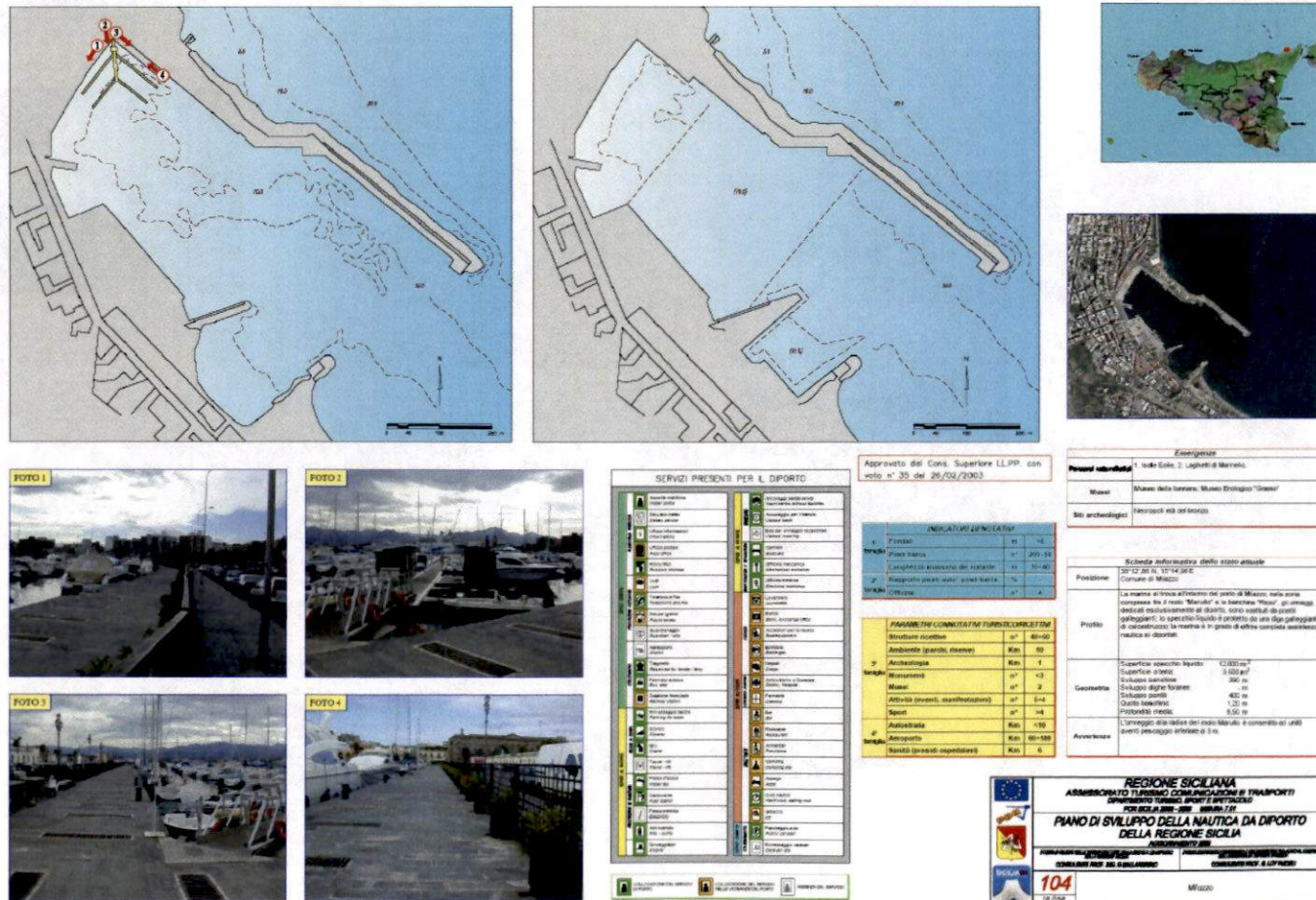
REGIONE SICILIANA	
1. Regione Siciliana	2. Regione Siciliana
3. Regione Siciliana	4. Regione Siciliana
5. Regione Siciliana	6. Regione Siciliana
7. Regione Siciliana	8. Regione Siciliana
9. Regione Siciliana	10. Regione Siciliana
11. Regione Siciliana	12. Regione Siciliana
13. Regione Siciliana	14. Regione Siciliana
15. Regione Siciliana	16. Regione Siciliana
17. Regione Siciliana	18. Regione Siciliana
19. Regione Siciliana	20. Regione Siciliana
21. Regione Siciliana	22. Regione Siciliana
23. Regione Siciliana	24. Regione Siciliana
25. Regione Siciliana	26. Regione Siciliana
27. Regione Siciliana	28. Regione Siciliana
29. Regione Siciliana	30. Regione Siciliana
31. Regione Siciliana	32. Regione Siciliana
33. Regione Siciliana	34. Regione Siciliana
35. Regione Siciliana	36. Regione Siciliana
37. Regione Siciliana	38. Regione Siciliana
39. Regione Siciliana	40. Regione Siciliana
41. Regione Siciliana	42. Regione Siciliana
43. Regione Siciliana	44. Regione Siciliana
45. Regione Siciliana	46. Regione Siciliana
47. Regione Siciliana	48. Regione Siciliana
49. Regione Siciliana	50. Regione Siciliana
51. Regione Siciliana	52. Regione Siciliana
53. Regione Siciliana	54. Regione Siciliana
55. Regione Siciliana	56. Regione Siciliana
57. Regione Siciliana	58. Regione Siciliana
59. Regione Siciliana	60. Regione Siciliana
61. Regione Siciliana	62. Regione Siciliana
63. Regione Siciliana	64. Regione Siciliana
65. Regione Siciliana	66. Regione Siciliana
67. Regione Siciliana	68. Regione Siciliana
69. Regione Siciliana	70. Regione Siciliana
71. Regione Siciliana	72. Regione Siciliana
73. Regione Siciliana	74. Regione Siciliana
75. Regione Siciliana	76. Regione Siciliana
77. Regione Siciliana	78. Regione Siciliana
79. Regione Siciliana	80. Regione Siciliana
81. Regione Siciliana	82. Regione Siciliana
83. Regione Siciliana	84. Regione Siciliana
85. Regione Siciliana	86. Regione Siciliana
87. Regione Siciliana	88. Regione Siciliana
89. Regione Siciliana	90. Regione Siciliana
91. Regione Siciliana	92. Regione Siciliana
93. Regione Siciliana	94. Regione Siciliana
95. Regione Siciliana	96. Regione Siciliana
97. Regione Siciliana	98. Regione Siciliana
99. Regione Siciliana	100. Regione Siciliana

3.2. MILAZZO

Milazzo (darsena)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	>6
	Posti barca	N°	200-50
	Lunghezza massima del natante	m	30-40
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
3 ^a famiglia	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
	Strutture ricettive	N°	40-50
	Ambiente (parchi, riserve)	Km	10
3 ^a famiglia	Archeologia	Km	1
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	2
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	3-4
	Sport	N°	>4
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	60-100
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	6

PRP approvato
Percorsi naturalistici: 1. Isola Botte, 2. Laghetti di Marinello
Musei: Museo della Tonnara, Museo Etnologico "Gruaro"
Siti archeologici: Necropoli età del bronzo

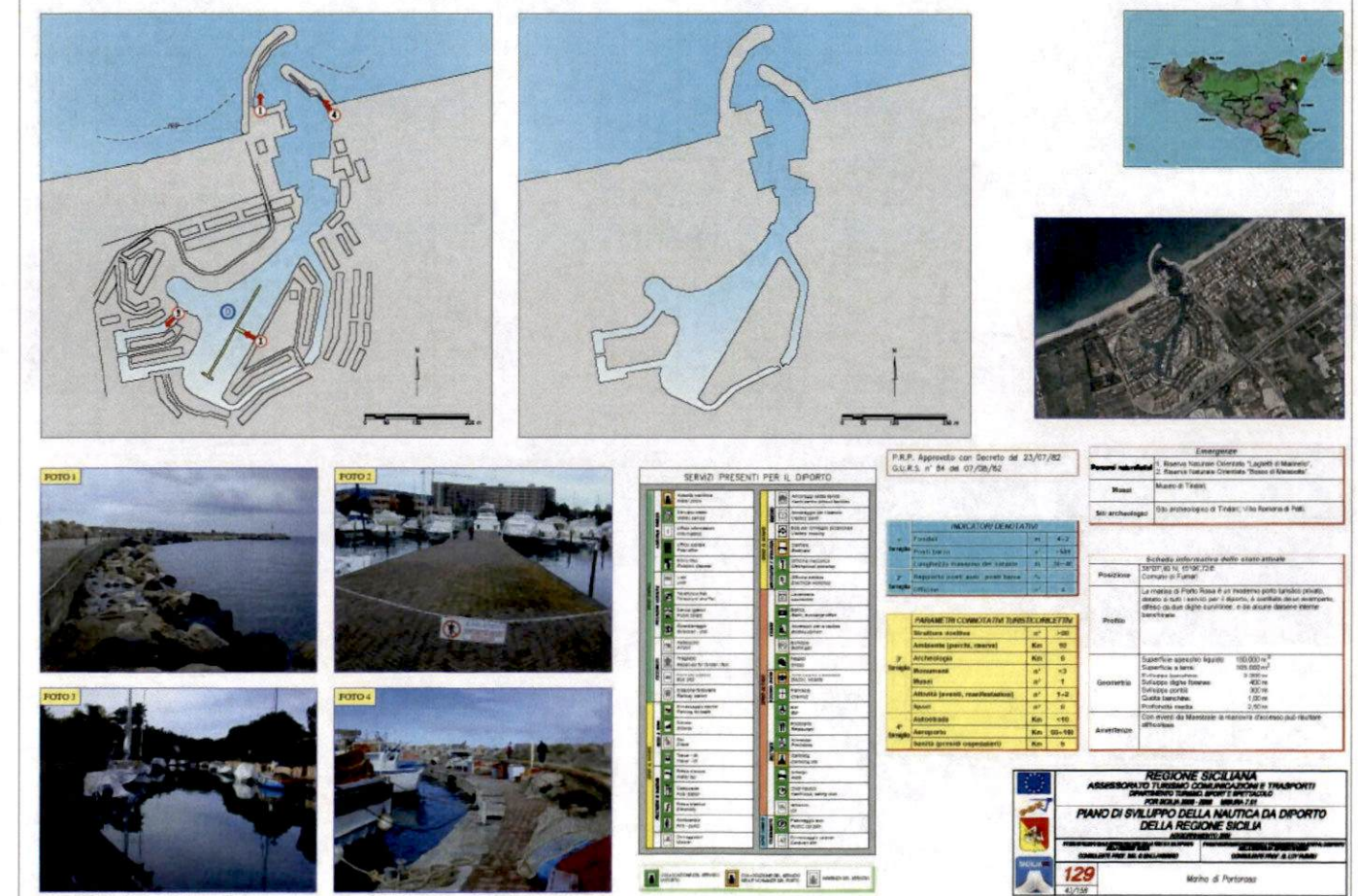


3.3. MARINA DI PORTOROSA

Marina di Portorosa (marina)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	4-2
	Posti barca	N°	>500
	Lunghezza massima del natante	m	30-40
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto / posti barca	%	
3 ^a famiglia	Officine	N°	4
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
	Strutture ricettive	N°	>50
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
3 ^a famiglia	Archeologia	km	6
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	1
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	1-2
	Sport	N°	0
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	60-100
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	9

PRP approvato
Percorsi naturalistici: 1. Ris. naturale orientata Laghetti di Marinello, 2. Ris. naturale orientata Bosco di Malabotta
Musei: Museo di Tindari
Siti archeologici: 1. Tindari, 2. Villa Romana di Patti

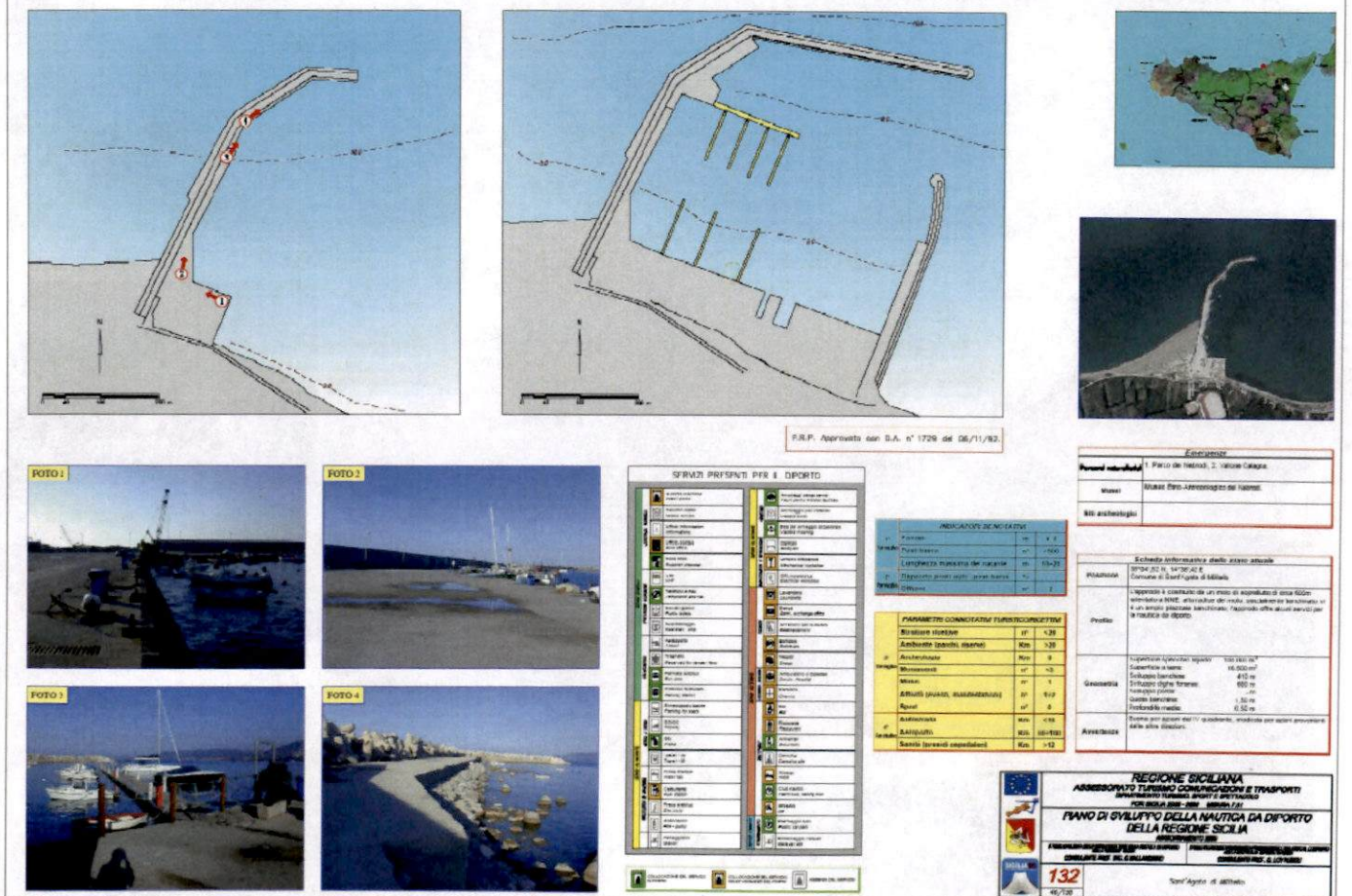


3.5. SANT'AGATA MILITELLO

Sant'Agata di Militello (porto hub)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a	Fondali	m	4-6
famiglia	Posti barca	N°	>500
	Lunghezza massima di natante	m	10-20
2 ^a	Rapporto posti auto/posti barca	%	
famiglia	Officine	N°	2
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
3 ^a	Strutture ricettive	N°	<20
	Ambiente (parchi, riserve)	km	>20
	Archeologia	km	
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	1
famiglia	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	1-2
	Sport	N°	0
	Autosstrada	km	<10
4 ^a	Aeroporto	km	60-100
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	>12

PRGP approvato
Percorsi naturalistici: 1. Parco dei Nebrodi, 2. Valle di Calagna
Musei: Museo Etno-Anthropologico dei Nebrodi

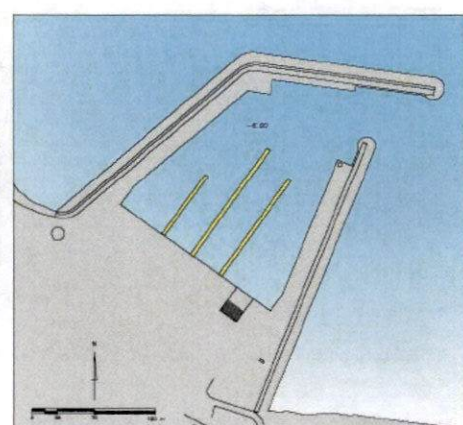
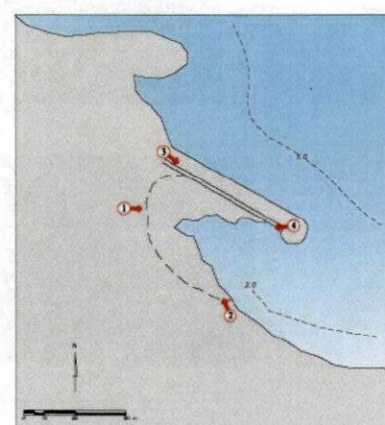


3.6. SANTO STEFANO DI CAMASTRA

Santo Stefano di Camastra (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	6-4
	Posti barca	N°	300-200
	Lunghezza massima del natante	m	30-20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto/ posti barca	%	>10
	Officine	N°	1
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
	Strutture ricettive	N°	<20
	Ambiente (parchi, riserve)	km	>20
3 ^a famiglia	Archeologia	km	<20
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	1
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	1-2
	Sport	N°	0
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	60-100
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	>12

PRP: approvato
Percorsi naturalistici: 1. Parco dei Nebrodi, 2. Parco delle Madonie
Musei: Museo delle ceramiche
Siti archeologici: Halesa, antica colonia greca



P.R.P. Approvato con D. A. 514/87 del 16/03/87



SERVIZI PRESENTI PER IL PORTO

SERVIZIO	PRESENTI	MANCANTI
1. Assistenza alla nave	✓	
2. Assistenza al passeggero	✓	
3. Assistenza al carico/scarico	✓	
4. Assistenza al rifornimento	✓	
5. Assistenza al riciclaggio	✓	
6. Assistenza al salvataggio	✓	
7. Assistenza al soccorso	✓	
8. Assistenza al controllo	✓	
9. Assistenza al pulizia	✓	
10. Assistenza al manutenzione	✓	
11. Assistenza al trasporto	✓	
12. Assistenza al deposito	✓	
13. Assistenza al parcheggio	✓	
14. Assistenza al riciclaggio	✓	
15. Assistenza al salvataggio	✓	
16. Assistenza al soccorso	✓	
17. Assistenza al controllo	✓	
18. Assistenza al pulizia	✓	
19. Assistenza al manutenzione	✓	
20. Assistenza al trasporto	✓	
21. Assistenza al deposito	✓	
22. Assistenza al parcheggio	✓	

INDICATORI DENOTATIVI

INDICATORE	VALORE
1. Fondali	6-4
2. Posti barca	300-200
3. Lunghezza massima del natante	30-20
4. Rapporto posti auto/ posti barca	>10
5. Officine	1

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI

PARAMETRO	VALORE
1. Strutture ricettive	<20
2. Ambiente (parchi, riserve)	>20
3. Archeologia	<20
4. Monumenti	<3
5. Musei	1
6. Attività (eventi, manifestazioni)	1-2
7. Sport	0
8. Autostrada	<10
9. Aeroporto	60-100
10. Sanità (presidi ospedalieri)	>12

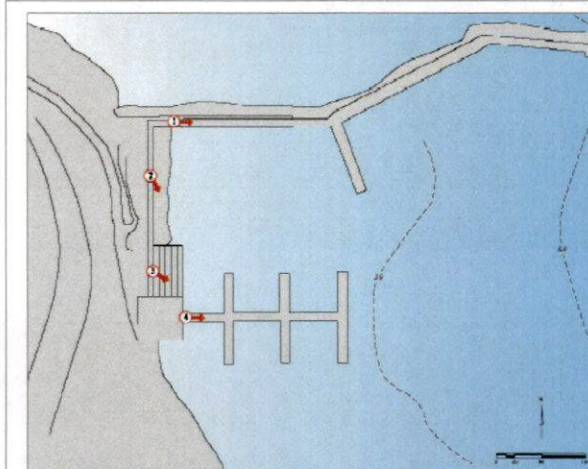


3.7. CEFALU'

Cefalù - Presidiana (porto)

INDICATORI DENOTATIVI PORTUALI			
1 ^a famiglia	Fondali	m	2-4
	Posti barca	N°	50-200
	Lunghezza massima del natante	m	10-20
2 ^a famiglia	Rapporto posti auto/ posti barca	%	>10
	Officine	N°	2
PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI			
	Strutture ricettive	N°	<20
	Ambiente (parchi, riserve)	km	10
3 ^a famiglia	Archeologia	km	5
	Monumenti	N°	<3
	Musei	N°	1
	Attività (eventi, manifestazioni)	N°	1-2
	Sport	N°	0
4 ^a famiglia	Autostrada	km	<10
	Aeroporto	km	>10
	Sanità (presidi ospedalieri)	km	<12

PRP: in corso
Percorsi naturalistici: 1. Parco delle Madonie
Musei: Museo Mandralisca
Siti archeologici: Tempio di Diana sulla Rocca di Cefalù



SERVIZI PRESENTI PER IL PORTO

SERVIZIO	PRESENTI	MANCANTI
1. Assistenza alla nave	✓	
2. Assistenza al passeggero	✓	
3. Assistenza al carico/scarico	✓	
4. Assistenza al rifornimento	✓	
5. Assistenza al riciclaggio	✓	
6. Assistenza al salvataggio	✓	
7. Assistenza al soccorso	✓	
8. Assistenza al controllo	✓	
9. Assistenza al pulizia	✓	
10. Assistenza al manutenzione	✓	
11. Assistenza al trasporto	✓	
12. Assistenza al deposito	✓	
13. Assistenza al parcheggio	✓	

INDICATORI DENOTATIVI

INDICATORE	VALORE
1. Fondali	2-4
2. Posti barca	50-200
3. Lunghezza massima del natante	10-20
4. Rapporto posti auto/ posti barca	>10
5. Officine	2

PARAMETRI CONNOTATIVI TURISTICO/RICETTIVI

PARAMETRO	VALORE
1. Strutture ricettive	<20
2. Ambiente (parchi, riserve)	10
3. Archeologia	5
4. Monumenti	<3
5. Musei	1
6. Attività (eventi, manifestazioni)	1-2
7. Sport	0
8. Autostrada	<10
9. Aeroporto	>10
10. Sanità (presidi ospedalieri)	<12

Personale

PERSONALE	VALORE
1. Personale della Marina	1
2. Personale della Marina	1

Servizi

SERVIZIO	VALORE
1. Servizio di salvataggio	1
2. Servizio di salvataggio	1

Strutture

STRUTTURA	VALORE
1. Struttura di salvataggio	1
2. Struttura di salvataggio	1

Strutture

STRUTTURA	VALORE
1. Struttura di salvataggio	1
2. Struttura di salvataggio	1



Prima di eseguire le misurazioni in situ è stato predisposto, sulla scorta della documentazione cartografica acquisita e dei sopralluoghi effettuati, il piano del rilevamento da effettuare, i capisaldi e gli appoggi necessari al corretto svolgimento della campagna.

L'individuazione e la verifica dei capisaldi di appoggio ed il loro successivo rilevamento sono stati, quindi, eseguiti secondo i criteri classici della topografia.

Per il rilevamento della linea di costa è stato utilizzato, come già detto, uno strumento GPS (fig. 1) che ha consentito di percorrere la costa direttamente lungo la quota zero in tempo reale permettendo di rilevare tutti i particolari che, con altri sistemi, sarebbe stato difficile rilevare.

I rilevamenti batimetrici sono stati effettuati adoperando una metodologia simile a quella che si utilizza nell'effettuazione di piani quotati a terra. Al fine di garantire un rilievo accurato del fondale, con poca interferenza della colonna d'acqua sovrastante, è stato adoperato un ecoscandaglio elettronico (fig. 2). Il ricevitore GPS in uso sul natante, è stato montato in modo coassiale con il trasduttore dell'ecoscandaglio per garantire la congruenza tra le misure di profondità e quelle planimetriche.

Il rilievo batimetrico è stato eseguito con un'imbarcazione, di contenuto pescaggio, capace, quindi, di rilevare anche a basse profondità, opportunamente attrezzata con la quale sono state seguite, a bassissima velocità, rotte di progetto perpendicolari alla linea di riva. Le operazioni di scandagliamento sono state effettuate il 5/09/2006 in condizione di mare calmo ed in assenza di vento.

Al termine del processo tutta l'area indagata è risultata uniformemente coperta da una densità di punti tale da definire con un buon grado di dettaglio la batimetria della zona. I dati rilevati sono stati, infine, restituiti graficamente adoperando un opportuno software.



Figura 1 - GPS



Figura 2 - Ecoscandaglio



PORTO TURISTICO PROGETTO PRELIMINARE

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- | | |
|----|---|
| a1 | Descrizione generale dell'intervento |
| a2 | Il contesto di riferimento |
| a3 | Il sistema nautico |
| a4 | Gli immobili da utilizzare |
| a5 | Indirizzi per la redazione del progetto definitivo - cronoprogramma |

indice

PREMESSA	2
1. METODOLOGIA DI RILEVAMENTO	2
2. CARATTERISTICHE DEL RILIEVO	4
3. IMMOBILI DA UTILIZZARE	5
4. TERRENI DA ESPROPRIARE	7
4.1. Quadro particellare dei terreni da espropriare - Privati	8
4.2. Oneri per acquisizione aree private	10
5. QUADRO PARTICELLARE DEI TERRENI DA OCCUPARE - Demanio	11
6. RIEPILOGO GENERALE	11

PREMESSA

Al fine di avere l'esatta contezza metrica dei luoghi interessati dall'intervento, preliminarmente ad ogni decisione progettuale, è stata messa in atto una fase operativa costituita da una serie di operazioni preliminari e di misura che hanno consentito, mediante le fasi successive di restituzione analitica, grafica e di ricognizione, di produrre la rappresentazione grafica, in scala, dei luoghi.

Lo scopo finale è stato quello di arrivare, attraverso l'interpretazione dei dati acquisiti, ad un processo decisionale che ha ottimizzato la collocazione e la configurazione planimetrica dell'opera.

Le indagini topografiche hanno altresì consentito l'esatta individuazione degli immobili da utilizzare:

- aree private da assoggettare ad esproprio;
- aree demaniali da occupare;

Per le aree private è stata determinata la relativa indennità di acquisizione mentre per le aree demaniali è stata quantificata la superficie da richiedere in concessione ai sensi del DPR 507/97

1. METODOLOGIA DI RILEVAMENTO

Al fine di consentire la determinazione della posizione della linea di costa e delle quote del fondale antistante, relativa all'area in studio, sono state eseguite indagini batimetriche e topografiche esposte nelle specifiche tavole grafiche.

La conoscenza dell'andamento del fondale dell'area di interesse risulta di fondamentale importanza al fine di collocare lo schema portuale e stimare eventuali volumi di escavo e riempimento.

Per effettuare il rilievo topografico è stato adoperato un ricevitore GPS a 12 canali con antenna quad incorporata. Le coordinate planimetriche acquisite dalla strumentazione topografica sono state memorizzate su supporto informatico e, successivamente, elaborati con opportuni software.

La terza dimensione del rilievo batimetrico è stata eseguita con uno scandaglio elettronico, utile per garantire la congruenza tra le misure di profondità e quelle planimetriche già dette. Lo strumento funziona secondo i principi classici di ogni sonar: gli impulsi sonori a frequenza singola di 200 kHz con cono di 20° vengono inviati dal trasduttore verso il basso; l'eco di ritorno viene mostrato sullo schermo creando un'immagine dettagliata dell'area sommersa, come, profondità, temperatura dell'acqua, eventuale presenza di pesci, etc.

Il rilevamento topografico, nella sua globalità, ha previsto l'adozione di una metodologia che consiste delle seguenti fasi:

- individuazione preliminare della zona in cui effettuare le misurazioni;
- individuazione dei capisaldi di appoggio;
- rilevamento batimetrico;
- trasformazione del sistema e delle coordinate;
- restituzione grafica;
- verifica e controllo dei dati subacquei e terrestri.



Figura 5 - Vista aerea con individuazione delle aree a terra interessate dall'intervento

4. TERRENI DA ESPROPRIARE

N°	FG	PARTICELLA	SUPERFICIE	SUPERFICIE DA ESPROPRIARE
1	2	1748 Orto Irriguo	mq 4.153	mq 2.226
2	2	1061 Orto Irriguo	mq 1.805	mq 1.805
3	2	2540 Orto Irriguo	mq 3.000	mq 3.000
4	2	2541 Orto Irriguo	mq 3.158	mq 3.158
5	2	2542 Orto Irriguo	mq 75	mq 75
6	2	2543 Orto irriguo	mq 187	mq 187
7	2	2546 Orto Irriguo	mq 36	mq 36
8	2	2548 Orto Irriguo	mq 295	mq 295
9	2	2549 Orto Irriguo	mq 393	mq 393
TOTALI			mq 13.084	mq 11.175

2. CARATTERISTICHE DEL RILIEVO

Il rilievo batimetrico è stato eseguito mediante sezioni perpendicolari ad un allineamento mediamente parallelo alla linea di costa. Le sezioni presentano le seguenti caratteristiche:

- interasse mediamente pari a 140 m;
- estensione dalla battigia verso il largo fino alla profondità di -10,0 m sotto l.m.m.;
- punti di rilievo lungo le sezioni distanti tra loro circa 50.0 m;

Sono state, inoltre, effettuate alcune rotte perpendicolari a quelle normali alla linea di costa al fine di controllare le quota agli incroci. Infine, si è avuto cura di rilevare gli edifici presenti lungo il litorale.

Le determinazioni di posizione fornite dal sistema di rilevamento satellitare GPS, riferite al datum WGS84, sono state convertite, mediante opportuno software, in coordinate piane riferite al sistema Gauss – Boaga.

I dati acquisiti sono stati, quindi, trasferiti in ambiente autocad e sovrapposti alla cartografia di riferimento, sotto forma di raster, opportunamente georeferenziata.



Figura 3 - I dati acquisiti trasferiti in ambiente autocad e sovrapposti alla cartografia di riferimento

3. IMMOBILI DA UTILIZZARE

Per la realizzazione dell'opera è necessario acquisire aree di proprietà privata e occupare aree demaniali.

Per l'occupazione delle aree demaniali dovrà essere attivata la procedura di cui al D.P.R. 509/1997 per come recepito in Sicilia dall'art. 75 della L.R. 16/04/2003 n. 04.

Per le aree di proprietà privata dovrà procedersi ad esproprio ai sensi del D.P.R. 327/2001.

Per la legittimazione degli espropri da effettuare occorre imporre il vincolo preordinato all'espropriazione e pertanto dovrà essere predisposta variante al vigente PRG del Porto.

Le aree necessarie ricadono nei fogli catastali n. 2 e 3 ed esemplificativamente sono interessate dalle opere come risulta dalla planimetria che segue.

Ai sensi dell'art. 37, comma 1, del D.P.R. 327/2001 è stata pre-determinata l'indennità di espropriazione riferita ad aree edificabili. L'indennità è stata determinata nella misura pari all'importo, diviso per due e ridotto nella misura del 40%, pari alla somma del valore venale del bene e del reddito dominicale netto, rivalutato ai sensi degli artt. 24 e seguenti del D. L.vo 22 dicembre 1986, n. 917, e moltiplicato per dieci.

Il valore venale del terreno, fissato in euro 60 /mq, è stato ricavato da vari elementi fattuali quali il raffronto con atti di compravendita per terreni aventi analoga destinazione d'uso e nella stessa zona.

Il reddito dominicale netto che corrisponde alla parte dominicale del reddito medio ordinario ritraibile dal terreno attraverso l'esercizio di attività agricole, è stato determinato mediante l'applicazione delle tariffe d'estimo stabilite dalla legge catastale per ciascuna qualità e classe di terreno. Le tariffe d'estimo sono state approvate con D. L.vo 28 dicembre 1993, n. 568 e successivamente ritoccate con D.L. n. 515 del 1994. Questo reddito dominicale netto viene rivalutato e moltiplicato per dieci.

La somma del valore venale del terreno e di questo reddito dominicale netto rivalutato moltiplicato per dieci, viene poi divisa per due secondo lo schema seguente:

$$\text{Indennità di esproprio area fabbricabile} = \frac{Vv + RD (\text{netto} \times 10)}{2}$$

Si perviene così ad una determinazione dell'indennità di esproprio che corrisponde, in caso di non decurtazione di un ulteriore 40%, a circa il 60% del valore di mercato del bene.

La decurtazione del 40% avviene nel caso in cui non si addivenga alla cessione bonaria del bene.

Nel caso di espropriazione di una costruzione legittimamente edificata, l'indennità è determinata nella misura pari al valore venale del bene.

Qualora la costruzione sia stata realizzata in assenza della concessione edilizia o della autorizzazione paesistica, l'indennità è calcolata tenendo conto della sola area di sedime in base all'art. 37 del D.P.R. n. 327/2001, ovvero tenendo conto della sola parte della costruzione realizzata legittimamente.



Figura 4 - Planimetria catastale con individuazione degli immobili da utilizzare

5. QUADRO PARTICELLARE DEI TERRENI DA OCCUPARE - Demanio

Risultano dalla tabella che segue le superfici di tutte le aree demaniali interessate dall'intervento.

LOCALITA'	FG	PARTICELLA	ESTENSIONE	SUP. DA OCCUP.	INTESTATO
MARINA - GORGAZZO	2	1047 Incolto Sterile	Mq 19.987	mq. 6.072 di cui mq.216 in Str.Port.	Demanio M.
MARINA CIARAMIRELLO	2	1077 Incolto Sterile	mq 2.940	mq. 2.940 di cui mq.1.150 in Str.Port.	"
MARINA BARCHE GROSSE	2	1089 Incolto Sterile	mq 8.102	mq. 8.102 di cui mq.3.325 in Str.Port.	"
"	2	1096 Fabbricato Rurale	mq 75	mq. 75	"
"	2	1602 Ente Urbano	mq 198	mq. 198	"
"	2	1612 Fabbricato Rurale	mq 75	mq. 75	"
PECORARO	3	1 Incolto Sterile	mq 47.570	mq 1.110 di cui mq 578 in Str.Port.	"
MARINA CIARAMIRELLO	2	Torrente CIARAMIRELLO		184	Demanio F.
MARINA CIARAMIRELLO	2	Torrente TURRAZZA CIARAMIRELLO		253	Demanio F.
PECORARO	2	Torrente PIANO TURRAZZA		319	Demanio F.

Totale superficie aree demaniali da occupare mq. 19.328,00

6. RIEPILOGO GENERALE

Totale Superficie delle aree demaniali da occupare.....	mq. 19.328,00
Totale Superficie privata da espropriare	mq. 13.448,00
Somma la superficie totale	mq. 32.776,00

4.1. Quadro particellare dei terreni da espropriare - Privati

LOCALITA'	FG	PARTICELLA	ESTENSIONE	SUP. DA ESPR.	INTESTATO
MARINA - GORGAZZO	2	1748 Orto Irriguo Cl. 2^	mq 4.153 R.D. € 84,72 R.A. € 41,82	mq.2.226 di cui mq.775 in Str.Port.	Ceraulo Antonio, nato a S. Stefano di Camastra il 08.10.1936 - C.F. CRLNTN36R081370Z - 1/2; Petillo Concetta, nata a Capaccio (Sa) il 20.07.1939 - C.F. PTLCT39L60B644E - 1/2
MARINA - GORGAZZO	2	1061 Orto Irriguo Cl. 2^	mq 1.805 R.D. € 36,82 R.A. € 18,18	mq. 1.805 di cui mq.625 in Str.Port.	Lucifero Caterina Amelia, nata a Sant'Angelo di Brolo - 12/18; Lucifero Francesco Angelo, nato a S. Stefano di Camastra - 2/18; Lucifero Maria, nata a Sant'Angelo di Brolo - 2/18; Lucifero Nunziata Libera, nata a Sant'Angelo di Brolo - 2/18;
MARINA - GORGAZZO	2	2540 Orto Irriguo Cl. 2^	mq. 3.000 R.D. € 61,20 R.A. € 30,21	mq.3.000 di cui mq.800 in Str.Port.	Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R201370Q - 1/2; Dragna Calogera, nata a Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 1/2;
MARINA - GORGAZZO	2	2541 Orto Irriguo Cl. 2^	mq. 3.158 R.D. € 64,42 R.A. € 31,80	mq.3.158 di cui mq.825 in Str.Port.	Cotugno Carmelo, nato a Sant'Agelo di Brolo il 28.08.1933 - C.F. CTGCM33M281283R - 12/18; Cotugno Giuseppe, nato a S. Stefano di Camastra il 19.11.1955 - C.F. CTGGPP55S191370I - 2/18; Cotugno Ugo, nato a S. Stefano di Camastra il 01.01.1961 - C.F. CTGGUO61A011370L - 2/18; Cotugno Irene, nata a Mistretta il 01.06.1984 - C.F. CTGRNI84H41F251N - 1/18; Cotugno Carmelo, nato a Mistretta il 19.11.1991 - C.F. CTGCM33M281283R - 1/18;
MARINA - GORGAZZO	2	2542 Orto Irriguo Cl. 2^	mq. 75 R.D. € 1,53 R.A. € 0,76	mq. 75	Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R201370Q - 1/2; Dragna Calogera, nata a Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 1/2;
MARINA - GORGAZZO	2	2543 Orto Irriguo Cl. 2^	mq 187 R.D. € 3,81 R.A. € 1,88	mq. 187	Cotugno Carmelo, nato a Sant'Agelo di Brolo il 28.08.1933 - C.F. CTGCM33M281283R - 12/36; Cotugno Giuseppe, nato a S. Stefano di Camastra il 19.11.1955 - C.F. CTGGPP55S191370I - 2/36; Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R201370Q - 9/36; Dragna Calogera, nata a Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 9/36; Cotugno Ugo, nato a S. Stefano di Camastra il 01.01.1961 - C.F. CTGGUO61A011370L - 2/36; Cotugno Irene, nata a Mistretta il 01.06.1984 - C.F. CTGRNI84H41F251N - 1/36; Cotugno Carmelo, nato a Mistretta il 19.11.1991 - C.F. CTGCM33M281283R - 1/36;
MARINA - GORGAZZO	2	2544 Ente Urbano	mq. 77	mq. 77	"

MARINA - GORGAZZO	2	2545 Ente Urbano	mq. 47	mq. 47	"
MARINA - GORGAZZO	2	2546 Orto Irriguo Cl. 2^	mq. 36 R.D. € 0,73 R.A. € 0,36	mq. 36	Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R20I370Q - 1/2; Dragna Calogera, nata a Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 1/2;
MARINA - GORGAZZO	2	2547 Ente Urbano	mq. 43	mq. 43	Cotugno Carmelo, nato a Sant'Agelo di Brolo il 28.08.1933 - C.F. CTGCML33M28I283R - 12/36; Cotugno Giuseppe, nato a S. Stefano di Camastra il 19.11.1955 - C.F. CTGGPP55S19I370I - 2/36; Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R20I370Q - 9/36; Dragna Calogera, nata aq Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 9/36; Cotugno Ugo, nato a S. Stefano di Camastra il 01.01.1961 - C.F. CTGGUO61A0I1370L - 2/36; Cotugno Irene, nata a Mistretta il 01.06.1984 - C.F. CTGRNI84H41F251N - 1/36; Cotugno Carmelo, nato a Mistretta il 19.11.1991 - C.F. CTGCML91S19F251L - 1/36;
MARINA - GORGAZZO	2	2548 Orto Irriguo Cl. 2^	mq. 295 R.D. € 6,02 R.A. € 3,069	mq. 295	Cotugno Alessandro, nato a S. Stefano di Camastra il 20.10.1942 - C.F. CTGLSN42R20I370Q - 1/2; Dragna Calogera, nata a Corleone (Pa) il 30.10.1948 - C.F. DRGCGR48R70D009B - 1/2;
MARINA - GORGAZZO	2	2549 Orto Irriguo CL. 2^	mq. 393 R.D. € 8,02 R.A. € 3,96	mq. 393 di cui mq.137,50 in Str.Port.	Cotugno Carmelo, nato a Sant'Agelo di Brolo il 28.08.1933 - C.F. CTGCML33M28I283R - 12/18; Cotugno Giuseppe, nato a S. Stefano di Camastra il 19.11.1955 - C.F. CTGGPP55S19I370I - 2/18; Cotugno Ugo, nato a S. Stefano di Camastra il 01.01.1961 - C.F. CTGGUO61A0I1370L - 2/18; Cotugno Irene, nata a Mistretta il 01.06.1984 - C.F. CTGRNI84H41F251N - 1/18; Cotugno Carmelo, nato a Mistretta il 19.11.1991 - C.F. CTGCML91S19F251L - 1/18;
MARINA - GORGAZZO	2	2551 Ente Urbano	mq. 9	mq. 9	"
MARINA - BARCHE GROSSE	2	1095 Fabbricato Rurale	mq. 170	mq. 170	Augeri Giovanni fu Salvatore - 1000/1000;

Totale superficie terreni e fabbricati privati da espropriare mq. 13.448,00 circa

4.2. Oneri per acquisizione aree private

Viene pre-determinata l'indennità di espropriazione, riferita ad aree edificabili, ai sensi dell'art. 37, comma 1, del D.P.R. 327/2001.

Risulta dalla tabella che segue l'indennità stimata per l'espropriazione di tutti gli immobili privati interessati dall'intervento.

TERRENI								
Ditta	fogli o	part.lla	sup. totale in mq	R.D.	sup. in mq da espropriare	valore venale ad Euro 60/mq	R.D. rivalutato	INDENNITA'
CERAULO Antonino + 1	2	1748	4.153	€ 84,72	2.226	€ 133.560,00	€ 454,10	€ 67.007,05
LUCIFERO Caterina A. + 3	2	1061	1.805	€ 36,82	1.805	€ 108.300,00	€ 368,20	€ 54.334,10
COTUGNO Alessandro + 1	2	2540	3.000	€ 61,20	3.000	€ 180.000,00	€ 612,00	€ 90.306,00
COTUGNO Carmelo + 4	2	2541	3.158	€ 64,42	3.158	€ 189.480,00	€ 644,20	€ 95.062,10
COTUGNO Alessandro + 1	2	2542	75	€ 1,53	75	€ 4.500,00	€ 15,30	€ 2.257,65
COTUGNO Carmelo + 6	2	2543	187	€ 3,81	187	€ 11.220,00	€ 38,10	€ 5.629,05
COTUGNO Alessandro + 1	2	2546	36	€ 0,73	36	€ 2.160,00	€ 7,30	€ 1.083,65
COTUGNO Alessandro + 1	2	2548	295	€ 6,02	295	€ 17.700,00	€ 60,20	€ 8.880,10
COTUGNO Carmelo + 4	2	2549	393	€ 8,02	393	€ 23.580,00	€ 80,20	€ 11.830,10
Tot. Terreni			13.102					
TOTALE TERRENI								€ 336.389,80
FABBRICATI								
Ditta	fogli o	part.lla	sup. totale in mq	valore venale STIMATO		INDENNITA'		
COTUGNO Carmelo + 6	2	2544	77	€	25.000,00	€	25.000,00	
COTUGNO Carmelo + 6	2	2545	47	€	16.000,00	€	16.000,00	
COTUGNO Carmelo + 6	2	2547	43	€	14.000,00	€	14.000,00	
COTUGNO Carmelo + 6	2	2551	9	€	500,00	€	500,00	
AUGERI Giovanni fu Salvatore	2	1095	170	€	95.000,00	€	95.000,00	
Tot. Fabbr.			346					
TOTALE FABBRICATI								€ 150.500,00

TOTALI SUPERFICI DA ESPROPRIARE	
MQ	INDENNITA' STIMATA
13.448	€ 486.889,80



COMUNE DI SANTO STEFANO DI CAMASTRA

PROVINCIA DI MESSINA



PORTO TURISTICO

PROGETTO PRELIMINARE

A RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- | | |
|-----------|---|
| a1 | Descrizione generale dell'intervento |
| a2 | Il contesto di riferimento |
| a3 | Il sistema nautico |
| a4 | Gli immobili da utilizzare |
| a5 | Indirizzi per la redazione del progetto definitivo – cronoprogramma |

indice

1. GLI INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA.....	2
1.1. Gli elementi prescrittivi del progetto preliminare	2
1.2. Gli ambiti entro cui proporre soluzioni alternative	2
1.3. Ulteriori indagini e studi da sviluppare in sede di progettazione esecutiva	2
1.4. Oggetto della concessione.....	3
2. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE.....	5
2.1. Svolgimento delle varie attività.....	5

1. GLI INDIRIZZI PER LA PROGETTAZIONE DEFINITIVA

1.1. Gli elementi prescrittivi del progetto preliminare

Il progetto preliminare prescrive gli elementi ed i principi insediativi, le articolazioni spaziali dei vari ambiti di cui si compone il porto turistico e gli spazi ad esso complementari.

Sviluppa, inoltre, i seguenti contenuti:

1. l'individuazione delle superfici richieste in concessione, a terra e dello specchio acqueo, la loro perimetrazione e connotazione;
2. la configurazione e l'articolazione dei moli fissi che definiscono il porto;
3. l'assetto planovolumetrico generale (l'allineamento degli edifici sugli spazi pubblici e sui fronti stradali e delle banchine, le opere viarie e di urbanizzazione);
4. la localizzazione, all'interno del porto turistico, degli ormeggi per la Pubblica Amministrazione (natanti capitaneria, forze dell'ordine, ecc);
5. la destinazione d'uso, la definizione tipologica ed il numero dei piani dei singoli corpi di fabbrica;
6. l'organizzazioni dei moli galleggianti in relazione alle varie classi di imbarcazioni da ormeggiare;
7. i parametri funzionali e quantitativi dell'intervento (superfici, altezze, ecc).

Il progetto preliminare ha valore prescrittivo relativamente agli elementi di cui ai numeri 1., 2., 3., mentre assume valore indicativo per gli altri elementi, che possono essere modificati, integrati, esplicitati nel progetto definitivo anche in relazione ad eventuali prescrizioni di enti preposti alla formulazione di parere.

1.2. Gli ambiti entro cui proporre soluzioni alternative

Il progetto preliminare, come definito negli elaborati che lo compongono, sarà sottoposto alle procedure di cui al DPR 509/97 e successivamente alle approvazioni da parte del Consiglio Comunale, nonché dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente per gli adempimenti di cui alle LL.RR. 78/76 e 21/85, pertanto, ove si presentino soluzioni alternative dovrà essere cura dei proponenti conseguire analoghe approvazioni.

Risulta evidente, comunque, che gli ambiti entro cui proporre soluzioni alternative al presente progetto preliminare sono quelli dei parametri e delle prescrizioni delle vigenti norme e di quanto definito dal PRP redatto dall'Amministrazione e approvato dal competente A.R.T.A.

1.3. Ulteriori indagini e studi da sviluppare in sede di progettazione esecutiva

Per quanto riguarda le ulteriori indagini di campo e gli ulteriori studi da sviluppare in sede di progettazione esecutiva si fa riferimento alla vigente normativa in materia di progettazione esecutiva dei LL.PP.

1.4. Oggetto della concessione

L'iniziativa troverà attuazione con le procedure previste dall'art.19 della Legge n.109/94, come recepita dalla L.R. N. 7/2002 e s.m.i., pertanto con l'affidamento in concessione di costruzione e gestione.

La concessione avrà per oggetto:

1. La progettazione definitiva ed esecutiva per il progetto del porto turistico, delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.
2. La progettazione definitiva ed esecutiva per il tratto di strada prospiciente il porto.
3. La costruzione delle opere strutturali ed infrastrutturali necessarie la realizzazione del porto turistico di Santo Stefano di Camastra e delle opere a terra costituite da tutta l'edilizia di banchina ed i servizi connessi.
4. La costruzione, con esclusione di gestione e manutenzione del tratto di strada prospiciente il porto.
5. La gestione di tutto il complesso portuale e la relativa edilizia secondo la disciplina del capitolato d'appalto.
6. La manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere e degli impianti realizzati, il monitoraggio degli arenili e l'esecuzione delle eventuali opere di protezione.

In particolare le opere da realizzare sono quelle previste dal progetto preliminare redatto ed approvato dall'Amministrazione concedente che saranno successivamente modificate secondo le specifiche disposizioni dei vari organi preposti alle approvazioni e secondo le proposte del concessionario.

La concessione ha altresì per oggetto la gestione del porto turistico secondo la disciplina che sarà successivamente indicata.

L'Amm.ne concedente per il coordinamento, la direzione ed il controllo tecnico-contabile di ogni singolo intervento nominerà un Ufficio di direzione dei lavori composto da un direttore dei lavori e da due assistenti con funzioni di direttore operativo o di ispettori di cantiere.

Gli oneri per le prestazioni dei componenti dell'Ufficio di direzione, determinati secondo le tariffe professionali, sono a carico del concessionario. L'Ufficio di direzione opererà in conformità degli artt. 124 e seg. D.P.R. 554/1999.

Il concedente nominerà un Responsabile dei Lavori ai sensi della Legge 494/96 e ss.mm.ii.. Le spese di tale incarico, secondo le tariffe professionali, sono a carico del Concessionario

Il concessionario provvederà, altresì, alla nomina di tutte le altre figure professionali necessarie per la esecuzione dei lavori (Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione, Direttore di Cantiere ecc.) Ai sensi dell'Art. 127 del DPR 554/99 qualora il Direttore dei Lavori incaricato sia in possesso dei requisiti professionali per poter svolgere la funzione di Coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione, l'incarico dovrà essere conferito allo stesso Professionista.

Il collaudo dei lavori sarà affidato ad una commissione composta da n. 3 membri; la commissione sarà nominata dall'Amministrazione concedente. Per la nomina si osserveranno le disposizioni di cui all'art. 188 D.P.R. 554/1999. Gli oneri per il funzionamento della commissione di

collaudo, che saranno determinate secondo le rispettive tariffe professionali, sono a carico del concessionario. Il collaudo avverrà nei modi previsti dagli artt. 187 e segg. Del D.P.R. 21 dic. 1999, n. 554.

2. CRONOPROGRAMMA DELLE FASI ATTUATIVE

I tempi previsti per l'intervento risultano dal cronoprogramma seguente che riporta un tempo complessivo pari a quattro anni e nove mesi, comprensivo sia dei tempi di affidamento e progettazione, sia dei tempi di esecuzione, sia di collaudo e autorizzazioni.

tipologia di attività	anno 2007				anno 2008				anno 2009				anno 2010				anno 2011			
	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim	I trim	II trim	III trim	IV trim
1 verifica prog. Preliminare																				
2 pratica conc. aree demaniali ex DPR 509/97																				
3 redazione variante PRG Porto																				
4 acquisizione pareri PRG Porto																				
5 adozione e pubbl. variante PRG Porto																				
6 approvazione variante PRG porto																				
7 redazione elaborati per gara appalto																				
8 effettuazione indagini in sito																				
9 pubblicazione bando di gara conc. ex art. 19 L. 109																				
10 effettuazione gara d'appalto- scelta concessionario																				
11 approvazione progetto definitivo - DPR 509/97																				
12 Redazione V.I.A.																				
13 Procedura di V.I.A. - DPR 12/04/1996																				
13 consegna aree demaniali																				
14 avvio procedure esproprio DPR 327/01																				
15 redazione prog. Esecutivo																				
16 acquisizione pareri e approv. prog. Esecutivo																				
17 impianto di cantiere																				
18 lavori diga sopraflutto																				
19 lavori banchina di riva																				
20 lavori edilizia a terra																				
21 pontili																				
22 strada																				
23 aree a verde																				
24 impianti																				
25 collaudi ed autorizzazioni																				

2.1. Svolgimento delle varie attività

Come si evince dal cronoprogramma, per ciò che attiene le attività propedeutiche all'esecuzione dei lavori: affidamento, fasi di progettazione e relative approvazioni, si prevede che siano necessari ventiquattro mesi a far data dalla redazione del presente progetto preliminare. La durata di esecuzione dei lavori è pari a trentatré mesi, riservando, in ultimo, tre mesi allo svolgimento dei collaudi e alla definizione delle autorizzazione all'inizio della gestione. Nei riguardi delle fasi attuative dei lavori, va sottolineato che la durata degli stessi è stata stimata nella considerazione di potere operare contemporaneamente nella realizzazione delle opere a mare e nelle opere a terra, sia per la irrilevante influenza reciproca in fase di cantiere e di approvvigionamento, sia per i differenti mezzi d'opera richiesti.