

Azioni per la Sostenibilità del Turismo nell'Adriatico  
Interreg III A – Adriatic Crossborder



ASTA  
Azioni  
per la Sostenibilità  
del Turismo  
nell'Adriatico



## **CAPACITA' DI CARICO TURISTICA DELLA CITTA' DI SARANDA**

*a cura di:*

**Giuseppe Michelangeli**

**Stefano Sampaolesi**

**Alessio Satta**

settembre 2006

# Indice

<b>1</b>	<b>Introduzione</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Definizione della capacità di carico</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>La valutazione del territorio di Saranda</b>	<b>6</b>
<b>3.1.</b>	<b>Lo sviluppo turistico</b>	<b>6</b>
<b>3.2.</b>	<b>L'analisi della Capacità di Carico Turistica</b>	<b>8</b>
3.2.1	Premessa	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
3.2.2	Gestione delle acque reflue	9
3.2.3	Gestione dei rifiuti	10
3.2.4	Consumi energetici	11
3.2.5	La capacità di carico del litorale rispetto al turismo balneare	12
<b>4</b>	<b>Conclusioni</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Quali raccomandazioni per lo sviluppo turistico di Saranda? Pianificazione strategica ed ecoturismo.</b>	<b>16</b>

# 1 Introduzione

La costa meridionale dell'Albania presenta importanti vantaggi competitivi dal punto di vista turistico quali un clima temperato, un ambiente costiero prevalentemente intatto e di pregio favorevole per attività turistiche ed una produzione agricola dedicata.

Allo stesso tempo, le comunità locali lungo la costa adriatica e ionica esprimono una forte aspettativa verso il turismo, beneficiando di nuovi posti di lavoro, salari più elevati, nuovi investimenti e sviluppo delle infrastrutture.

Ma il turismo è anche un grande consumatore di risorse territoriali (in particolare costiere) ed un significativo produttore di rifiuti solidi e liquidi che spesso eccedono la capacità di carico dell'ecosistema. L'attività turistica per sua natura tende a consumare il meglio del territorio, come i siti più attrattivi e sensibili dal punto di vista paesaggistico.

Molti impatti negativi del turismo sono già stati sperimentati lungo la costa Albanese che si sono manifestati con un'urbanizzazione non controllata che ha portato ad una scarsa qualità dell'acqua, alla conversione di terreni produttivi agricoli in strutture turistiche, allo scarico di acque non trattate in mare, all'inquinamento del suolo dovuto all'abbandono di rifiuti solidi in aree non controllate, aspetti, questi, accompagnati da un inadeguato sviluppo delle infrastrutture.

Definire i limiti della capacità dello sviluppo turistico sostenibile e di altre attività connesse lungo la costa ionica richiede dunque una visione integrata dello sviluppo regionale e decisioni specifiche sulla pianificazione e la gestione del turismo.

## 2 Definizione della capacità di carico

Premesso che il territorio rappresenta lo spazio di ricezione di tutte le attività umane e reagisce negativamente o positivamente ad esse, la Capacità di Carico del territorio valuta il livello di popolazione e lo sviluppo che può essere sostenuto in un'area senza superare dei valori limite in termini di impatto, sociale, culturale, ambientale ed economico definiti in funzione di standard locali, nazionali od internazionali.

Più specificatamente la Capacità di Carico Turistica può essere definita quindi come il livello di sviluppo turistico che può essere sostenuto all'interno di tali valori limite accettabili. Definirne i confini di tale Capacità nel campo del turismo è decisamente complesso perchè include un ampio insieme di fattori ambientali e socioeconomici che derivano dall'interrelazione tra le caratteristiche della destinazione e dalla domanda turistica

La Capacità di Carico è sostanzialmente composta dalla risultante delle seguenti componenti:

1. Capacità Ambientale;
2. Capacità Sociale o Psicologica, che include anche la percezione degli abitanti e dei turisti;
3. Capacità fisica o infrastrutturale;
4. Capacità Gestionale, che riguarda la capacità organizzativa e politica della destinazione nelle politiche di gestione del turismo.

Nello studio di Capacità di Carico Turistica vengono analizzati diversi fattori limitanti dipendenti in gran parte dalle condizioni locali. I fattori che possono determinare la Capacità di Carico del territorio o la sua capacità a sostenere la crescita includono l'area totale sviluppabile, i valori limite delle risorse idriche, la capacità delle acque costiere di assorbire il carico inquinante, le aree ecologicamente sensibili e la qualità del paesaggio costiero.

Lo studio è reso complesso da due considerazioni: la prima è la difficoltà nel determinare cosa è "inaccettabile" o cosa una comunità realmente desidera per il suo sviluppo futuro. Questo richiederebbe quindi un continuo coinvolgimento della popolazione locale in un approccio bottom-up con una partecipazione in tutte le fasi della pianificazione dello sviluppo turistico. La risposta a queste domande, ovvero quali sono i livelli di "inaccettabilità" e di aspettativa, verrà anche da una progressiva adozione degli standard ambientali europei (anche grazie ai progetti di cooperazione internazionale) e dal processo di allargamento dell'Unione Europea.

Una seconda considerazione è che alcuni fattori limitanti sono fissi ed altri variabili. I fattori "fissi" si riferiscono alla capacità dei sistemi naturali, espressa anche come capacità ecologica. Questi non possono essere manipolati dall'azione umana e una volta che questi limiti sono stati definiti devono essere osservati con attenzione e mai oltrepassati.

I fattori “flessibili” si riferiscono al sistema di infrastrutture. Scelte e politiche possono influenzare tali fattori facendo leva sul numero di abitanti (e quindi sui carichi complessivi) o per esempio sul livello dato di qualità accettabile.

Aumentare la Capacità di Carico territoriale e ambientale può avvenire in due modi:

- primo, la capacità di alcuni fattori limite può essere estesa ad esempio importando acqua o costruendo un impianto di trattamento delle acque
- secondo, l’effetto che ciascuna persona ha su questi fattori di interesse può essere ridotto, cambiando il comportamento in uno stile di vita più eco-compatibile o attraverso il miglioramento delle tecnologie ambientali.

Si può concludere che l’impatto sull’ambiente non dipende unicamente dai livelli di popolazione equivalente (residenti + turisti). Dipende infatti anche dal livello di affluenza di quella popolazione (concentrazione in un tempo ridotto come nei picchi di altra stagione turistica) e dalla mitigazione di quelli impatti fornita dalla tecnologia ambientale.

Il concetto di Capacità di Carico è molto importante perchè implica dei limiti e stimola una discussione. Le singole componenti quali: il numero massimo di abitanti o di turisti che può essere permesso, quante stanze possono essere costruite dovrebbero essere analizzati con estrema cautela in un’ottica di scenari di sviluppo condivisi da tutti gli stakeholders.

Mentre molte applicazioni della Capacità di Carico Turistica si sono basate sul limite accettabile del rapporto popolazione/turisti, più recenti sviluppi hanno riconosciuto che l’obiettivo principale è quello di controllare non questo rapporto, ma il loro effetto su specifici fattori ambientali o di risorse di interesse.

In definitiva la Capacità di Carico Turistica come strumento di gestione è di per se stessa un indicatore sintetico in quanto include numerosi elementi e fattori che influenzano l’evoluzione del territorio.

## 3 La valutazione del territorio di Saranda

### 3.1. Lo sviluppo turistico

Rispetto alle Nazioni limitrofe (Croazia, Grecia ed Italia) il turismo albanese non ha un livello di sviluppo paragonabile, a fronte di un rilevante potenziale ancora inesplorato. Di fatto, il mercato turistico è prevalentemente interno: in relazione alla debole offerta attuale il mercato è già virtualmente saturo anche se si rileva già oggi una tentenza dei turisti albanesi verso le mete estere (Turchia, Croazia e Montenegro).

Nel panorama nazionale, la vicinanza di Saranda a Butrinto e all'Isola di Corfù la rende una meta di riferimento, anche se per il turismo estero presenta prevalentemente un caratterizzazione giornaliera (anche in relazione alle strutture ricettive presenti ancora poco competitive). Questo tipo di turismo è generalmente organizzato da operatori greci o comunque stranieri: lo stesso aumento dei turisti stranieri (quadruplicati negli ultimi cinque anni quelli storico-culturale, ecologico e balneare) sottolinea la dipendenza dagli intermediari esteri e contemporaneamente la mancanza di strategie di marketing organiche e di efficienti operatori locali.

Da questo punto di vista, lo sviluppo del porto di Corfù non potrà avere ricadute consistenti sul turismo in Albania essendo di fatto già Corfù una meta finale. Viceversa lo sviluppo del porto di Igoumenitsa e delle relative infrastrutture viarie potrebbero rappresentare un efficiente accesso da sud superando il tradizionale isolamento dell'area di Saranda.

Le previsioni della Banca Mondiale per il 2020 (Gunaratnam, 2004) si spingono a 250.000 arrivi di cui il 30% dall'estero: una tale prospettiva avrebbe indubbiamente ricadute economiche positive ma la pressione sulle componenti ambientali sarebbe preoccupante se non accompagnata da misure ed azioni idonee (depurazione delle acque, raccolta organica dei rifiuti).

Seppure con uno sviluppo non omogeneo, il turismo è dunque già un'attività che svolge un ruolo importante per l'economia della zona meridionale della Regione di Valona: all'espansione numerica delle strutture di ospitalità si accompagna anche quella dei servizi complementari come i ristoranti o gli esercizi commerciali. Se località come Dhermi o Himara sono in forte crescita, Saranda rappresenta il centro turistico più sviluppato dell'intera Albania: dal 1997, la crescita delle strutture ricettive è stata continua. Come già accennato, la vicinanza con Corfù costituisce un alto potenziale per lo sviluppo del turismo, prevalentemente giornaliero, fondato su Butrinto e le risorse storico-culturali della zona di Saranda. In relazione alla valutazione dei flussi turistici si assume convenzionalmente per l'alta stagione:

1. l'intervallo di tempo compreso tra i mesi di luglio ed agosto
2. che sia presente tutta la popolazione censita

3. che l'80% di turisti annuali si concentrano in questo periodo e per la bassa stagione:

1. il periodo compreso tra il mese di settembre e quello di giugno
2. che solo la popolazione residente è presente nell'area costiera
3. che il 20% di turisti annuali arrivano durante la bassa stagione

In merito alla composizione e alla tipologia del turismo nell'area di Saranda, come del resto in tutta la Regione di Valona, possono essere individuati i seguenti flussi:

1. turisti provenienti da Tirana o da altri centri come Scutari, Fier, Elbasan e Durazzo che si trattengono per un periodo di 1/2 settimane e che rappresentano il 60% circa del movimento turistico totale
  2. turisti giornalieri provenienti dalla Regione di Valona (circa il 30% del totale)
  3. turisti stranieri dal Kosovo e dalla Macedonia (settore questo in continua crescita e che rappresenta allo stato attuale circa il 7% del movimento complessivo)
  4. turisti stranieri prevalentemente europei diretti a Butrinto o comunque interessati al patrimonio storico, culturale ed ambientale o giunti in Albania per motivi di lavoro (3%).
- A queste tipologie turistiche si aggiungono i cittadini albanesi emigrati all'estero di ritorno per le vacanze

Le stime e le valutazioni seguenti si basano sulla considerazione che il picco di presenze in alta stagione è stato raggiunto nel mese di agosto, mese durante il quale tutte le stanze disponibili sono tutte occupate. Nel mese di luglio le presenze arrivano invece a coprire un 80% circa dell'offerta di stanze. Durante gli altri mesi, il clima mite favorisce il prolungarsi della stagione turistica, anche se non più propriamente di piena balneazione. Gite e permanenze più brevi al mare permettono alle strutture ricettive di allungare la stagione di attività. Per quanto riguarda la seconda metà di giugno e la prima metà di settembre le strutture hanno funzionato con il 30-40% delle capacità. In particolare, durante i fine settimana di giugno e settembre la domanda ha coperto anche l'80% delle stanze a disposizione, aspetto, questo, che costituisce un pre-requisito significativo per un allungamento della stagione dai due mesi di luglio e agosto ad una stagione di quattro.

Per quanto riguarda il periodo di permanenza è possibile individuare due fasce:

1. quella principale caratterizzata da una permanenza media della durata di due settimane, secondo un diffuso modello di vacanze in Albania
2. due minori composte da vacanzieri che si fermano rispettivamente per 4 settimane o, all'opposto, per una sola settimana.

Il turismo è di carattere prevalentemente familiare, caratterizzato per il 70-80% da nuclei con più di 4 persone, siano essi familiari che composti da comitive che dividono in economia le stanze in affitto.

Questo tipo di turismo non produce una corrispondenza matematica tra i posti letto e il numero dei turisti. I turisti presenti negli alberghi di Saranda, in accordo con la tabella 3.2 che sintetizza le caratteristiche dell'offerta turistica, assommerebbero dunque a circa 1.700 unità nel 2001 e a circa 3.000 nel 2004 (mese di agosto).

Secondo una stima della Camera di Commercio (vedi tab. 1) gli appartamenti in affitto erano circa 500 nel 2001 e circa 1.000 nel 2004. Si può ipotizzare che tale disponibilità ricettiva possa incrementare le presenze nel mese di agosto di altre 2.000 unità al giorno. Quindi a Saranda, il numero dei turisti presenti al giorno durante l'alta stagione del 2004 è stimabile attorno alle 5.000 unità, stima peraltro paragonabile a quella eseguita dal PAP-RAC.

<b>Tab. 1: articolazione dell'offerta turistica</b>		
	<b>2001</b>	<b>2004</b>
<b>Strutture ricettive</b>	44	89 <sup>(1)</sup>
<b>Stanze</b>	468	832
<b>Posti letto</b>	971	2.223
<b>Appartamenti in affitto</b>	500	1.000
<b>Agenzie turistiche</b>	non disponibile	5

Infine alcune considerazioni per una stima dei turisti giornalieri. A Saranda, durante i mesi di luglio e agosto il numero dei turisti giornalieri ha toccato le 1.000 presenze. La provenienza è principalmente quella dalle città vicine come Argirocastro, Tepelena, Delvina cui si aggiungono anche i turisti stranieri provenienti da Corfù per una gita giornaliera. Un ulteriore contributo, stimabile in 500 persone/giorno deriva dalle gite scolastiche giornalieri o di fine settimana.

In base ai dati comunicati dagli Uffici del Turismo locale, si era previsto nel 2001 che gli arrivi si sarebbero incrementati di almeno l'1% l'anno. La previsione per il 2021 ammonterà a:

<b>Tab. 2: previsione di sviluppo turistico al 2021 (arrivi)</b>					
Distretti	<b>2001 (valore medio)</b>	<b>2006</b>	<b>2011</b>	<b>2016</b>	<b>2021</b>
<b>Saranda (Saranda+Ksamil) (unità)</b>	44.000	46.200	48.510	50.936	53.482
<b>Totali Regione di Valona</b>	97.000	101.850	106.943	112.290	117.904

Dal confronto delle stime sugli arrivi nel 2004 (stima eseguita sulla base della capacità ricettiva di Saranda) con la previsione di sviluppo turistico sintetizzata nella tabella 3.5 emerge come, di fatto, oggi la crescita dell'offerta è stata maggiore di quanto stimato nel 2001 e comunque sovradimensionata rispetto alla domanda attuale. Tale aspetto ha determinato una situazione di crisi, peraltro avvertita anche a livello istituzionale (così come rilevato durante il soggiorno a Saranda) che si è manifestata con una consistente sottoutilizzazione delle strutture ricettive.

## **3.2. L'analisi della Capacità di Carico Turistica**

### **3.2.1 Metodologia**

La Capacità di Carico Turistica come calcolata in questo studio considera diverse componenti ambientali.

Per raggiungere gli obiettivi dell'analisi sono state fatte alcune ipotesi ed assunzioni in accordo con lo studio PAP/RAC - SOGREAH<sup>1</sup> da cui sono stati ricavati alcune indicazioni e dati:

<sup>1</sup> Integrated Coastal Development Study and Plan - Interim Report, PAP/RAC – SOGREAH Consortium, 2005



- il numero di abitanti registrato è uguale al numero massimo di abitanti, infatti a causa della migrazione annuale è presente unicamente durante la stagione estiva
- per quanto riguarda la qualità degli scarichi idrici si fa riferimento ai valori di legge dell'Unione Europea (EU Wastewater Treatment Directive 91/271/EEC)

Parte dei dati utilizzati in questa analisi sono stati raccolti dagli esperti del Consorzio PAP/RAC – Sogreah. A questi dati sono stati aggiunti quelli relative all'area costiera "accessibile" per il turismo balneare calcolando il valore di capacità di carico del litorale.

Segue dettagliatamente l'analisi delle seguenti componenti:

- gestione delle acque reflue
- gestione dei rifiuti
- consumi energetici
- capacità di carico del litorale

### 3.2.2 Gestione delle acque reflue

Fermo restando l'assenza di un impianto di trattamento delle acque reflue (di cui esiste un recente progetto per 60.000 ae da realizzarsi a 10km dalla città), la rete fognaria, copre l'area urbana consolidata ma non le addizioni recenti ed il territorio circostante. Conseguentemente il carico inquinante che giunge al mare corrisponde alla somma degli sversamenti degli insediamenti.

Va inoltre osservato in merito sfruttamento delle risorse idriche va ancora una volta sottolineato come la facile reperibilità e la grande disponibilità ha determinato nella popolazione una marcata tendenza allo spreco.

La tabella seguente sintetizza la stima <sup>2</sup> dei carichi inquinanti, in alta ed in bassa stagione, anche alla luce di quanto anticipato in premessa, ovvero che:

1. tutte le acque reflue del comune di Saranda sono sversate nel canale di Cuka che a sua volta sfocia nella Baia di Saranda
2. che le acque reflue del comune di Aliko sono sversate nel canale di Cuka
3. l'impatto del carico inquinante sulla Baia di Saranda va quindi valutato come somma dei due contributi
4. l'ulteriore contributo negativo determinato dagli sversamenti dei comuni dell'hinterland non può invece essere determinato per la mancanza di dati attendibili.

---

<sup>2</sup> Si assume, in accordo con le stime effettuate dal PAP RAC che i turisti della regione che permangono 5-14 giorni producono un carico inquinante paragonabile con quello della popolazione residente. Diversamente i turisti giornalieri producono un carico inquinante assunto pari al 50% di quello della popolazione residente.

<b>Tab.3: Carichi inquinanti complessivi (Aliko e Saranda) - 2004</b>					
<b>SARANDA + ALIKO</b>	<b>Abitanti</b>	<b>Carico inquinante giornaliero</b>			
		<b>BOD<sub>5</sub></b> (kg/d)	<b>TKN</b> (kg/d)	<b>P</b> (kg/d)	<b>SS</b> (kg/d)
<b><u>Bassa stagione</u></b>					
Residenti	20.300	1.218	223	37	1.117
Presenze turistiche	215	13	2	0	12
Visitatori	16	0	0	0	0
<b>Totale in bassa stagione</b>	<b>20.532</b>	<b>1.231</b>	<b>226</b>	<b>37</b>	<b>1.129</b>
<b><u>Alta stagione</u></b>					
Residenti	42.292	2.538	465	76	2.326
Presenze turistiche	4.213	253	46	8	232
Visitatori	324	10	2	0	9
<b>Totale in alta stagione</b>	<b>46.829</b>	<b>2.800</b>	<b>513</b>	<b>84</b>	<b>2.567</b>

In accordo con il “National Diagnosis Analysis Report – Albania, 2003” sono stati osservati nella Baia di Saranda i seguenti fenomeni di eutrofizzazione a seguito del persistente scarico di acque reflue nella Baia di Saranda:

1. l’impoverimento e la frammentazione dell’habitat
2. la riduzione dei prati di Posidonia oceanica negli ultimi decenni
3. l’aumento della torbidezza delle acque marine negli ultimi decenni
4. l’osservazione di alghe nitrofile
5. una rilevante presenza di indicatori microbiologici (coliformi fecali, coliformi totali, streptococchi fecali)
6. una qualità delle acque marine corrispondente alla categoria V di quelle fluviali secondo la classificazione UNECE

Pur non potendo stabilire in che anno tale fenomeno si è avviato, l'aumento della torbidezza dell’acqua e la diminuzione dei prati di Posidonia oceanica durante gli ultimi decenni rivela che il livello di eutrofizzazione è in aumento ed ha raggiunto uno stadio avanzato.

Per l’esatta valutazione di impatto sarà determinante la scelta dell’inizio dei processi di eutrofizzazione con la conseguente determinazione della relativa popolazione

Va sottolineato che l’attuale carico inquinante che giunge in mare non può che aggravare tale aspetto.

### 3.2.3 Gestione dei rifiuti

La legislazione albanese prevede che sia il Municipio il responsabile per il rispetto della normativa per lo smaltimento dei rifiuti e per la gestione dei relativi servizi. Di fatto, però, le modalità di gestione dei rifiuti non prevedono una raccolta sistematica né una raccolta differenziata né tantomeno processi di recupero/riciclaggio.

Nei Comuni in cui non è attivo un sistema organizzato di raccolta<sup>3</sup>, tali rifiuti vengono semplicemente allontanati dai centri urbani e scaricati ai margini della periferia, solitamente lungo scarpate o a ridosso di corsi d'acqua.

L'allocazione dei rifiuti in siti non controllati ed in discariche abusive, fenomeno peraltro largamente diffuso, favorisce il rilascio, lungo tutta la fascia costiera, di sostanze inquinanti solubili con la conseguente infiltrazione nel sottosuolo.

L'attendibilità di tali dati deve essere valutata alla luce della carenza di opportuni sistemi di misurazione dei quantitativi di rifiuti intercettati. È stata infatti segnalata la diffusa mancanza di idonei registri di carico e scarico, nonché l'assenza di regolamentazione degli accessi ai siti di scarico ufficialmente presenti (che anche per questo motivo non possono essere considerati "discariche" a tutti gli effetti).

I dati sono quindi relativi ai soli rifiuti intercettati dai servizi di raccolta e rappresentano verosimilmente solo una parte limitata dei rifiuti effettivamente prodotti.

<b>Tab.4: Tonnellate di rifiuti intercettati nel periodo 1997-2004</b>								
	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>Saranda</b>	4.900	5.100	5.200	5.400	5.400	8.000	8.200	8.212
<b>Totale regionale</b>	<b>5.688</b>	<b>5.931</b>	<b>6.091</b>	<b>6.332</b>	<b>6.373</b>	<b>9.005</b>	<b>9.248</b>	<b>9.243</b>

La produzione di rifiuti nel Comune di Saranda è indubbiamente correlata ai flussi turistici e quindi legata alla stagionalità degli stessi.

La produzione dei rifiuti spesso può essere peraltro un indicatore della reale incidenza del fenomeno turistico che tendenzialmente sfugge ad un registrazione ufficiale. Nel caso di Saranda siamo di fronte all'indeterminatezza di tutta una serie di dati (popolazione, presenze, produzione di rifiuti,...) che rendono questa elaborazione assai poco significativa.

Comunque, sulla base di queste stime i rifiuti totali prodotti nel 2004 sono di 9.243 ton. Ipotizzando una ragionevole produzione procapite dei residenti pari ad 1 Kg/giorno, si stima una produzione totale annua di:  $20.300 * 1\text{kg} * 365 = 7.410$  tonnellate circa.

Considerando quindi il totale delle presenze turistiche nel 2004, si ottiene per differenza una stima della produzione procapite turista di circa 5kg/giorno, dato che appare poco attendibile.

### 3.2.4 Consumi energetici

L'energia è un problema di carattere nazionale. Se infatti la produzione sarebbe sufficiente per il fabbisogno interno, l'esportazione verso gli Stati confinanti ed una rete in cattivo stato di conservazione e tecnologicamente superata, riducono quella effettivamente disponibile con conseguenti frequenti blak-out.

Come a livello nazionale, anche l'area di Saranda è servita da un servizio elettrico e conseguentemente anche di approvvigionamento idrico inaffidabili che costituiscono un

<sup>3</sup> Da questo punto di vista i soli Comuni in cui è attualmente attivo un tale servizio di raccolta (fermo restando che il servizio è comunque effettuato solo esclusivamente nell'area urbana) sono Himara, Orikum, Valona, Saranda e Delvine, mentre alcune fonti riferiscono che anche nel Comune di Finiq ci si stia attivando per organizzare un sistema di raccolta.

indubbio problema per la gestione delle strutture ricettive e quindi un limite all'appetibilità turistica<sup>4</sup>.

Per affrontare il problema dell'emergenza energetica una politica di risparmio può sembrare sicuramente sensata ma sarebbe poco comprensibile per gli operatori a fronte delle condizioni socio-economiche e delle aspettative circa lo stile di vita dei cittadini albanesi.

Più interessante, anche in relazione ai tempi relativamente brevi di applicazione, sarebbe dunque una politica di autoproduzione energetica che renderebbe gli operatori indipendenti dal black out e quindi in grado di fornire un servizio più efficiente e più ecologico qualora venisse coadiuvato da un sistema fotovoltaico rispetto all'attuale utilizzo di generatori diesel.

### 3.2.5 La capacità di carico del litorale rispetto al turismo balneare

L'inaccessibilità e l'isolamento dovuti alla scarsa infrastrutturazione oltre che a ragioni storiche e politiche hanno di fatto contribuito a conservare il mare e l'ambiente al di fuori delle poche aree urbanizzate intatti. Il litorale dell'area di Saranda è infatti complessivamente non ancora compromesso con numerose baie e macchia mediterranea che lambisce il mare che costituiscono nell'insieme un sistema paesaggistico di notevole interesse e con un indubbio potenziale turistico.

Tali aspetti vanno interpretati alla luce dell'occupazione di suolo: l'87% della fascia costiera è infatti ancora ineditato a testimonianza del fatto che lo sviluppo urbano è ancora agli inizi e gran parte del territorio è ancora non compromesso.

In particolare, il recente sviluppo alberghiero si è concentrato lungo la costa tra Saranda e il canale di Cuka.

La vicinanza del Parco di Butrinto, posto all'estremità meridionale della Provincia, costituisce inoltre un valore aggiunto per la città di Saranda, che potrebbe funzionare da cerniera tra l'isola di Corfù, situata pochi chilometri più a largo, ed il relativo flusso turistico ed il parco stesso.

Butrinto a parte, la baia di Kakome e la spiaggia di Krokeza, localizzate rispettivamente 17 km a nord di Saranda e 22 di km a sud di Porto Palermo, rappresentano, sotto il profilo dell'attrattiva turistica, le più significative località dell'area.

Nella Baia di Kakome, area militare oggi dismessa, di cui rimane una banchina ormai in rovina, sono tra l'altro ancora visibili le vestigia del convento di Santa Maria. La vicina Krokeza, poco più a nord, è una spiaggia molto scenografica e ad oggi uno dei luoghi più frequentati dai turisti.

Dal punto di vista turistico, Ksamil rappresenta un elevato potenziale per lo sviluppo alberghiero con il golfo, le isole, le piccole spiagge sabbiose e la macchia mediterranea.

---

<sup>4</sup> Anche se un significativo investimento di fondi internazionali ha promosso la realizzazione di un impianto di trattamento delle acque reflue, tale impianto non è stato ancora portato a compimento e la stazione di pompaggio rimane comunque spesso inattiva per mancanza di energia elettrica. Allo stesso modo a Ksamil la stazione di pompaggio dell'acquedotto funziona mediamente un'ora al giorno a causa delle interruzioni di alimentazione energetica.

Verso nord il paesaggio costiero è stato invece compromesso dall'insediamento illegale di Limion e da due cave.

Lo sviluppo della rete stradale è però estremamente limitato e versa generalmente in un cattivo stato di conservazione con il conseguente allungamento dei tempi di percorrenza.

La condizione delle rete viaria costituisce dunque un fattore limitante allo sfruttamento a fini turistici delle aree sopraccitate, non prossime alla città e che invece costituiscono il vero patrimonio potenziale di sviluppo turistico.

Conseguentemente l'area litorale più direttamente sfruttabile per il turismo balneare è quella in prossimità della città di Saranda e della strada costiera che si sviluppa per 5 km circa<sup>5</sup> ma con caratteristiche qualitative non di pregio.

Una stima approssimativa della capacità di accoglienza del litorale si attesta quindi attorno ai 4.000 turisti balneari/giorno.

---

<sup>5</sup> Si stima la superficie di questa esigua lingua di arenile ghiaioso in 2,5ha circa

## 4 Conclusioni

Dall'analisi e dalle valutazioni svolte è emerso come la capacità di carico ambientale sia l'elemento cruciale per il territorio di Saranda.

Lo sviluppo turistico è di fatto "limitato" da un superamento della capacità di carico ambientale del territorio di Saranda, in parte indotta dal turismo stesso ed in parte indipendente dal turismo ma intrinseca allo sviluppo urbano della città.

Questi risultati ci permettono di affermare la attuale non sostenibilità dello sviluppo turistico di Saranda e l'urgente necessità di operare azioni ed investimenti atti a ripristinare un livello di capacità ambientale sostenibile.

Le principali indicazioni emerse dalla valutazione della Capacità di Carico Turistico vengono riassunte in una tabella organizzata secondo uno schema SWOT e tengono conto di tutti gli aspetti dello sviluppo turistico di Saranda intesi in termini di punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce.

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"><li>- Nuova destinazione turistica</li><li>- Bellezza del paesaggio naturale</li><li>- Una costa intatta nella parte nord</li><li>- Densità di risorse culturali</li><li>- Parco Nazionale di Butrinto</li><li>- Clima temperato</li><li>- Saranda quale punto di riferimento urbano con servizi avanzati</li><li>- Prossimità ai principali mercati della domanda europea</li><li>- Prodotti di nicchia (bird watching, parapendio, ecc.)</li><li>- Prossimità a Corfu e Igoumenitsa</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sviluppo urbano senza controllo a Saranda e Ksamili</li><li>- Paesaggio compromesso dagli edifici realizzati o in via di costruzione</li><li>- Mancanza di una efficace strategia pubblica sulla pianificazione dell'uso del suolo</li><li>- Mancanza di una chiara visione del turismo come settore economico</li><li>- Problemi di accessibilità</li><li>- Villaggi tradizionali abbandonati nelle aree rurali</li><li>- Carenza di formazione degli operatori turistici</li><li>- Forte impatto ambientale in termini di rifiuti solidi abbandonati</li><li>- Tratti di costa con acque di mare inquinate a causa di scarichi idrici abusivi</li><li>- Continue interruzioni dell'erogazione dell'energia elettrica</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancanza di educazione ambientale</li> <li>- Mancanza di collegamenti navali diretti con l'Italia</li> </ul>
<b>Opportunità</b>	<b>Minacce</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tour operators interessati ad individuare nuove destinazioni</li> <li>- Apertura di nuovi mercati nell'Europa Centrale</li> <li>- Sviluppo dell'ecoturismo nell'entroterra</li> <li>- Migliore gestione ambientale delle strutture ricettive costiere attraverso introduzione di tecnologie ambientali (fotovoltaico, fitodepurazione, compostaggio, ecc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alta competizione con le altre destinazioni del Mediterraneo</li> <li>- Mancanza di interventi immediati per lo sviluppo di un turismo alternativo</li> <li>- Degenerazione degli impatti ambientali e totale declino della destinazione</li> <li>- Rischi idrogeologici dovuti all'eccessive edilizia costiera</li> </ul>

## 5 Quali raccomandazioni per lo sviluppo turistico di Saranda? Pianificazione strategica ed ecoturismo.

Saranda rappresenta, come più volte messo in evidenza, il principale centro turistico dell'Albania meridionale: il suo sviluppo ha di fatto conseguenze per tutta la Regione di Valona. La scelta di un modello per il governo di tale sviluppo è quindi questione di rilevante interesse tanto da rappresentare per tutto il paese un possibile riferimento.

Non si può in tal senso non tenere conto del trend mondiale che vede prossimo alla saturazione il mercato del turismo di massa e viceversa ancora ricco di prospettive quello rivolto a particolari nicchie. In seguito ad un confronto con i principali attori del territorio di Saranda è possibile esprimere le seguenti considerazioni per uno sviluppo più sostenibile del turismo:

1. Il turismo di Saranda dovrebbe puntare su un modello più qualificato e sostenibile basato sulla domanda di risorse culturali, ambientali e di ecoturismo piuttosto che su un massiccio incremento del turismo balneare. Tale tipologia di turismo è peraltro generalmente accompagnata dalla realizzazione di strutture ricettive ad elevato impatto (quali hotel multi-piano e fronte mare) con pesanti conseguenze ambientali e paesaggistiche;
2. E' indispensabile la definizione di un Piano Regolatore Comunale e di immediate misure di salvaguardia ambientale, per la regolamentazione dello sviluppo edilizio ed il contenimento/gestione degli abusi. In tal senso, preso atto della situazione attuale e della propensione all'abusivismo sembra necessario introdurre dei criteri di accettazione/non accettazione certi per la valutazione dell'urbanizzazione abusiva;
3. La pianificazione dovrebbe basarsi su una più attenta analisi dei bisogni futuri attraverso un continuo coinvolgimento di tutti gli stakeholder (attraverso attivazioni di processi partecipativi) inclusi i turisti anche allo scopo di identificare le aspettative della domanda turistica straniera;
4. Un nuovo piano per lo sviluppo urbano deve tener conto dell'esigenza di nuovi spazi pubblici e di infrastrutture adeguate alla crescita esponenziale di volumetrie abitative negli ultimi anni. Tale progettazione deve garantire l'integrazione con la particolare morfologia del territorio di Saranda costituendo una sistema di supporto per uno sviluppo turistico sostenibile;
5. La scelta di uno sviluppo economico basato sul turismo deve necessariamente comportare un modello di gestione che identifichi, preservi e valorizzi le risorse culturali ed ambientali come presupposti dello sviluppo economico stesso;
6. In particolare devono essere identificati i seguenti strumenti di gestione ambientale per il Comune di Saranda: Piano di gestione integrata dei rifiuti urbani, piano di gestione integrato delle risorse idriche (integrando gli aspetti di risparmio idrico con quelli di



gestione dei reflui), piano di gestione dei consumi energetici, piano di gestione della qualità delle acque di mare, ecc.;

7. Per inserire progressivamente la Regione Valona nel circuito turistico mondiale sembra necessario puntare inizialmente sulle aree di maggiore attrattiva e prossime alle grandi vie di accesso. Da questo punto di vista Saranda e Butrinto rappresentano, per la loro collocazione e per la ricchezza delle risorse storiche e paesaggistiche, una importanza strategica ed un possibile volano per tutto il turismo albanese;
8. Anche tenendo conto di una più diffusa distribuzione della ricchezza e delle ormai sempre crescenti aspettative della popolazione è indispensabile attivare nell'entroterra dei circuiti economici prima ancora che turistici legati alle produzioni agricole locali come supporto per il turismo costiero;
9. Se l'ecoturismo rappresenta un obiettivo di sostenibilità e qualità ed un indubbio investimento per il futuro economico e turistico dell'Albania, i tempi non sembrano ancora maturi per una sua piena realizzazione. Da questo punto di vista è indispensabile attivare progetti pilota a sostegno del turismo albanese e serie politiche di educazione ambientale. Lo scopo è quello di alimentare una diffusa consapevolezza che, al di là di intenti moralistici ancora poco comprensibili e condivisibili negli operatori albanesi, la salvaguardia ambientale e forme di turismo sostenibile rappresentano a medio-lungo termine una fonte certa di ricchezza e benessere.