



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea magistrale in  
Sviluppo Interculturale dei Sistemi Turistici

Tesi di Laurea

# **Il fenomeno dell'*overtourism* nelle realtà insulari: il caso studio dell'Isola di Pasqua**

**Relatore**

Ch. Prof. Nicola Camatti

**Correlatrice**

Ch.ma Prof.ssa Maria Bruna Zolin

**Laureando**

Matteo Palombi

Matricola 877585

**Anno Accademico**

2019 / 2020



# INDICE

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPITOLO I. L'Overtourism nelle località turistiche .....</b>	<b>3</b>
1.1 Cenni storici ed evoluzione del fenomeno turistico .....	3
1.2 Gli impatti del turismo sulle destinazioni e la nascita del fenomeno dell'overtourism .....	7
1.3 La Capacità di Carico di una meta turistica (CCT).....	10
1.4 Gli indicatori per la determinazione della capacità di carico di una destinazione.....	18
1.5 Lo sviluppo teorico di una località turistica.....	37
1.6 Lo sviluppo sostenibile del turismo .....	41
<b>CAPITOLO II. L'Isola di Pasqua e il Parco Nazionale di Rapa Nui.....</b>	<b>47</b>
2.1 Analisi demografica, geografica e storica .....	47
2.1.1 Sintesi demografica .....	47
2.1.2 Sintesi ambientale.....	49
2.1.3 Sintesi storica .....	50
2.2 Gli impatti del turismo sull'isola.....	56
2.3 Analisi degli impatti del turismo sulla popolazione residente .....	58
2.4 Il contesto del Parco Nazionale di Rapa Nui ed il suo valore archeologico ....	60
2.3.1 Il patrimonio archeologico .....	62
2.3.2 Presenze all'interno del Parco Nazionale di Rapa Nui tra il 2002 ed il 2017.....	66
<b>CAPITOLO III. Analisi dell'offerta turistica e dati relativi al settore .....</b>	<b>69</b>
3.1 Le attività, i servizi turistici e le attrazioni culturali dell'Isola .....	69
3.2 L'offerta ricettiva della destinazione .....	73
3.3 La domanda turistica dell'Isola di Pasqua .....	74

3.3.1 Arrivi nella destinazione dal 2009 al 2013 .....	74
3.3.2 Stima e previsione degli arrivi nella destinazione fino al 2030 .....	78
3.3.3 La profilazione del turista .....	79
<b>CAPITOLO IV. La Capacità di Carico Demografica della destinazione e la Legge n. 21.070/2018.....</b>	<b>83</b>
4.1 “La Legge per la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell’Isola di Pasqua” .....	83
4.2 Lo studio della Capacità di Carico Demografica dell’Isola di Pasqua.....	88
4.3 Le politiche previste nel Piano di Gestione della CCT .....	100
4.3.1 Sanità.....	100
4.3.2 Educazione .....	102
4.3.3 Patrimonio archeologico.....	103
4.3.4 Connettività .....	104
4.3.5 Residenzialità .....	105
4.3.6 Sviluppo turistico.....	107
4.3.7 Risorse naturali .....	107
4.3.8 Ambiente e cambiamento climatico.....	108
4.4 Analisi del modello utilizzato.....	110
<b>CONCLUSIONI.....</b>	<b>115</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>119</b>
<b>SITOGRAFIA .....</b>	<b>134</b>
<b>APPENDICE .....</b>	<b>135</b>

## INTRODUZIONE

Il turismo è un fenomeno che pone le proprie radici già nell'antichità. Nonostante in passato si trattasse maggiormente di un'attività elitaria, nel corso degli anni questa attività ha coinvolto un numero sempre più alto di persone, spinte, nella maggior parte delle volte, dal desiderio di avventura e di conoscenza del mondo che li circonda.

Oggigiorno infatti, esso si è trasformato in un fenomeno trasversale, rappresentando uno dei maggiori settori al momento in rapida espansione in grado di apportare un impatto significativo sull'economia globale.

Tuttavia, questa crescita ha portato con sé non soltanto impatti positivi, ma anche implicazioni negative; quest'ultime hanno portato alla luce un nuovo fenomeno denominato *Overtourism*: questo neologismo, riconducibile quasi ad un approccio puramente numerico, in realtà può interessare sia destinazioni in grado di accogliere milioni di visitatori, sia delle piccole comunità.

Il presente lavoro di tesi si pone come obiettivo quello di descrivere uno dei luoghi più remoti al mondo, analizzarne le caratteristiche e gli impatti che un'attività come quella turistica ha apportato in un contesto già profondamente interessato dalla fragilità del proprio ecosistema e di illustrare infine, le politiche adottate dalla destinazione per contrastare le criticità riscontrate.

Nel primo capitolo vengono introdotti, dopo un breve approfondimento sullo sviluppo del turismo, gli impatti positivi e negativi apportati nelle destinazioni da questa attività sociale ed economica, focalizzandosi principalmente sul fenomeno dell'*overtourism*.

Il secondo capitolo presenta l'analisi della destinazione presa in esame, l'Isola di Pasqua, o come viene denominata lingua rapanui, Rapa Nui. Questa, riguarderà gli aspetti legati alla demografia, la geografica e la storia pasquense, oltre alla descrizione del grandioso patrimonio archeologico rappresentato dai megaliti denominati Moai

presenti sul tutto il territorio insulare e principalmente racchiusi all'interno del Parco Nazionale di Rapa Nui, iscritto, dal 1995, nella lista dei Beni Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO.

Il terzo capitolo si concentra sull'analisi della domanda e dell'offerta turistica presente nella destinazione: per quanto concerne la prima, verranno presentati gli ultimi dati accessibili inerenti gli arrivi e la profilazione del turista medio che visita annualmente il territorio insulare, mentre per quanto riguarda la seconda, verranno descritti i diversi servizi da cui essa è composta.

Nel quarto capitolo infine, vengono presentate le diverse politiche proposte dalle istituzioni e necessarie a contrastare le criticità rilevate dallo Studio della Capacità di Carico dell'Isola di Pasqua: tra queste, l'entrata in vigore della Legge n. 21.070/2018 che “regola l'esercizio dei diritti che riguardano la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell'Isola di Pasqua”, costituisce una peculiarità adottata dalla destinazione ed una possibile soluzione per territori che presentano, analogamente situazioni simili.

# **CAPITOLO I. L'*Overtourism* nelle località turistiche**

## **1.1 Cenni storici ed evoluzione del fenomeno turistico**

Il turismo rappresenta un fenomeno molto significativo nella nostra società nonostante esso presenti una storia antica complessa durante la quale lo spostamento, ed in particolare il viaggio, ha acquisito una serie di significati che oggi persistono. Tra questi, il valore dell'esperienza esistenziale, infatti, rappresenta da sempre una fonte per i viaggiatori.

Nella storia dell'umanità, le prime forme di questo fenomeno possono essere attribuite già dall'epoca classica dove l'uomo comincia a viaggiare per motivazioni simili a quelle attuali, ovvero per ragioni culturali, religiose e di svago.

In alcune civiltà antiche come quella greca, romana ed egizia si riscontravano spostamenti da parte di persone appartenenti soprattutto ad un ceto alto della società e testimoniate da scritti storici come l'Iliade e l'Eneide.

Nell'antica Grecia, ad esempio, le credenze religiose spingevano i fedeli verso i luoghi in cui gli oracoli avrebbero pronunciato la parola degli Dei, favorendo quindi le prime forme di pellegrinaggio religioso. Questi primi spostamenti di massa dell'epoca non avvenivano però solamente per motivi religiosi ma anche per assistere alle prime edizioni dei giochi olimpici.

Durante il Medioevo, vista la comparsa di guerre e pestilenze, la pratica del viaggio avvenne molto meno e gli spostamenti avevano luogo solamente per motivi di estrema necessità sebbene i pellegrinaggi tornarono protagonisti nel XI secolo, quando, grazie al miglioramento delle condizioni politiche, sociali ed economiche, le nuove mete religiose divennero per i cristiani Roma, Santiago de Compostela e Gerusalemme e per gli islamici la Mecca: tradizioni che ancora oggi muovono enormi flussi di visitatori.

Nel XVII secolo cominciò una pratica comune tra i giovani aristocratici britannici che prese il nome di *Grand Tour* e che consisteva in un viaggio a fini culturali verso le mete dell'Europa continentale.

È in questo periodo che nacque una timida prima distinzione fra turista e viaggiatore: se si analizza etimologicamente la parola turista, infatti, essa deriva da *tour-ist*<sup>1</sup>, chiaro riferimento a quella avventura che veniva compiuta dai rampolli di corte.

Qualche secolo più tardi, in Inghilterra, Thomas Cook fondò la prima agenzia di viaggi e fu il primo organizzatore delle prime gite per i lavoratori che usufruirono per la prima volta di ferie pagate<sup>2</sup> e del diritto al tempo libero.

Nel 1841 quindi, fu l'imprenditore inglese il precursore del turismo moderno e colui che concepì le prime vacanze tutto incluso all'interno del territorio britannico.

Il turismo, così come lo conosciamo oggi, è un fenomeno sociale la cui nascita può essere ricondotta difatti, allo scorso secolo a seguito di una serie di evoluzioni economiche, sociali, culturali e tecnologiche cominciate nell'Ottocento ed il quale, a partire dal secondo dopoguerra ed in particolare con il boom economico degli anni Sessanta, si è trasformato in una vera e propria industria in grado di generare reddito nei diversi sistemi economici contribuendo inoltre allo sviluppo socioeconomico e culturale di molte destinazioni (Treccani).

La crescita di questo settore nel corso degli anni poi, è stata facilitata da fattori come lo sviluppo urbanistico delle città, dei sistemi di trasporto con la nascita di tariffe low cost e dallo sviluppo economico di nuove realtà emergenti che hanno fatto delle proprie città delle vere e proprie mete turistiche (Jordan, 2016; Harrison e Sharpley, 2017).

La digitalizzazione del settore con l'avvento delle piattaforme *peer-to-peer*, come Airbnb e Couchsurfing e l'introduzione delle OTAs (*Online Travel Agencies*), ha rivoluzionato non solo il modo di viaggiare ma ne ha migliorato anche l'accessibilità: la

---

<sup>1</sup> Secondo l'Oxford English Dictionary, la parola turismo e le sue conseguenti derivazioni apparvero per la prima volta nel libro "The voyage of Italy" di Richard Lassels e risalente al XVII secolo.

<sup>2</sup> "Bank Holiday Act", <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.berr.gov.uk/whatwedo/employment/bank-public-holidays/bank-public-holidays/page18882.html>



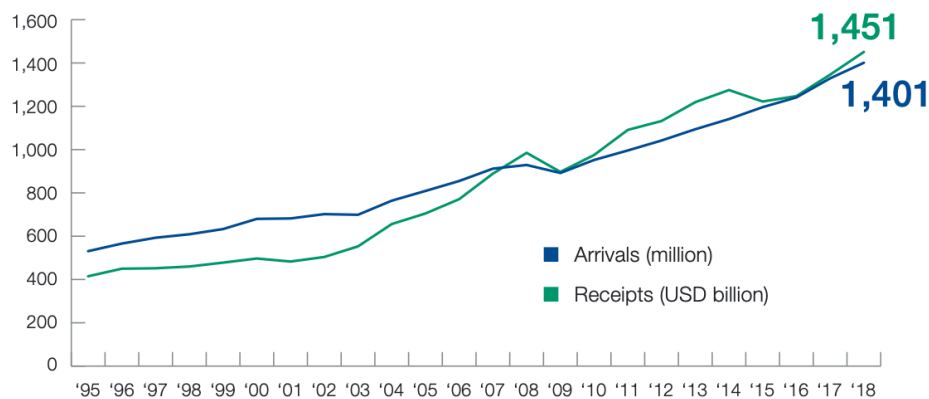
nascita del cosiddetto *Turismo 2.0* nel corso degli ultimi anni infatti, ha reso il turismo un prodotto a “portata di click” (Baggio e Corigliano, 2010).

Le prime consentono di vivere un’esperienza turistica alternativa che molto spesso si trasforma con un contatto diretto con i residenti: la novità introdotta dalla piattaforma Airbnb infatti, denominata *Experience*, offre ai viaggiatori delle attività accompagnate dagli esperti locali.

Grazie alle OTAs invece, è possibile prenotare viaggi e personalizzare pacchetti vacanza in base alle proprie necessità e direttamente online senza ricorrere alle classiche agenzie di viaggio.

Nel corso degli ultimi anni il turismo - inteso come insieme di domanda ed offerta turistica - è diventato un fenomeno in grado di contribuire al 10,3% del PIL globale rappresentando uno dei maggiori settori al momento in rapida espansione in grado di apportare un impatto significativo sull’economia globale (UNWTO, 2019).

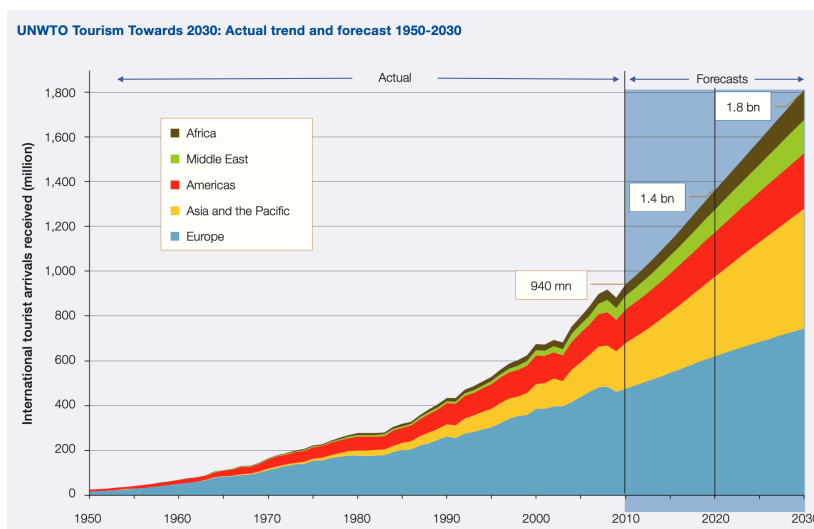
GRAFICO 1 - LA SPESA ED IL NUMERO DI ARRIVI INTERNAZIONALI NEGLI ANNI 1995-2019



FONTE: UNWTO (2019)

Secondo il report della World Tourism Organization (UNWTO, 2019) - l’agenzia ONU responsabile del turismo - nel 2019 il flusso relativo agli arrivi internazionali è cresciuto del 4% rispetto l’anno precedente, raggiungendo circa 1,4 miliardi di unità ed una spesa totale di quasi 1,5 miliardi di dollari (Grafico 1).

GRAFICO 2 - LA TENDENZA DEI DATI SUGLI ARRIVI INTERNAZIONALI DAL 1950 E LE PREVISIONI AL 2030



FONTE: UNWTO (2017)

Per giunta, secondo una stima dell'UNWTO è prevista un'ulteriore crescita del 3,3% annuo che, nel 2030, raggiungerà circa 1,8 miliardi di arrivi<sup>3</sup>: una cifra decisamente notevole se si prendono in considerazione i 25 milioni del 1950 ed i 940 milioni circa del 2010 (Grafico 2).

In conclusione, l'evoluzione del fenomeno turistico può essere contraddistinto da quattro diverse epoche (Battilani, 2003):

- 1.L'epoca denominata *prototurismo*, che parte dalla Roma antica alla Rivoluzione industriale e cui fenomeno turistico ricopriva esclusivamente cerchie ristrette dell'aristocrazia;
- 2.L'epoca del *turismo moderno*, che val dal Cinquecento al Novecento e che resta un fenomeno dedicato all'élite e la nascita delle prime strutture turistiche;
- 3.L'epoca del *turismo di massa*, di carattere novecentesco in cui tutti i ceti sociali ebbero accesso al turismo per la prima volta;

<sup>3</sup> World Tourism Organization (2011), *International Tourist to hit 1.8 billion by 2030*, UNWTO, Madrid, <https://www.unwto.org/archive/global/press-release/2011-10-11/international-tourists-hit-18-billion-2030>

4.L'epoca del *turismo globale*, contemporanea e con inizio alla fine del Novecento, caratterizzata dalla maggior parte delle scoperte e che diversifica i turisti in base alle loro esperienze turistiche.

## **1.2 Gli impatti del turismo sulle destinazioni e la nascita del fenomeno dell'*overtourism***

Durante le ultime quattro decadi, la letteratura ha prodotto diversi studi riguardanti sia gli effetti positivi che quelli negativi generati dalla crescita del fenomeno turistico (e.g. Bryden, 1973; Tribe, 1999; Vogel, 2001; Archer et al., 2005; Diedrich et al, 2009, Ahmad et al., 2018).

Negli studi effettuati da Van der Borg et al. (1996) inoltre, viene descritta l'importanza dell'impatto economico derivante dal turismo nelle città d'arte.

Inoltre, l'attività turistica ha rappresentato un sinonimo di sviluppo sociale ed economico negli ambienti rurali e urbani in quei Paesi avanzati o in via di sviluppo (Ashworth e Page, 2011; Robinson e Picard, 2006; Sharpley e Telfer, 2015; Van der Borg et al., 1996) attraverso strategie basate però, per lo più sull'importanza della quantità piuttosto che la qualità e gli interessi dei visitatori (Camatti et al., 2020).

L'analisi delle implicazioni negative derivanti dal turismo, nel corso degli ultimi anni, ha portato alla luce un nuovo fenomeno denominato *Overtourism* (Ali, 2018), precursore degli studi effettuati sulla pressione esercitata dai turisti in determinate destinazioni (Boissevain, 1977; T.A. Williams, 1979) e sul rischio di saturazione delle destinazioni (UNWTO, 1981).

Nella lingua italiana esso può essere tradotto come "sovraffollamento turistico", il che, semanticamente parlando, potrebbe far pensare ad un approccio puramente numerico.

Secondo Gonzalez et al. (2018) tale concetto però, risulta relativo in quanto anche una piccola comunità visitata da poche persone è in grado di soffrire gli effetti derivanti dall'*overtourism* tanto quanto una destinazione in grado accoglierne milioni, in quanto la saturazione può avvenire in entrambi i casi.

Ragion per cui, nel corso degli ultimi anni, le ricerche (Milano, 2017) condotte sugli elementi distintivi in grado di contribuire a questo fenomeno si sono concentrate su:

- L'aumento dei prezzi nel settore immobiliare riguardanti l'affitto e la vendita di proprietà.
- La congestione e la privatizzazione degli spazi pubblici.
- La diminuzione e la perdita del potere di acquisto da parte della popolazione residente.
- Lo squilibrio tra il numero dei visitatori e quello dei residenti.
- La precarizzazione e l'eventuale stagionalità del lavoro nel settore turistico.
- La trasformazione del tessuto commerciale.
- La crescita del turismo crocieristico e la presenza costante di croceristi spesso considerati come "escursionisti".
- L'impatto ambientale, la contaminazione, l'inquinamento e la produzione di rifiuti.

Sulla base degli diversi elementi analizzati quindi, il fenomeno dell'*overtourism* è stato definito dall'Organizzazione mondiale del turismo come: "l'impatto del turismo su una destinazione, o parti di essa, che influenza eccessivamente e in modo negativo la qualità della vita percepita dei cittadini e/o la qualità delle esperienze dei visitatori" (UNWTO, 2018).

Tale fenomeno quindi, è in grado di influenzare la vivibilità di un luogo sia dal punto di vista dei residenti che da quello dei visitatori. A proposito, come illustrato da Camatti et al. (2020), la qualità dei visitatori è in grado di determinare il comportamento della comunità locale verso il turismo.

Durante gli ultimi anni difatti, la percezione sociale di questa attività ha subito dei cambiamenti e favorito la nascita di nuovi movimenti di protesta contro alcuni fenomeni come:

- I processi di gentrificazione<sup>4</sup> e turistificazione nella città di Berlino (Füller e Michel, 2014; Novy, 2016).

---

<sup>4</sup> Termine coniato nel 1964 da R. Glass e con il quale si intende quel fenomeno di rigenerazione e rinnovamento delle aree urbane, tipica delle "città globali". Gli effetti della gentrificazione consistono in un radicale mutamento delle aree più depresse delle città industriali in termini sia di ambiente costruito sia della composizione sociale (Treccani, 2012).

- Le tensioni dovute alle trasformazioni socio-spaziali ed ai processi di turistificazione delle Favelas a Rio de Janeiro (Broudehoux, 2016).
- L'exasperazione sociale dovuta all'espropriazione delle abitazioni ed ai processi di rivalorizzazione e turistificazione urbana nel centro storico di Palma di Maiorca (Vives-Miró e Rullan, 2017).
- L'irritazione ed il malessere generale sviluppatosi intorno alla congestione e alla trasformazione socio-spaziale del centro di Amsterdam (Gerritsma e Vork, 2017; Pinkster e Boterman, 2017).
- La comparsa di mobilitazioni di massa riguardanti gli impatti del turismo nella città di Parigi e nello specifico la proliferazione di appartamenti turistici (Gravari-Barbas e Jacquot, 2016).
- La denominata "Sindrome di Airbnb" nella città di Reykjavík (Mermet, 2017).
- La nascita del Comitato "No Grandi Navi" e delle relative proteste contro le navi da crociera nella città di Venezia (Vianello, 2016).
- Le proteste dei cittadini di Hong Kong contro i turisti cinesi (Garrett, 2016).
- La comparsa di movimenti di resistenza contro lo sfruttamento delle risorse locali e del territorio volti allo sviluppo turistico (Routledge, 2001).

Secondo uno studio della Commissione per i trasporti ed il turismo (TRAN) del Parlamento Europeo, l'*overtourism* viene espressamente definito come: "la situazione in cui l'impatto del turismo, in determinati momenti ed in determinati luoghi, supera le soglie di capacità fisica, ecologica, sociale, economica, psicologica e/o politica" (Peeters et al., 2018).

Ricapitolando quindi, agli impatti del turismo possono essere riconducibili tre concetti quali l'*overtourism*, la capacità di carico ed il turismo sostenibile; per ognuna di esse inoltre, è possibile attribuire l'idea che gli effetti benefici dell'attività turistica dipendano dalla qualità e dalla quantità dei visitatori in una determinata area (Briguglio e Avellino, 2019).

### **1.3 La Capacità di Carico di una meta turistica (CCT)**

Come descritto in precedenza, la pressione esercitata dal turismo necessita di modelli sostenibili in grado di preservare le risorse naturali e culturali delle destinazioni.

In questo contesto trova fondamento lo strumento della Capacità di Carico Turistica (CCT), una metodologia di calcolo finalizzata a quantificare il numero ottimale di visitatori che una destinazione è in grado di accogliere (Coccosis H., Mexa A., 2004) e che rappresenta inoltre, un elemento chiave per quanto riguarda lo sviluppo sostenibile di una destinazione (Saveriades, 2000).

La capacità di carico è un concetto che venne introdotto inizialmente in biologia per indicare “il limite o il livello raggiunto dalle dimensioni della popolazione di una specie, data la resistenza ambientale indigena alla sua zona” (Lein, 1993) o "La capacità di un ecosistema di supportare organismi sani mantenendo la sua produttività, adattabilità e capacità di rinnovamento" (CARC, 2002).

In un contesto di pianificazione o gestione ambientale, invece, il fenomeno è stato definito come “la capacità di un sistema naturale o artificiale di assorbire la crescita della popolazione senza un degrado significativo” (Schneider, 1978) o, analogamente, “il grado di attività antropica che una regione può sostenere mantenendo una qualità di vita accettabile per un tempo indeterminato” (Bishop et al., 1974).

A partire dagli anni '80, la capacità di carico venne accostata per la prima volta al fenomeno turistico e definita come la soglia della attività turistica oltre la quale le strutture risultano saturate (capacità fisica), l'ambiente degradato (capacità ambientale) e il godimento percepito dai visitatori diminuito (capacità sociale o psicologica) (Pearce, 1981).

Nello stesso anno, secondo l'Organizzazione mondiale del turismo “la capacità di carico di una località turistica è costituita dal numero massimo di persone che visitano, nello stesso periodo, la località senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche,

economiche e socioculturali e senza ridurre la soddisfazione dei turisti” (UNWTO, 1981).

Secondo Middleton e Hawkins (1998) si tratta “della misura del limite oltre il quale un’area è in grado di sopportare gli impatti negativi del turismo e la tolleranza dell’attività turistica nelle diverse infrastrutture presenti”.

Chamberlain (1997) la definisce come “il livello di attività umana che un'area è in grado di ospitare senza che quest’ultima si deteriori, che la qualità della comunità residente ne sia colpita negativamente o quella dei visitatori subisca un declino”.

Per Clark (1997) invece, si tratta di “un livello di soglia attività turistica oltre il quale si possono verificare dei danni ambientali, soprattutto negli habitat protetti”.

Sempre secondo l’autore, inoltre, “l’effettivo limite di capacità di carico, in termini di visitatori, oppure rispetto ad altri parametri, rappresenta un giudizio basato sul livello di cambiamento che può essere accettato sia per quanto riguarda la sostenibilità delle risorse, che la soddisfazione degli utenti e gli impatti socio-economici associati” (Clark, 1997).

Secondo Williams (2009), “il concetto di capacità di carico può essere esteso a qualsiasi tipo di ambiente, che sia naturale o artificiale”.

Nonostante l’esistenza in letteratura di varie definizioni riguardanti la capacità di carico, secondo diversi autori non è ancora possibile adottarne una univoca in grado di caratterizzare questo concetto (Saveriades, 2000; Coccossis e Mexa, 2004).

La maggior parte delle definizioni però, racchiude due aspetti importanti, quali il “problema di capacità”, ovvero quanti visitatori una destinazione è in grado di sopportare prima che si verifichino degli impatti negativi ed un “problema di percezione della capacità”, ossia quanto il turismo incida sulla tollerabilità riguardante la soddisfazione dei visitatori (Coccossis e Mexa, 2004).

Infine, è possibile affermare come il minimo comune denominatore tra le diverse definizioni riguarda la consapevolezza di creare un equilibrio tra le due parti - i turisti e la popolazione locale - salvaguardandone soprattutto il territorio circostante.

Come detto in precedenza, se in un primo momento la capacità di carico venne accostata solamente agli aspetti puramente ambientali, l'esigenza di un approccio multidimensionale che unisca allo stesso tempo dimensioni sociali, economiche ed ambientali ha preso il sopravvento nell'ottica dello sviluppo sostenibile di una destinazione (Ritchie e Crouch, 2000).

Secondo Getz (1983), nell'ottica di un approccio multidimensionale vanno considerati sei diversi fattori principalmente di tipo fisico, economico, sociale, psicologico, ecologico e politico.

Mowforth e Munt (2003) li definiscono nella seguente maniera:

- Capacità fisica: determina il livello di sviluppo turistico oltre il quale le infrastrutture risultano sature o si verifica il deterioramento dell'ambiente fisico circostante. L'uso eccessivo dovuto al sovraffollamento turistico, oltre ad uno sviluppo inadeguato della rete infrastrutturale possono contribuire a tali fenomeni.
- Capacità economica: costituisce la capacità di una destinazione di racchiudere all'interno del proprio sistema delle attività turistiche che sostituiscono, di conseguenza, le attività essenziali per la vita della comunità locale. A tale proposito, vedasi il fenomeno dello spiazzamento o *crowding out* (Prud'homme, 1986).
- Capacità psicologica: interessa il comportamento riguardante le avversità del sovraffollamento. Questa capacità viene superata nel momento in cui gli abitanti o i turisti riscontrano le prime difficoltà di adattamento nella destinazione; esse si verificano per diverse cause come il deterioramento dell'ambiente fisico, i problemi alla viabilità generale, il cambiamento delle abitudini dei residenti e la nascita di atteggiamenti avversi da parte dei residenti o dei turisti.
- Capacità sociale: indica il livello di sopportazione da parte della comunità locale verso il numero sempre crescente di visitatori, considerati come dannosi per



l'ambiente, per la culturale locale e contributo allo spiazzamento delle attività locali a favore di quelle turistiche.

- Capacità ecologica: indica il livello di sviluppo turistico oltre il quale l'ambiente risulta essere compromesso.
- Capacità politica: indica la capacità dell'amministrazione locale di adattare, sviluppare e gestire strategie sempre aggiornate riguardanti le conseguenze derivanti dall'eccessiva attività turistica. Una gestione sostenibile dei flussi turistici infatti, è in grado di evitare ripercussioni sociali, fisiche, economiche ed ecologiche sulle destinazioni.

Successivamente, l'approccio proposto da Getz è stato adottato da diversi autori (Coccosis e Mexa, 2004; Widz e Brzezińska-Wójcik, 2020) ed ha portato alla costituzione di tre dimensioni diverse e più complete della capacità di carico: la dimensione fisico-ecologica, la dimensione socio-demografica e la dimensione politico-economica; esse risultano dei parametri utili adatti alla determinazione del limite riguardante il numero dei visitatori che una destinazione è in grado di accogliere e vengono descritti come segue (UNEP/MAP/PAP, 1997):

- Capacità di carico fisico-ecologica: quando l'ambiente rischia di essere compromesso dal fenomeno turistico (Camatti et al., 2020).

Si fa riferimento a tutte quelle componenti fisse e variabili che costituiscono l'ambiente naturale, che per quanto riguarda le prime, possono essere la capacità ecologica, la capacità del patrimonio naturale e le caratteristiche geomorfologiche del territorio, facilmente misurabili e successivamente impiegate per stabilire la capacità di carico totale. Per le seconde invece, si può fare riferimento ai sistemi infrastrutturali come l'approvvigionamento dell'acqua, il sistema fognario, la fornitura di energia elettrica e di gas, i trasporti ed i servizi pubblici, considerati però dei valori orientativi per quanto riguarda la determinazione della capacità di carico totale. Questo perché il limite della capacità infrastrutturale può variare a seconda di fattori economici e politici (UNEP/MAP/PAP, 1997).

- Capacità di carico socio-demografica: quando la comunità locale rischia di perdere la propria fisionomia (Camatti et al., 2020). Essa è costituita da tutti gli elementi che si

riconducono al rapporto e l'interconnessione tra i residenti ed i turisti. Alcune di queste componenti, come gli elementi demografici, risultano più facili da misurare, mentre altre invece, come le componenti socio-culturali, tra cui l'identità culturale della popolazione locale, la capacità d'accoglienza e l'esperienza turistica risultano quantitativamente complicate da valutare. Come nel caso precedente, i fattori politici ed economici possono modificare alcuni limiti socio-demografici. Tra gli altri elementi significativi inoltre, vi sono il comportamento dei turisti e dei residenti e l'atteggiamento della comunità locale nei confronti dello sviluppo turistico di una destinazione (UNEP/MAP/PAP, 1997).

- Capacità di carico politico-economica: quando l'economia locale rischia di diventare eccessivamente dipendente dal settore turistico (Camatti et al., 2020). Essa viene attribuita principalmente alle misure economiche destinate allo sviluppo turistico, agli investimenti stanziati ed in generale, alle decisioni istituzionali che regolamentano il settore. Nella determinazione della capacità di carico questi elementi risultano fondamentali poiché, qualora ne mancasse una valutazione specifica, risulterebbe difficile comprendere le dinamiche di un'area turistica (UNEP/MAP/PAP, 1997).

Per quanto riguarda la dimensione fisico-ecologica, i livelli di capacità possono essere configurati in termini di (Coccossis et al., 2001):

- parametri accettabili di congestione o densità in superfici ed elementi spaziali, come musei, strade e parchi.
- perdita massima tollerabile delle risorse naturali senza incorrere in un significativo degrado delle funzioni ecosistemiche, della biodiversità o l'estinzione delle specie.
- parametri accettabili di inquinamento atmosferico, idrico ed acustico riguardanti la tolleranza e la capacità di assimilazione degli ecosistemi locali.
- intensità di utilizzo delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.
- uso e congestione dei servizi e degli impianti di telecomunicazione, di rifornimento idrico ed energia elettrica, di raccolta dei rifiuti e di smaltimento e trattamento di rifiuti solidi speciali.
- disponibilità appropriata delle infrastrutture e dei servizi pubblici essenziali.

Per quanto riguarda la dimensione socio-demografica, i livelli di capacità possono essere espressi in termini di (Coccosis et al., 2001):

- numero massimo di visitatori e tipologie di attività turistiche che una destinazione è in grado di sopportare evitando che venga minacciata l'identità, lo stile di vita ed e le attività sociali delle comunità ospitanti.
- intensità e tipologia di attività turistica che non trasformi significativamente le diverse abitudini culturali locali in maniera diretta o indiretta, come le arti, i mestieri, le credenze, i costumi e le tradizioni.
- livello massimo di tollerabilità dell'attività turistica da parte dai residenti.
- livello di sopportazione dell'attività turistica in una determinata area, espresso in termini quantitativi, senza che si verifichi un deterioramento dell'esperienza di visita.

Per quanto riguarda la dimensione politico-economica, i livelli di capacità possono essere espressi in termini di (Coccosis et al., 2001):

- livello di specializzazione del turismo.
- perdita di forza lavoro in alcuni settori a causa delle opportunità d'impiego prodotte dal turismo.
- distribuzione dei ricavi turistici a livello locale.
- livello di occupazione nel settore turistico in relazione alle risorse umane locali.

Questi tre parametri, la capacità di carico fisico-ecologica, la capacità di carico socio-demografica e la capacità di carico politico-economica, definiscono quindi la capacità di carico totale; per tale ragione infatti, occorre attuare un'analisi completa che tenga conto di ciascun fenomeno (Camatti et al., 2020).

Durante la valutazione della capacità di carico totale, alle tre dimensioni descritte precedentemente viene attribuito un peso differente a seconda della destinazione di riferimento. Queste differenze, derivanti da tre elementi, risultano essere relazionate tra loro (Coccosis et al., 2001):

- le peculiarità del luogo, che rappresentano gli elementi in grado di fornire la struttura di base dello sviluppo turistico. Tra questi, le risorse locali a disposizione, la vulnerabilità degli ecosistemi naturali, la dimensione della popolazione, la struttura

economica ed il patrimonio culturale possono influenzare la tollerabilità della comunità locale verso la pressione e gli impatti derivanti dall'attività turistica.

- la tipologia di turismo, che determina le caratteristiche del comportamento del turista ed influenza i rapporti tra l'attività turistica e gli elementi distintivi della destinazione, come la comunità, l'economia e la qualità ambientale. Tale comportamento può essere determinato dalle motivazioni che spingono il turista a visitare una determinata località, la tipologia dei mezzi di trasporto utilizzati, la frequenza e la durata del soggiorno e la varietà di attività presenti; per questo, non bisognerebbe dimenticare le diverse aspettative, il comportamento e le differenti attitudini delle tipologie di turista in quanto impattanti sull'attività turistica di una determinata località.
- la relazione tra turismo e ambiente, vincolata dalla forma e dal tipo di sviluppo turistico, dalla fase del ciclo di vita di una destinazione, dal livello di sistemi organizzativi e tecnologici impiegati e dal modello di gestione.

Riguardo la capacità di carico, è essenziale considerare le differenti tipologie di destinazione turistica che possono essere riassunte come segue (Coccosis et al., 2001):

- aree costiere: abitualmente accostate al turismo di massa, il quale richiede una massiva urbanizzazione, la costruzione di grandi infrastrutture, in definitiva uno intensivo sviluppo turistico all'interno del territorio. Emblematica è la condizione delle località turistiche del Mediterraneo, nei cui riguardi l'inquinamento del mare, l'uso delle spiagge e delle infrastrutture dedicate all'attività turistica, come del resto il sovraffollamento degli stabilimenti e la densità turistica sono comuni considerazioni relative alla capacità di carico.
- Isole: in tal caso, annoverabili sia nella categoria precedente, che soggette ad una forma di turismo selettivo in cui assistiamo all'occupazione di insediamenti pre-esistenti e di piccole comunità locali, caratterizzate da alloggi modesti. Qui, la capacità di carico è relativa al rapporto tra turismo e cultura locale, gli effetti del turismo sull'economia e sul sistema produttivo locale oltre che sulla qualità di vita dei residenti, per considerare poi gli impatti del fenomeno turistico sulle risorse energetiche ed idriche della zona.

- aree protette: a farle da padrone è un elevato controllo e una gestione di tipo conservativo, incentrato sull'edificazione di poche infrastrutture e interventi su piccola scala, essendo il turismo di queste aree dedicato all'osservazione e all'apprezzamento della natura, all'impegno scientifico e all'istruzione. Dunque, importante sarà considerare il numero di turisti, i flussi di visitatori ed infine i modelli spaziali di concentrazione e dispersione dei turisti nell'ottica di proteggere la natura, l'equilibrio degli ecosistemi e in ultimo, la qualità di esperienza dei visitatori.
- aree rurali: il riferimento è ad aree inserite nel contesto di comunità rurali, in località remote ed a bassa densità abitativa. In questo caso il turismo è mosso dalla bellezza naturale che ruota attorno ad esse, motivo per cui il calcolo della capacità di carico prenderà in considerazione le variazioni del flusso delle visite e l'impatto che il turismo esercita sulle società e le diverse culture locali.
- località montane: essendo in grado di accogliere un elevato numero di persone, in particolare gli appassionati degli sport invernali, queste si contraddistinguono per un tipo di sviluppo turistico intensivo. Nell'ottica della valutazione della capacità di carico sarà importante tenere in conto gli impatti ambientali delle grandi infrastrutture e delle strade che rendono accessibili gli ecosistemi naturali, le variazioni microclimatiche causate dalla neve artificiale, il diradarsi della vegetazione, l'erosione del suolo, il deterioramento del paesaggio, la congestione delle strutture e la gestione dei rifiuti.
- centri e città storiche: realtà nelle quali il turismo è basato per lo più sulla fruizione del patrimonio culturale edificato, alla scoperta delle tradizioni folcloristiche e l'organizzazione di eventi culturali. Ad essere particolarmente presi di mira dal turismo stagionale di massa sono soprattutto i centri storici di alcune città per la visita a musei, monumenti ed attrazioni culturali che richiedono soggiorni di breve durata. Allora, da considerare saranno la congestione delle strutture, il traffico stradale, la modifica dell'assetto urbano e la gestione dei rifiuti. Da un'altra angolazione, i centri storici delle città possono essere oggetto di un turismo più selettivo, frutto di piccoli gruppi di visitatori, in cui, problematico sarà il cambiamento del tessuto urbano.

Sulla base di quanto detto sinora, la finalità della valutazione della capacità di carico può essere riassunta come la ricerca del giusto equilibrio tra gli scopi spesso contrastanti delle sue diverse componenti, in particolare, tra i tre sottoinsiemi che la compongono (O'Reilly, 1986).

#### **1.4 Gli indicatori per la determinazione della capacità di carico di una destinazione**

Durante il processo di pianificazione per lo sviluppo turistico, la definizione, la valutazione e l'applicazione della capacità di carico turistica dovrebbe essere considerata un elemento chiave soprattutto nell'ottica della sostenibilità (Coccosis et al., 2001).

Secondo Saveriades (2000), "la capacità di carico non corrisponde ad un concetto scientifico oppure una formula il cui risultato corrisponde all'interruzione dello sviluppo intrapreso. Gli eventuali limiti devono essere considerati come delle indicazioni, attentamente valutati, monitorati e completati da ulteriori norme. La capacità di carico inoltre, non presenta dei valori fissi e si sviluppa con il tempo e secondo l'andamento della crescita turistica, e può essere influenzata da tecniche di gestione e controllo".

Come descritto da alcuni autori (Shelby e Heberlein, 1986), il processo di definizione di capacità di carico è composto da due parti, una descrittiva e l'altra valutativa.

Per quanto riguarda la prima, si tratta della descrizione del funzionamento del sistema - in questo caso una destinazione turistica - da un punto di vista fisico, ecologico, sociale, politico ed economico relativo allo sviluppo turistico soprattutto per quanto concerne l'identificazione di alcuni elementi come:

- "vincoli": l'applicazione di approcci organizzativi e gestionali o lo sviluppo di infrastrutture appropriate non possono alterare le soglie attribuibili a tali vincoli, rappresentando quindi dei fattori limitanti difficilmente gestibili.

- “colli di bottiglia”: questi fattori, i cui responsabili del settore turistico sono in grado di controllare, come ad esempio il numero di visitatori in una certa località, rappresentano anch’essi una limitazione all’interno del sistema.
- “impatti”: quegli elementi che condizionano il sistema a seconda dell’intensità e l’utilizzo e la cui tipologia associata ne determina il tipo di capacità di carico analizzate in precedenza.

La parte valutativa invece, descrive il livello accettabile relativo agli impatti e alla gestione di un’area.

L’obiettivo primario consiste nell’identificazione delle condizioni ideali riguardanti lo sviluppo della destinazione attraverso la determinazione degli obiettivi di gestione, la valutazione di piani d’azione alternativi e l’elaborazione di strategie adatte allo sviluppo turistico.

In questo contesto quindi, di particolare rilevanza risulta l’identificazione di “obiettivi”, come ad esempio il tipo di esperienza che una destinazione turistica dovrebbe offrire, ed i cosiddetti “criteri valutativi”, in grado di specificare i diversi livelli di cambiamento accettabili, denominati anche impatti.

Sulla base di queste due fasi, è possibile definire la capacità di carico di una destinazione turistica.

Secondo Coccossis et al., (2001), l’implementazione della CCT può essere gestita e monitorata attraverso una serie di indicatori che, come evidenziato in diverse elaborazioni (Tabelle 1, 2 e 3), sono in grado non solo di manifestare le pressioni e le condizioni degli elementi chiave del sistema ma anche individuare le violazioni dei limiti riguardanti la capacità di carico.

Analogamente alle componenti che compongono la capacità di carico, vengono proposti e analizzati tre tipologie di indicatori quali:

- Indicatori fisico-ecologici: coloro che riguardano l’ambiente naturale e la biodiversità, la produzione e lo smaltimento dei residui, l’inquinamento acustico, la qualità dell’aria e la salvaguardia del patrimonio culturale.

- Indicatori socio-demografici: coloro che riguardano la demografia, l'analisi dei flussi turistici, la sicurezza e la sanità ed infine i comportamenti sociali.
- Indicatori politico-economici: coloro che riguardano la spesa pubblica ed il reddito relativo, gli investimenti nel settore turistico e la qualità dell'impiego.

Gli indicatori inoltre, possono essere suddivisi ulteriormente in tre diverse macrocategorie individuabili come: gli indicatori della sostenibilità, gli indicatori del turismo sostenibile e gli indicatori della capacità di carico turistica.

Per quanto riguarda i primi, essi rappresentano una fonte importante poiché forniscono un'indicazione dello stato del sistema rispetto alla sostenibilità.

Gli indicatori del turismo sostenibile invece, sono direttamente collegati alla definizione e alla realizzazione della capacità di carico turistica e mirano a descrivere il rapporto generale fra il turismo e l'ambiente, gli effetti dei fattori ambientali sul turismo, gli impatti dell'industria turistica sull'ambiente e le risposte necessarie per promuovere e salvaguardare uno sviluppo più sostenibile del turismo e delle attività ricreative.

Gli indicatori della capacità di carico turistica infine, descrivono le pressioni esercitate dal fenomeno turistico, le condizioni della destinazione e gli impatti frutto dello sviluppo turistico.

Tuttavia, in questo caso vengono presi in considerazione solamente i fattori chiave e le problematiche annesse. (Coccossis et al., 2001).



Tabella 1 - Gli indicatori fisico-ecologici della capacità di carico

Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
<b>1. Ambiente naturale e biodiversità</b>			
<b>1.1. Ecosistemi</b> 1.1.1. Degrado ecologico	Superficie totale delle aree naturali e semi-naturali		
	Percentuale delle aree naturali in: - buone condizioni - corrotte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trasformazione della vegetazione causata dalle attività turistiche</li> <li>- Trasformazione della biodiversità causata dalle attività turistiche/ricreazionali</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mutamento delle zone critiche dovuto allo sviluppo turistico</li> <li>- Lunghezza della costa contaminata/ lunghezza totale della costa</li> <li>- Lunghezza della costa artificiale/ lunghezza totale della costa</li> <li>- Lunghezza della spiaggia/lunghezza totale della costa</li> </ul>	Superficie degli ecosistemi principali (zone umide, forestali, ecc.)/ superficie totale

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
1.1.2. Perdita della biodiversità: flora e fauna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numero di specie a rischio ed endemiche</li> <li>- Numero di specie endemiche/ Numero di specie endemiche a livello nazionale</li> </ul>		
	Aree occupate da specie a rischio o endemiche/Superficie totale %		
1.1.3 Sovraffollamento			Numero di turisti per: <ul style="list-style-type: none"> <li>- km di costiera (accessibile)</li> <li>- m<sup>2</sup> di costa (accessibile)</li> <li>- km<sup>2</sup> di ambiente naturale</li> </ul>
<b>1.2 Salvaguardia</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percentuale di aree protette</li> <li>- Aree protette costituite da ecosistemi chiave (zone umide, foreste, ecc.)/ totale delle aree ecosistemiche chiave</li> <li>- Percentuale di zone protette per grado di minaccia</li> </ul>		Numero di turisti/ superficie degli ecosistemi chiave protetti
<b>2. Patrimonio culturale</b>			

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
		Perdita e degrado di strutture e di altri siti storici o archeologici dovuti allo sviluppo turistico	
		Degrado dei valori estetici	
<b>1.3 Infrastrutture turistiche</b>			
			Numero di pernottamenti turistici/numero della popolazione residente
		Numeri di posti letto per tipo di alloggio turistico/numero totale dei posti letto	
		Percentuale di occupazione delle strutture principali	
		Numero di strutture ricettive che hanno ottenuto un marchio di qualità ecologica (riconosciuto a livello internazionale, europeo, nazionale, regionale o locale)/ Numero di strutture ricettive	
<b>4. Qualità dell'aria</b>			

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
	Numero medio di giorni l'anno in cui gli standard sulle emissioni inquinanti vengono superati		Numero medio di giorni l'anno durante la stagione turistica in cui gli standard sulle emissioni inquinanti vengono superati
	Livello di inquinamento annuale causato dai gas di scarico		
<b>5. Inquinamento acustico</b>			
	Numero medio di giorni l'anno in cui vengono superate le norme in materia di inquinamento acustico		Numero medio di giorni l'anno durante la stagione turistica in cui vengono superate le norme in materia di inquinamento acustico
<b>6. Risorse energetiche</b>			
<b>6.1. Consumi energetici</b>	Consumo pro capite di energia (dall'energia elettrica ai combustibili petrolchimici)	Consumo medio annuale di energia/ consumo medio durante la stagione estiva	
	Consumo energetico per fonte (da fonti rinnovabili e non-rinnovabili) / consumo totale energetico	Consumo energetico proveniente dalle attività turistiche/ consumo energetico totale annuale e mensile	Consumo energetico proveniente dalle attività turistiche/ capacità locale di rifornimento energetico
		Consumo di energie da fonti rinnovabili/ consumo energetico totale (in unità turistica)	

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
		Azioni di prevenzione per ridurre al minimo il consumo di energia per i clienti	
<b>6.2 Emissioni di CO<sub>2</sub></b>	- Totale delle emissioni CO <sub>2</sub> annuali - Emissioni di CO <sub>2</sub> pro capite	Emissioni di CO <sub>2</sub> provocate dalle attività turistiche/ emissioni totali annue di CO <sub>2</sub>	
	Emissioni di CO <sub>2</sub> per ogni tipologia di combustibile/ emissioni totali di CO <sub>2</sub>		
<b>7. Risorse idriche</b>			
7.1 Consumo delle risorse idriche	Consumo giornaliero di risorse idriche per residente	Consumo giornaliero di risorse idriche per ogni turista o posto letto	
	- Prelievi stagionali/risorse stagionali disponibili (indice di sfruttamento stagionale delle risorse idriche) - Consumo delle risorse idriche per settore (industrie primarie, attività turistiche, ecc)/ consumo totale		Consumo delle risorse idriche relative alle attività turistiche/consumo totale

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
	Estrazione delle risorse/risorse idriche rinnovabili	Consumo medio delle risorse idriche durante il picco stagionale/consumo medio annuale delle risorse idriche	Consumo delle risorse idriche nel settore turistico rispetto alle risorse totali disponibili
	Consumo delle risorse idriche/ fornitura totale (non disponibile in questo caso)	Posti letto nelle strutture ricettive in cui vengono proposte pratiche per il risparmio idrico/ numero totali di posti letto	
<b>7.2 Qualità delle risorse idriche</b>			
7.2.2. Qualità delle risorse idriche	Percentuale annua di campioni d'acqua analizzata che rispettano gli standard di qualità nei siti di deflusso	Indice di potabilità dell'acqua disponibile nelle strutture turistiche	
			Qualità delle acque costiere destinate alla balneazione
		Indice numerico di inquinanti (presenza di batteri coliformi e concentrazione di metalli pesanti)	
7.2.1. Gestione delle risorse idriche	Acque reflue sottoposte a trattamento nella prima, seconda e terza fase	Costo annuo della fornitura idrica/ numero di turisti	

Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
		Costo annuo della fornitura di acqua potabile/numero di turisti	
<b>8. Residui</b>			
<b>8.1 Produzione di rifiuti</b>			
8.1.1. Produzione di rifiuti solidi	Produzione giornaliera di rifiuti solidi pro capite	Produzione giornaliera di rifiuti solidi per turista	Produzione media giornaliera di rifiuti solidi durante il picco stagionale
	Percentuale di composizione dei rifiuti (organico, plastica, metallo, ecc.)	Percentuale di composizione dei rifiuti durante il picco stagionale	
8.1.2. Produzione di rifiuti liquidi	Produzione giornaliera di rifiuti liquidi per persona		Produzione media giornaliera di rifiuti liquidi durante il picco stagionale/ produzione media giornaliera di rifiuti liquidi
<b>8.2 Gestione dei rifiuti</b>			
8.2.1 Gestione dei rifiuti solidi	Smaltimento dei rifiuti solidi per ogni tipologia di trattamento (Inceneritori, discariche, riciclaggio e riutilizzo)/totale dei rifiuti solidi	Numero di turisti che seguono le norme relative alla raccolta differenziata/numero di turisti	Produzione media giornaliera di rifiuti solidi durante il picco stagionale/capacità giornaliera di raccolta dei rifiuti solidi e capacità massima dei sistemi di smaltimento

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
	Capacità giornaliera di raccolta dei rifiuti solidi	Rifiuti riciclabili prodotti da turisti/ rifiuti totali prodotti da turisti	
	Percentuale della popolazione servita da sistemi di gestione dei rifiuti solidi organizzata	Presenza di azioni preventive con l'obiettivo di produrre al minimo la produzione di rifiuti solidi	
		Costi di gestione dei rifiuti/numero di turisti	
8.2.2 Gestione dei rifiuti liquidi	Capacità giornaliera di trattamento dei rifiuti liquidi	Quota di posti letto nelle strutture ricettive che dispongono di impianti propri per il trattamento delle acque reflue	Produzione media giornaliera di rifiuti liquidi durante il picco stagionale/ capacità giornaliera di raccolta dei rifiuti liquidi e capacità massima dei sistemi di smaltimento
	Quota della popolazione locale servita da impianti di trattamento delle acque reflue		Quota di posti letto nelle strutture ricettive servite da impianti di trattamento delle acque reflue
	Quota di acque reflue raccolte e trattate dalla rete fognaria pubblica e privata	Costi per la gestione della raccolta dei rifiuti liquidi per numero di turisti	
<b>9. Suolo</b>			
<b>9.1. Uso del suolo</b>			



<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
9.1.1. Intensità	Suolo urbanizzato/ suolo totale		Suolo urbanizzato a scopo turistico (seconde case, hotel, centri ricreativi, ecc.)/ suolo totale urbanizzato
	Rapporto di superficie verde per persona in metri quadrati/pro capite	Numero di seconde case/totale delle abitazioni	
		Percentuale di suolo utilizzato per settore	Densità dovuta allo sviluppo turistico
9.1.2. Cambiamenti	Percentuale di suolo abbandonato nello scorsa decade	Perdita di terreni agricoli, foreste, zone umide, ecc. nella scorsa decade a causa dello sviluppo turistico Percentuale di suolo naturale rovinato da attività sciistiche	
<b>9.2. Erosione del suolo</b>	Suolo colpito da erosione/suolo totale		Tasso di erosione costiera
<b>10. Paesaggio</b>			
10.1 Perdita di valori estetici		Altezza media e massima delle costruzioni	
		Configurazione del territorio e aspetti architettonici	
<b>11. Mobilità e trasporti</b>			

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
<b>11.1. Accessibilità</b>		Traffico medio giornaliero stagionale (numero di voli nazionali e internazionali, numero di arrivi crocieristici, auto, ecc)/traffico medio giornaliero	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distanza e tempo medio di percorrenza da parte del turista per raggiungere la destinazione</li> <li>- Tempi di attesa per utilizzare le strutture</li> </ul>
<b>11.2 Infrastrutture</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Densità stradale (lunghezza della rete stradale / area totale)</li> <li>- Reti di telecomunicazione</li> </ul>		Numero di parcheggi stradali/ numero medio giornaliero di automobili, autobus ecc. nelle zone critiche (spiagge, centri storici, ecc.)
<b>11.3 Mezzi di trasporto</b>		Utilizzo dei trasporti pubblici/popolazione residente e turisti	
<b>11.4 Sicurezza</b>		Tasso annuale di incidentalità stradale, acqueo, ecc.	

Fonte: Coccossis et al. (2001)

Tabella 2 - Gli indicatori socio-demografici della capacità di carico

Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
<b>1. Demografia</b>			
	Tasso di crescita della popolazione, struttura demografica		
	Densità demografica (persona/km <sup>2</sup> )		
<b>2. Flussi turistici</b>			
			Turisti/residenti: - numero massimo durante il picco stagionale - valore medio
			Numero di posti letto ogni 100 abitanti
			Numero di soggiorni di una notte ogni 100 abitanti
			Numero di arrivi ogni 100 abitanti
			Numero di turisti per metro quadrato in determinate zone chiave (spiagge, piazze, musei, siti naturali/culturali, ecc.): - numero massimo durante il picco stagionale - valore medio

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
			Numero di turisti/ superficie: - numero massimo durante il picco stagionale - valore medio
			Numero di turisti/ mese (distribuzione annuale)
<b>3. Occupazione</b>			
	Numero di attività tradizionali (agricoltura, pesca, ecc.)		Numero di posti letto turistici/numero della popolazione impiegata
	Diminuzione dell'occupazione nelle attività tradizionali (agricoltura, pesca, ecc.)	Impieghi part-time o stagionali/grado di impiego annuale	
			Manodopera migrante/popolazione locale Confronto con i dati nazionali
<b>4. Comportamenti sociali</b>			
	Numero di matrimoni confrontati a livello nazionale	Percentuale di turisti che comprendono/ utilizzano la lingua parlata nella destinazione	
	Numero di divorzi confrontati a livello nazionale	Numero di coppie miste confrontate a livello nazionale	

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
		Percentuale di abbandono scolastico	
<b>5. Sicurezza e salute</b>			
<b>5.1. Salute</b>		Numero medio di presidi medici di prima emergenza durante la stagione turistica/media annuale	
<b>5.2 Criminalità</b>	Distribuzione del numero di reati commessi durante l'anno	Numero di reati in cui i turisti sono coinvolti Numero e tipi di reati commessi contro i turisti	
<b>6. Tematiche psicologiche</b>			
<b>6.1 Livello di soddisfazione da parte dei turisti</b>			Numero di reclami da parte dei turisti
		Indice di soddisfazione della vacanza	
<b>6.2 Livello di soddisfazione da parte dei residenti</b>		Numero di residenti soddisfatti dall'attuale sviluppo turistico	Numero di reclami da parte dei residenti

Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Numero di esercizi commerciali al dettaglio/numero di esercizi che soddisfano esigenze locali</li> <li>- Numero di esercizi locali aperti durante l'anno/ numero complessivo degli esercizi locali</li> </ul>	
			<p>Tasso di residenti che beneficiano dell'attività turistica (imprenditori e dipendenti locali/ popolazione totale)</p> <p>Trasloco da parte di membri della popolazione locale a causa dello sviluppo turistico</p>

Fonte: Coccossis et al. (2001)

Tabella 3 - Gli indicatori politico-economici della capacità di carico

Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
<b>1. Investimenti e ricavi turistici</b>			
		Rapporto tra il rendimento netto in valuta estera relativa agli investimenti in ambito turistico	
		Ingressi provenienti dalla spesa effettuata prima della partenza	
		Spesa turistica pro capite durante il soggiorno	
		Introiti turistici	
	Reddito medio pro capite della popolazione residente		Reddito medio pro capite nel settore turistico e nella ristorazione
<b>2. Occupazione</b>			
	Occupazione per settore economico	Occupazione media annua (diretta o indiretta) nel settore turistico/occupazione totale	
	Tasso di disoccupazione Numero di disoccupati tra i residenti	Numero di lavoratori stagionali	Percentuale di forza lavoro stagionale sul totale dei lavoratori occupati nel settore del turismo
<b>3. Spesa pubblica e reddito</b>			

<b>Tematica</b>	<b>Indicatori della sostenibilità</b>	<b>Indicatori del turismo sostenibile</b>	<b>Indicatori della CCT</b>
	Spesa pubblica dedicata a: - conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale, naturale e storico - gestione delle aree protette / totale della spesa pubblica	- Tassa di soggiorno turistica/entrate fiscali totali - Tassa di soggiorno turistica/spesa pubblica dedicata allo sviluppo turistico	
			Differenze in termini di prezzo tra le zone turistiche e non
			Contributo del turismo al PIL della destinazione
		Quota delle entrate turistiche dovute alle importazioni	
<b>4. Politiche</b>			
<b>4.1 Pianificazione e contesto normativo</b>		Presenza di misure restrittive nei confronti del turismo Regolamenti e norme in vigore	
		Presenza di misure di zonizzazione Presenza di piani regolatori	
<b>4.2 Gestione</b>		Programmi e progetti sul turismo sostenibile/progetti totali	



Tematica	Indicatori della sostenibilità	Indicatori del turismo sostenibile	Indicatori della CCT
			Strumenti economici e di altro tipo utilizzati per controllare lo sviluppo del turismo
		Campagne di sensibilizzazione rivolti ai turisti e alla popolazione locale	
<b>4.3 Aspetti organizzativi</b>		Presenza di servizi necessari al supporto turistico	Personale scientifico e tecnico appartenente alla comunità locale in grado di gestire i problemi derivanti dallo sviluppo turistico

Fonte: Coccossis et al. (2001)

### 1.5 Lo sviluppo teorico di una località turistica

Nonostante l'*overtourism* sembri un fenomeno recente, già dagli anni '80 gli studi di Richard Butler e la sua teoria sul Ciclo di Vita di una Destinazione, dall'inglese *Tourism Area Cycle of Evolution* (TALC) (1980) e di George Doxey con l'Indice di Irritazione Turistica (1975) anticiparono i limiti della costante crescita del fenomeno turistico.

Secondo Butler (1980), il turismo influenza una destinazione urbana modificandone l'evoluzione, sulla base della sua teoria sul Ciclo di Vita di una Destinazione.

Tale modello si basa su sei diversi livelli che corrispondono alla scoperta, lo sviluppo, il consolidamento, la stagnazione ed infine, il possibile declino o rinnovamento della destinazione, analogamente a quello che avviene con ciclo di vita di un prodotto,

utilizzato in chiave economica per rappresentare i cambiamenti nel volume delle vendite di un prodotto (Camatti et al., 2020).

Secondo Butler (1980), conseguentemente alla scoperta di una nuova meta come una possibile destinazione turistica, attraverso un coinvolgimento economico delle risorse locali da parte della società, essa, si avvia verso la fase dello sviluppo.

Quest'ultimo, si riconduce al numero di turisti che comincia a superare, nel periodo di stagionalità, il numero di abitanti limitandone le dinamiche di vita.

Inoltre, conseguentemente alla pressione turistica, si assiste alla nascita di nuove strutture ricettive che minano la sostenibilità delle risorse paesaggistiche, riducendo la qualità di percezione della vita e della fruizione del territorio.

Nel momento in cui lo sviluppo e l'espansione della destinazione raggiunge il limite massimo o addirittura viene superato, si arriva alla fase del consolidamento, in cui quest'ultima registra un numero costante di flussi turistici fedeli al prodotto.

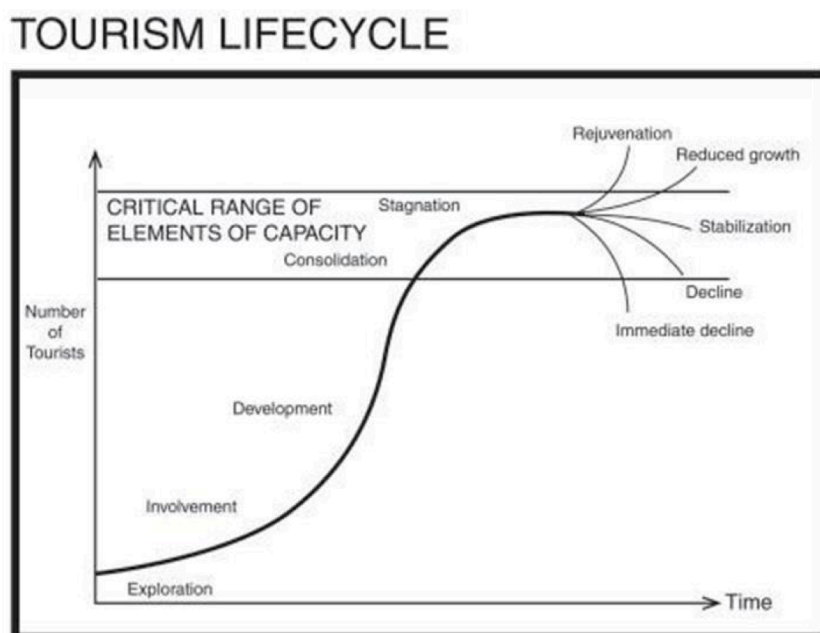
La stagnazione può avvenire quando l'esperienza turistica globale in una determinata destinazione viene minata dagli impatti negativi generati dal turismo stesso, oltre alla nascita di nuove realtà competitive e sostenibili.

Arrivando alla fasi finali del modello, possono verificarsi diverse prospettive le cui principali sono quella del graduale declino o quella di rilancio della destinazione stessa.

Nel primo caso la competitività e l'attrattività della destinazione diminuiranno a favore di altre ed il numero degli arrivi calerà provocando dei disagi nelle diverse strutture turistiche.

Nel secondo caso invece, attraverso il rinnovamento delle diverse attrazioni e la creazione di nuove strategie in chiave sostenibile, la destinazione subisce un rilancio nel mercato turistico (Figura 1).

FIGURA 1: MODELLO DI BUTLER, CICLO DI VITA DI UNA DESTINAZIONE



FONTE: BUTLER (2006)

Secondo Van der Borg (2011), il modello di Butler non fa riferimento a quelle esternalità sia negative che positive in grado di condizionare la domanda turistica e l'andamento del ciclo di vita di una destinazione.

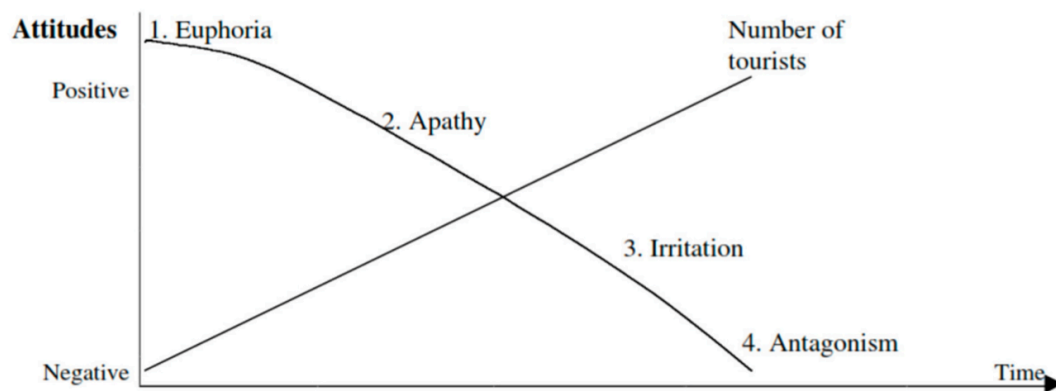
Inoltre, come afferma Van der Borg (2011), occorre sottolineare come l'impatto del turismo muti a seconda della fase del ciclo evolutivo in cui una destinazione si colloca modificandone la sostenibilità.

Infine, se lo sviluppo turistico rimane bloccato nella prima fase, il numero delle visite limita gli investimenti necessari al rinnovamento economico e sociale. Al contrario, se il numero dei turisti cresce a dismisura superando i limiti della capacità di carico, la comunità locale e le risorse su cui si basa la gran parte dell'offerta turistica ne risentiranno. È possibile affermare quindi che lo sviluppo turistico di una destinazione dovrebbe accogliere dei principi di sostenibilità economica (Van der Borg, 2011).

Secondo Doxey (1975) l'aumento in termini quantitativi dei turisti in una destinazione influisce sul comportamento dei residenti, teoria presentata nel suo "Indice di Irritazione Turistica" (Figura 2).

Il suo studio infatti, verte sul comportamento della popolazione locale che inizialmente, durante le fasi dello sviluppo turistico, risulta essere positiva per poi peggiorare non appena essa si avvicina alla stagnazione.

FIGURA 2 - DOXEY, INDICE DI IRRITAZIONE



FONTE: DOXEY (1975)

Durante la fase iniziale - denominata "fase di euforia" - la popolazione locale che interagisce per la prima volta con l'afflusso turistico non sembra sviluppare comportamenti riluttanti, anzi, al contrario è quasi interessata.

Con l'aumentare delle visite e quindi dell'interazione sociale tra le due parti, si arriva alla seconda fase, quella dell'"apatia".

Nella terza fase - denominata di "irritazione" - la comunità locale subisce gli effetti spropositati del turismo di massa e la destinazione comincia ad avvicinarsi al punto di saturazione.

Successivamente, nella quarta fase - di "antagonismo" - il turista viene visto come la causa di tutto ciò risulti negativo, come ad esempio l'aumento dei prezzi nella

destinazione, l'aumento della microcriminalità e della maleducazione collettiva che rovina il decoro ambientale (Doxey, 1975).

Secondo alcuni studi - nonostante il modello di Butler si basi sugli impatti economici, sociali e culturali del turismo e l'Indice di Doxey si concentri sugli impatti sociali provocati sulla popolazione residente - esisterebbe una relazione tra questi due concetti (Faulkner e Tideswell, 1997; Beeton, 2006; Vargas-Sánchez et al., 2015; Filiz e Yilmaz, 2017).

Analizzando le diverse fasi e confrontandole tra loro quindi, sulla base degli studi appena nominati, si potrebbe affermare che la “scoperta” possa essere associabile alla fase di “euforia”, quella dello “sviluppo” a quella dell’“apatia”, il “consolidamento” e la “stagnazione” alla fase di “irritazione” ed infine quella del “declino” o del “rinnovamento” a quella dell’“antagonismo”.

## **1.6 Lo sviluppo sostenibile del turismo**

Per introdurre il tema del turismo sostenibile si può fare riferimento ad un concetto cruciale emerso nel 1987 attraverso il Rapporto Brundtland, allora Presidente della Commissione Mondiale sull'Ambiente e Sviluppo che affermava: “Lo sviluppo sostenibile è quello sviluppo che consente alla generazione presente di soddisfare i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri”.

Per raggiungere questo obiettivo, sono stati individuati tre ‘pilastri’ fondamentali (UNEP e UNWTO, 2005):

- La sostenibilità economica, ovvero la possibilità di generare reddito nei diversi livelli della società e di affrontare efficacemente i costi derivanti dalle attività economiche attraverso la pianificazione di strategie economiche di lungo termine.
- La sostenibilità sociale, ovvero il rispetto dei diritti umani e delle pari opportunità nella società. Essa richiede un'equa distribuzione dei benefici utile soprattutto a

contrastare fenomeni come la povertà. Per quanto riguarda le comunità locali inoltre, il rafforzamento ed il mantenimento del sistema, il rispetto di culture diverse e l'assenza di qualunque forma di sfruttamento, ricoprono un ruolo di fondamentale importanza.

- La sostenibilità ambientale, ovvero la conservazione, il rispetto e l'uso responsabile delle risorse ambientali specialmente non rinnovabili e volte alla protezione dei processi ecologici. Essa quindi, richiede azioni in grado di diminuire l'inquinamento dell'aria, del suolo e dell'acqua ed azioni utili alla conservazione della biodiversità e del patrimonio naturale.

Questo sviluppo quindi, poggia su tre elementi importanti della nostra società, ovvero la crescita economica, l'inclusione sociale e la tutela dell'ambiente, divenuti con il tempo oggetto di fondamentale importanza parlando di sostenibilità nel settore turistico (Fayos-Solà e Cooper, 2019; Aall & Koens, 2019; Buhalis, 2000; Liu, 2003; Saarinen & Rogerson, 2014; Sharpley, 2000; Williams, 2010).

Alla base di tali elementi, l'Organizzazione Mondiale del turismo definisce il turismo sostenibile come “quella forma di turismo che soddisfa i bisogni dei viaggiatori e dei territori ospitanti e allo stesso tempo protegge e migliora le opportunità per il futuro<sup>5</sup>”.

Esso quindi, dovrebbe essere capace di soddisfare le necessità dei turisti di oggi e delle destinazioni ponendo soprattutto l'attenzione sulle opportunità per il futuro, soprattutto per quanto riguarda la gestione delle risorse utili a soddisfare le esigenze economiche, sociali e artistiche rispettando l'integrità culturale e gli ecosistemi degli ambienti.

Nel corso degli anni però, non sono mancate di certo delle incomprensioni a cui vale la pena fare chiarezza: quando si parla di turismo sostenibile infatti, non si fa riferimento a ad un tipo di turismo rivolto esclusivamente ad un segmento sensibile al concetto della sostenibilità ambientale, ma si fa riferimento ad un obiettivo fondamentale, ovvero rendere tutta l'attività turistica più sostenibile (UNEP e UNWTO, 2005).

---

<sup>5</sup> Organizzazione Mondiale del turismo (UNWTO), *Sustainable Development*, <https://www.unwto.org/sustainable-development>

Le linee guida per lo sviluppo del turismo sostenibile e le pratiche di gestione adottate dall'Organizzazione Mondiale del turismo infatti, sono applicabili a tutte le tipologie di turismo ed in tutte le destinazioni, compreso il turismo di massa ed i vari segmenti turistici, inclusi quelli di nicchia.

Come descritto in precedenza, i principi della sostenibilità costituiscono tre diversi aspetti dello sviluppo turistico - ambientale, economico e socio culturale - ed è importante che si stabilisca un adeguato equilibrio tra queste tre dimensioni affinché la sostenibilità a medio-lungo termine possa essere garantita.

Riassumendo il discorso fatto sinora quindi, il turismo sostenibile dovrebbe essere in grado di:

- Ottimizzare le risorse ambientali che costituiscono un elemento fondamentale nello sviluppo turistico, preservare i processi ecologici essenziali e aiutare la salvaguardia degli ambienti naturali e della biodiversità.
- Rispettare l'autenticità socio-culturale delle comunità ospitanti, preservarne le tradizioni, il patrimonio culturale vivente e contribuire alla comprensione dei valori dell'educazione interculturale.
- Assicurare operazioni economiche sostenibili nel lungo periodo in grado di procurare benefici socio-economici per tutti gli stakeholders e opportunità lavorative stabili redditizie per la popolazione ospitante.

Lo sviluppo di un turismo sostenibile richiede una partecipazione attiva di tutti gli stakeholders nonché di una forte leadership politica in quanto la realizzazione ne richiede un processo continuo di monitoraggio costante degli impatti, introducendo, al momento necessario, misure preventive e/o correttive.

Questo concetto inoltre, dovrebbe mantenere un elevato livello di soddisfazione del turista e garantirne un'esperienza significativa, sensibilizzandolo sui temi della sostenibilità e promuovendo pratiche turistiche sostenibili (UNEP e UNWTO, 2005).

Il turismo, analogamente ad altri settori, si trova ad affrontare le sfide globali previste dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile<sup>6</sup>. Nonostante questo settore non debba

---

<sup>6</sup> Organizzazione delle Nazioni Unite (2015), *Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*, ONU, New York.

affrontare tutti e 17 gli obiettivi previsti nel programma d'azione, gli impatti che interessano il turismo devono essere affrontati con grande attenzione attraverso lo sviluppo sostenibile.

Tra questi si possono segnalare quelli riguardanti (UNEP e UNWTO, 2005):

- Il cambiamento climatico, cui turismo contribuisce e nel futuro subirà le conseguenze. Gli effetti di questo fenomeno infatti, come l'innalzamento dei mari, l'erosione delle spiagge, lo sbiancamento dei coralli nella Grande Barriera Corallina e l'incremento di tempeste ed uragani sempre più violenti caratterizzeranno nei prossimi anni l'attività turistica. Stesso discorso per quanto riguarda il turismo montano, con l'assenza sempre più frequente di fenomeni nevosi e la presenza di valanghe dovute agli interventi da parte dell'uomo; la variazione delle temperature inoltre, rischia di condizionare l'attrattività delle destinazioni.

Secondo diverse stime poi, il turismo contribuisce alla produzione del 5,3% dei gas effetto serra di cui per il 90% prodotti dai servizi di trasporto<sup>7</sup>.

Tra questi, le stime derivanti dai dati sull'aviazione parlano di un utilizzo di circa il 2-3% di combustibili fossili e di circa il 3,5% di tutto l'effetto serra antropico: più dell'80% di tutto ciò è dovuto all'aviazione civile<sup>8</sup>.

Basandosi su tali dati e secondo le stime future, tale impatto subirà un forte incremento in quanto i gas rilasciati in volo hanno un effetto maggiore rispetto ai gas rilasciati a terra.

- La gestione della crescita dinamica del fenomeno turistico. Le previsioni riguardanti il numero di arrivi internazionali, destinato a raddoppiare nei prossimi anni, comporterà delle pressioni notevoli sulle destinazioni: se si vogliono evitare dei danni alle risorse dalle quali alcuni destinazioni dipendono, tale crescita andrà gestita attraverso delle politiche sostenibili. Alcune destinazioni, rispetto ad altre, sono particolarmente vulnerabili alla pressione turistica. Negli ambienti sensibili come quelli marini e costieri, la scarsa gestione dei residui provenienti dai resort e dalle navi da crociera, oltre l'abuso generico delle risorse da parte dei turisti, comporta la

---

<sup>7</sup> Gössling, S. (2002), "Global environmental consequences of tourism", *Global Environmental Change*, 12, pp. 283-302.

<sup>8</sup> Penner et al., (1999), International Panel on Climate Change, Special Report on Aviation and the Global.



riduzione della qualità della vita e delle risorse ambientali. Per quanto riguarda i centri storici, le città ed i siti Patrimonio dell'Umanità invece, la pressione e la congestione provocata da un numero spesso eccessivo di visitatori provoca una riduzione della qualità della vita e dei servizi a disposizione dei residenti. Infine, negli ambienti fragili, il pericolo provocato anche da un esiguo numero di persone è in grado di minacciare la biodiversità del luogo.

- Sconfiggere la povertà. Lo sviluppo dell'attività turistica rappresenta una grossa opportunità di aiuto per contrastare questa problematica, soprattutto in quei paesi meno sviluppati ma le cui risorse naturali e culturali sono in grado di generare vantaggi economici. La sfida consiste nel sensibilizzare i visitatori ad acquistare prodotti locali e contrastare inoltre fenomeni come l'economia informale.
- Salute, sicurezza e incolumità. Nel corso degli ultimi anni, la mancanza di sicurezza di viaggio e l'incertezza sulle condizioni sanitarie ha provocato delle oscillazioni sui flussi turistici e limitato alcune destinazioni. Nonostante esso non limiti l'attività turistica, bisognerebbe comunque considerarlo come una questione globale quando si parla di sostenibilità turistica.
- Potenziare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo. Le aree protette nei Paesi in via di sviluppo ricevono meno del 30% dei fondi necessari per la conservazione dei beni culturali e naturali presenti, con alcuni governi costretti addirittura a dover tagliare le spese del 50%. L'attività turistica, grazie alle vendite generate dagli ingressi nelle aree culturali, dei parchi naturali e dei relativi servizi, genera una fonte di reddito locale importante, che, attraverso delle politiche di gestione sempre aggiornate ed innovative, garantirebbero una maggiore sostenibilità locale.



## CAPITOLO II. L'Isola di Pasqua e il Parco Nazionale di Rapa Nui

### 2.1 Analisi demografica, geografica e storica

#### 2.1.1 Sintesi demografica

All'interno dell'arcipelago della Polinesia, nella parte più orientale, si trova l'Isola di Pasqua o come viene denominata dai propri abitanti, Rapa Nui.

I tahitiani, che visitarono l'isola nel diciannovesimo secolo, la denominarono "Isola grande" remore del fatto che un'altra isola della Polinesia Francese, l'Isola di Rapa, era conosciuta come Rapa Iti, ovvero "Isola piccola".

In lingua Rapa Nui invece, l'isola era conosciuta come *Te pito o te henua* ovvero "l'Ombelico del Mondo" e *Maka ki te rangi*, "gli Occhi che guardano al cielo"<sup>9</sup>.

La costa più vicina ed a cui il territorio pasquense appartiene, quella del Cile, è situata a circa 3700 chilometri, caratteristica che la rende una delle isole abitate più remote al mondo.

L'isola possiede una superficie totale di 163,6 km<sup>2</sup> con una densità di 47,37 abitanti per km<sup>2</sup>. Occorre considerare però, che non tutta la superficie del territorio insulare risulta abitabile poiché costituita per la maggior parte dai confini del Parco Nazionale di Rapa Nui e soprattutto dall'assenza di centri abitabili.

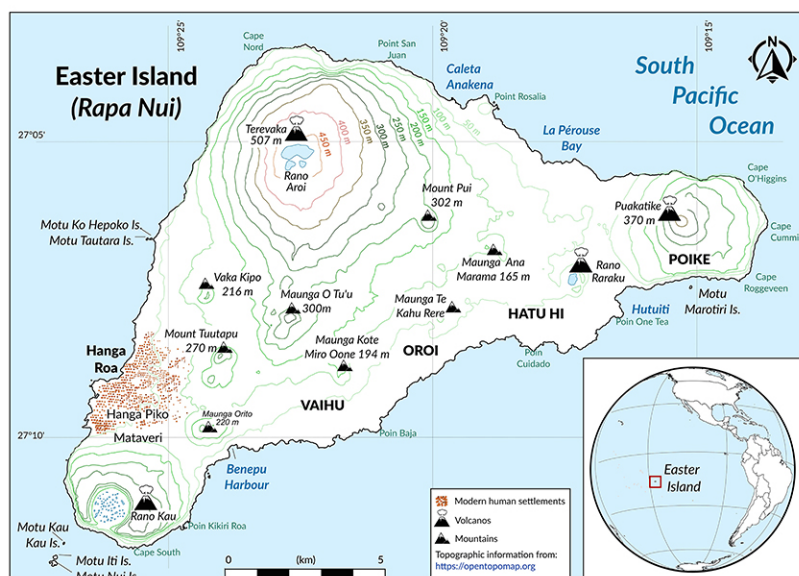
Per questo, più del 90% della popolazione si concentra nell'unica città presente e capitale stessa, Hanga Roa, situata nella parte settentrionale del territorio insulare, tra i due vulcani Rano Kau e Maunga Terevaka; nella stessa posizione inoltre, si trovano gli unici punti di accesso all'isola, ovvero l'aeroporto di Mataverì ed i porti di Hanga Roa Otai e Hanga Piko<sup>10</sup>(Figura 3).

---

<sup>9</sup> <https://portalRapanui.cl/Rapanui/informaciones.htm>

<sup>10</sup> <https://www.parquenacionalRapanui.cl/que-ver-en-isla-de-pascua/hanga-roa/>

FIGURA 3: MAPPA TOPOGRAFICA DELL'ISOLA DI PASQUA



FONTE: MERICO (2017)

Per quanto ne concerne l'amministrazione, essa è stata aggregata alla regione di Valparaíso, ma attraverso una Riforma Costituzionale del 2007, il territorio acquisì lo statuto speciale<sup>11</sup>.

Mentre nel 2002 vi erano solamente 3791 abitanti, sull'isola oggi vivono circa 7750 persone. L'analisi effettuata sui censimenti nel corso di questi anni ha registrato una crescita di circa il 104% rappresentando un primato a livello nazionale (Ángel e Bergamini, 2020).

La presenza di cileni continentali e di stranieri, insieme allo sviluppo del turismo - che ha registrato un aumento dei matrimoni tra Rapanui e stranieri - infine, ha contribuito alla crescita del numero di abitanti dell'isola (FUCOA, 2014).

Secondo l'ultimo censimento disponibile inoltre, nel 2021 la proiezione riguardante il numero di abitanti registrerà un'ulteriore crescita del 8,97%<sup>12</sup>.

<sup>11</sup> L. Cost. 30 Luglio 2007, n. 20.193, "Reforma constitucional que establece los territorios especiales de Isla de Pascua y archipiélago Juan Fernandez"

<sup>12</sup> BCN (2021), *Censimento della popolazione 2017*, disponibile a [https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas\\_v.html?anno=2021&idcom=5201](https://www.bcn.cl/siit/reportescomunales/comunas_v.html?anno=2021&idcom=5201)

### *2.1.2 Sintesi ambientale*

La formazione dell'isola, avvenuta circa 0,7 milioni di anni fa grazie alla particolarità della zona in cui si trova - la placca di Nazca, quella Pacifica e quella Antartica - nel corso degli anni è stata di grande aiuto alla geologia e all'orografia per comprenderne l'origine e l'evoluzione, in particolar modo per quanto riguarda i tre vulcani presenti situati all'estremità dei diversi punti del territorio insulare, che ricorda la forma di un triangolo rettangolo.

Nella parte nord-est è situato il vulcano Maunga Puakatiki, alto 412 metri e completamente spento. Secondo gli studiosi, sorse circa 3 milioni di anni fa dando vita alla Penisola del Poike che, originariamente un'isola, vide ridursi la sua superficie originale a causa del forte processo di erosione marina.

Successivamente a causa della lava proveniente dal Maunga Terevaka e dall'attività degli altri centri vulcanici vicini, questa si unì al corpo principale dell'attuale isola. Nell'estremo sud-ovest invece, si trova il Rano Kau con un'altezza di 324 metri: la sua formazione, simile a quella del Poike, è dovuta a flussi di lava di origine basaltica. L'ultimo vulcano, situato nella parte nord, è quello di Maunga Terevaka che, con i suoi 511 metri non lo rende solamente il più alto tra gli altri, ma costituisce anche il punto più elevato di tutta l'isola; rispetto a quelli precedentemente menzionati, questo fa parte di un insieme di centri eruttivi fissurali determinati da un sistema di fratture.

Un altro centro vulcanico che ha altrettanta importanza archeologica è il Rano Raraku che accoglie una laguna di acqua dolce profonda tre metri.

Infine, uno dei punti più importanti di tutta l'isola si trova nell'angolo sud-est dove è presente la cava di tufo che utilizzavano gli abitanti per scolpire la maggior parte dei Moai che venivano poi spostati e disposti in punti diversi dell'isola (CONAF, 2017).

Rispetto a quanto detto in precedenza quindi, è possibile affermare che l'origine dell'isola sia dovuta al fenomeno del vulcanismo. La grossa permeabilità che caratterizza i flussi di lava basaltica ed i coni cineretici hanno evitato infatti la formazione di correnti d'acqua superficiali permanenti in grado di provocare erosioni

sul territorio insulare. I maggiori processi erosivi osservabili infatti, sono stati causati esclusivamente dall'azione del mare (González-Ferrán, 1987).

Nel corso degli anni, per sostenere le necessità idriche della popolazione e soprattutto delle attività dedite all'allevamento, il governo cileno cominciò la perforazione di pozzi da cui ricavare acqua sotterranea. Inoltre, tutt'oggi viene ancora adottato un sistema tradizionale per accumulare l'acqua piovana mediante dei canali e dei recipienti. Questo poiché una delle preoccupazioni principali riguarda la sostenibilità delle risorse idriche: lo sfruttamento delle tecniche di estrazione dell'acqua dolce infatti, in futuro rischierà di mescolarsi con quella salata. Infine, è necessario considerare lo scenario turistico che riguarda la capacità di carico dell'isola, dove lo stato delle risorse critiche come l'acqua sono fondamentali e limitate (CONAF, 2017).

### *2.1.3 Sintesi storica*

Nell'arco degli anni questo incredibile luogo ha stupito la maggior parte degli studiosi e degli archeologici vista la sua particolarità ed i suoi misteri ancora irrisolti: uno di questi è senza dubbio legato alle origini della popolazione e al modo in cui abbiano raggiunto una destinazione così tanto remota senza l'utilizzo delle più moderne forme di navigazione aerea e marina. Sono state portate avanti numerose ricerche fino ad oggi e grazie agli studi fatti degli scienziati sulle tracce di DNA ritrovate, si è scoperto che le radici iniziali dei colonizzatori fossero di origine polinesiana. Ogni società dell'antica Polinesia infatti, si sviluppò in maniera indipendente, creando una storia unica che si differenziava dalle altre, con espressioni e costumi propri; nel caso dell'isola di Pasqua, nell'anno Seicento giunsero dalle Isole Marchesi i primi colonizzatori che vi introdussero una varietà di colture vegetali come la banana, la patata dolce e la canna da zucchero, oltre ad animali come la gallina.

Secondo la tradizione orale poi, nella tradizione orale Rapanui, la figura centrale era l'“Ariki Hotu Matu'a”, considerato il colonizzatore dell'isola, eroe civilizzatore e fondatore della cultura pasquense (FUCOA, 2014).

Ma è nel X secolo che la società Rapanui conobbe il suo massimo splendore: in questo periodo si verificò un forte aumento demografico ed iniziarono le costruzioni dei centri cerimoniali di culto rivolti agli antenati, rappresentati dalle gigantesche statue che tutt'oggi sono ancora presenti nell'isola: i Moai.

Quella pasquense è una società caratterizzata da una cultura unica, al pari di quella Egizia e Maya, che diede origine a più di quattromila incisioni rupestri e imponenti statue di pietra: a partire dall'anno Mille e per oltre cinque lustri infatti, lo splendore della cultura Rapanui portò alla nascita di oltre 300 altari e centri cerimoniali dedicati agli antenati chiamati Ahu.

La società di quel tempo era divisa in clan dalle stirpi distinte, che controllavano territori diversi e la costruzione di queste statue veniva svolta da ognuno di questi con la funzione di rappresentarne il prestigio interno ed il carattere religioso.

Il potere politico era concentrato nell'“Ariki Mau” - capo supremo o re - carica attribuita in maniera ereditaria e dalla casta sacerdotale, che era incaricata di mantenere vive le tradizioni religiose ed il culto di venerazione agli antenati (FUCOA, 2014).

Durante il XVI ed il XVII secolo, la società Rapanui conobbe una profonda crisi che portò alla distruzione di alcuni Moai presenti sul territorio. Le cause più discusse, basate sull'interpretazione di fonti riportate dagli esploratori europei, resti archeologici e tradizioni orali, riconducono ad una crisi della società dovuta alla distruzione dell'ambiente e dalla nascita di conflitti interni (FUCOA, 2014).

Secondo Bahn e Flenley (2011), lo sfruttamento eccessivo delle risorse ambientali dovuto alla costruzione incessante di monumenti e statue e alla deforestazione di intere aree per far spazio a terreni coltivabili, parallelamente all'aumento della popolazione, compromise il delicato ecosistema pasquense.

Englert (2010) afferma che la nascita di dissidi tra due gruppi portò ad un conflitto sanguinoso le cui conseguenze portarono alla distruzione dei Moai degli sconfitti, costituendone la fine della loro egemonia.

Secondo Ramírez (2008) invece, la crisi insulare avvenne per una combinazione di diversi fattori tra cui quelli ambientali e quelli bellici.

Un'ipotesi formulata da Foerster (2012) afferma che non ci fu nessuna crisi prima dell'arrivo degli europei, piuttosto il collasso arrivò durante il XIX secolo a causa della schiavitù e dalle malattie contagiose dell'epoca. Queste affermazioni sono frutto dell'analisi delle descrizioni effettuate dai primi esploratori che arrivarono sull'isola nel XVIII secolo, secondo cui non vi erano indizi riguardanti una popolazione decimata né di conflitti bellici.

Cauwe (2011) inoltre, afferma che i Moai vennero distrutti a causa della rinuncia da parte degli abitanti delle credenze e tradizioni religiose dell'epoca e legate al culto dei megaliti. Si trattò quindi di un passaggio generazionale progressivo e non di una rivoluzione: gli Ahu divennero tombe ed i Moai vennero utilizzati per sigillarle.

Secondo Lima e Gayo (2020) gli abitanti di Rapa Nui attraversarono una serie di crisi legate agli effetti derivanti dalle continue variazioni climatiche - in particolar modo il fenomeno denominato *El niño*<sup>13</sup> - e la deforestazione totale delle vegetazione. Infine, è possibile affermare che i crolli demografici della popolazione Rapanui furono il risultato degli effetti a lungo termine di fattori esogeni esercitati sulla capacità di carico dell'isola, in particolare sulle provviste alimentari pro-capite.

Attorno al XVIII secolo, con l'obiettivo di scoprire nuove terre e ampliare il dominio europeo nell'Oceania, gli europei giunsero sull'isola: la domenica di Pasqua del 1722 il capitano olandese Jakob Roggeveen sbarcò sul territorio insulare ed entrò nella storia per essere il primo abitante del Vecchio Continente a mettere piede su quest'isola del Pacifico. Il nome "Isola di Pasqua" infatti, è dovuto proprio a questo evento storico (Foerster, 2012).

---

<sup>13</sup> La Teoria ENSO, combinazione tra l'Oscillazione meridionale (SO) ed il fenomeno di *El niño* (EN) corrisponde al ciclo continuo ma irregolare di cambiamenti delle condizioni oceaniche e atmosferiche che influisce sull'intero pianeta (ESA, 2021)



Durante il suo secondo viaggio attorno al mondo, l'esploratore inglese James Cook giunse sull'isola qualche decade più tardi, nel 1776. Grazie al suo contributo ed a quello del suo equipaggio<sup>14</sup> fu elaborata una prima carta geografica in cui erano riportati i siti archeologici di maggiore interesse e dei disegni che rappresentavano le grosse statue presenti nel luogo (Foerster, 2012).

Nel XIX secolo però, la ferocia dell'uomo colpì anche questo angolo remoto del mondo. Una serie di spedizioni schiaviste deportò in Perù gran parte degli abitanti dell'epoca, dando vita allo sterminio graduale della popolazione Rapanui: nonostante sia difficile determinare il numero esatto di abitanti catturati, dai documenti analizzati è possibile affermare che furono rapiti circa 2225 isolani (Cristino, 2011).

Nel 1863, grazie alla pressione internazionale sottoposta dalla Francia, la schiavitù venne abolita e tutti i sopravvissuti tornarono nelle loro terre. Assieme alle loro vite però, portarono con sé anche malattie come la tubercolosi, il vaiolo e la peste, che in quindici anni, dimezzarono circa due terzi della popolazione (Foerster et al, 2013).

Secondo Cristino (2011), se prima delle spedizioni schiaviste su Rapa Nui vi erano circa 6000 abitanti, quando il missionario francese Eyraud arrivò sull'isola nel 1864 ne censì solamente 1900.

Durante il XIX secolo, il Cile decise di anettere alcuni territori insulari del Pacifico del Sud al proprio stato, e così, nel 1888, il marinaio cileno Policarpo Toro prese possesso dell'isola incorporandola al territorio cileno. Mentre per gli isolani l'annessione venne intesa come un accordo che garantiva loro la protezione del Governo e la completa autonomia ed il possesso dei territori, per il governo cileno si trattava di pura sovranità territoriale (Foerster et al, 2013).

---

<sup>14</sup> Cook, J. (1777), *A Voyage Towards the South Pole and Round the World: About Captain Cook*, Volume 1, pp. 276-287.

Successivamente, attraverso atti di compravendita territoriale tra lo Stato Cileno ed alcuni imprenditori stranieri - che formarono una società chiamata “Società Sfruttatrice dell’Isola di Pasqua” - i territori insulari vennero utilizzati come attività di pascolo e allevamento del bestiame.

Per favorire queste attività però, vennero disboscati la maggior parte dei terreni che provocò la conseguente erosione e distruzione della vegetazione (Ramírez, 2008).

Nel 1953 la Marina Militare del Cile prese possesso dei beni e dei territori precedentemente utilizzati dalla Società Sfruttatrice e si occupò dell’amministrazione del territorio pasquense. Durante questa nuova amministrazione territoriale vennero rafforzati i collegamenti con il paese cileno soprattutto per quanto riguarda l’approvvigionamento di beni di prima necessità come viveri, medicine e combustibili. Inoltre, attraverso una collaborazione con l’Aeronautica Militare, vennero avviati i lavori per la costruzione di un aeroporto che tuttora si trova nella zona di Mataveri (Montecino, 2009).

Nel 1955 una spedizione archeologica capeggiata da Thor Heyerdahl arrivò sull’isola per condurre alcuni studi e delle analisi sui reperti storici presenti in loco. Grazie al suo libro “Aku-Aku”<sup>15</sup> pubblicato nel 1958, Rapa Nui si trasformò in una destinazione turistica internazionale (Cristino, 2011).

Secondo Mulloy (1980) inoltre, in quel tempo si sviluppò la consapevolezza che il territorio pasquense rappresentasse il museo a cielo aperto più spettacolare di tutta la Polinesia.

Nel 1966, con la Legge 16.441/1966 - conosciuta come “Legge Pasqua<sup>16</sup>” - vennero riconosciuti, da parte dello Stato Cileno, tutti i diritti di residenza effettiva ai cittadini dell’isola assicurandone inoltre la salvaguardia, la valorizzazione e la tutela del patrimonio archeologico. Attraverso questa legge si decise, finalmente, di porre fine ai

---

<sup>15</sup> Heyerdahl, T. (1958), *Aku-Aku: The secret of Easter Island*, Rand McNally & Co, Chicago.

<sup>16</sup> Legge 1 Marzo 1966, n. 16.441 “Crea el departamento de Isla de Pascua”

problemi politici e legali che tormentarono Rapa Nui nell'ultimo secolo (Cristino, Recasens e Vargas, 1984).

La “Legge Pasqua” infine, aprì le porte dell'Isola al mondo esterno attraverso i mezzi di comunicazione e l'arrivo di turisti sia internazionali che domestici: nel 1967 infatti, venne inaugurato l'aeroporto di Mataverì con il primo volo commerciale a cui poi seguirono, qualche anno dopo, voli transoceanici collegati con Santiago del Cile e Tahiti (Mc Call, 1996).

I voli della compagnia area LAN Cile furono sovvenzionati dallo Stato e permisero che gli abitanti continentali di visitare l'isola favorendo il turismo domestico del paese. La grossa affluenza di turisti su Rapa Nui però, costrinse gli abitanti ad adibire le proprie abitazioni in strutture turistiche (Cristino, Recasens e Vargas, 1984).

Nei suoi 128 anni di storia sotto il Cile quindi, sono state stabilite diverse leggi e decreti, adeguandole di conseguenza alle diverse necessità degli abitanti. Una delle misure adottate per l'amministrazione dei territori fu stipulata nel 1979 mediante il Decreto Legge n. 2885/1979 che “stabilisce norme sulla concessione dei titoli di dominio e amministrazione dei terreni fiscali sull'isola di Pasqua”<sup>17</sup>.

Al fine di compiere il suo obiettivo, questo decreto contemplava la formazione della Commissione di Radicamento, predecessore legale della Commissione di Sviluppo dell'Isola di Pasqua CODEIPA (FUCOA, 2014).

Nel 1993 viene promulgata la “Legge Indigena”<sup>18</sup> che stabilisce le norme riguardanti la salvaguardia e la tutela dei popoli originari del Cile. Questa legge riconosceva i diversi popoli indigeni del Paese come discendenti diretti delle civiltà precolombiane, ovvero quelle che si stabilirono prima del dominio della cultura europea e che “conservano manifestazioni etniche e culturali proprie della loro terra, fondamento principale della loro esistenza e cultura”<sup>19</sup> (FUCOA, 2014).

---

<sup>17</sup> Decreto Legge 7 Novembre 1979, n. 2885 “Establece normas sobre el otorgamiento de títulos de dominio y administración de terrenos fiscales en la Isla de Pascua”

<sup>18</sup> Legge 5 Ottobre 1993, n. 19253 “Establece normas sobre protección, fomento y desarrollo de los indígenas, y crea la corporación nacional de desarrollo indígena”

<sup>19</sup> art. 1, co. 1, l. 19253/1993

Durante gli anni Novanta quindi, la consapevolezza di salvaguardare e sviluppare il patrimonio naturale, archeologico e sociale dell'Isola di Pasqua fu uno degli obiettivi principali del Cile: per far ciò, vennero formati il Corpo Nazionale di Sviluppo Indigeno, CONADI<sup>20</sup>, e la Commissione di Sviluppo dell'Isola di Pasqua, CODEIPA<sup>21</sup>, che ricoprirono e ricoprono tutt'ora un ruolo fondamentale.

Mentre la Commissione di Radicamento aveva come unico scopo quello riguardante i terreni dell'isola, CODEIPA ricevette altri incarichi: non solo si sarebbe occupata di regolarizzare la proprietà dei terreni, ma tra le altre funzioni avrebbe avuto anche lo sviluppo economico, sociale e culturale del popolo Rapanui.

Per raggiungere questi obiettivi, tra le mansioni svolte da questo organo troviamo:

- individuare e proporre al Presidente della Repubblica i territori da utilizzare per scopi scientifici e quelli di interesse per la comunità (turismo, aree di svago, attività sportive).
- formulare e migliorare piani e progetti di sviluppo che aumentino la qualità della vita della comunità Rapanui e contribuiscano alla conservazione della cultura e dell'ambiente dell'isola.
- collaborare con l'amministrazione del Parco Nazionale Rapa Nui, in particolar modo per quanto concerne la conservazione e la restaurazione del patrimonio archeologico presente sul territorio. Infine, organizza convegni con istituzioni nazionali e internazionali e ne illustra gli obiettivi (FUCOA, 2014).

## **2.2 Gli impatti del turismo sull'isola**

Secondo Figueroa e Rotarou (2016), i territori insulari rappresentano degli ecosistemi relativamente chiusi e limitati le cui caratteristiche tipiche come le piccole dimensioni, la lontananza e l'isolamento, aggiungono un ulteriore sforzo al loro processo di sviluppo. Queste caratteristiche, secondo i diversi modelli di sviluppo economico basati

---

<sup>20</sup> <http://www.conadi.gob.cl>

<sup>21</sup> <http://www.conadi.gob.cl/codeipa-conadi>

su economie di scala, un basso costo dei trasporti e la disponibilità di capitale umano e risorse, non corrispondono ai principi di attrattività economica prevalenti.

In questo particolare, le isole di piccole dimensioni non possono sfruttare i benefici derivanti dall'economie di scala in quanto presentano risorse naturali limitate e non sempre sono facilmente accessibili ma quando lo sono i costi dei mezzi di trasporto sono alti. Infine, vista la bassa densità abitativa e le poche attività economiche, non possono trarre profitto da economie esterne ed, in aggiunta, sono caratterizzati da un basso livello infrastrutturale e sociali offerti alla popolazione (ESPON, 2009).

Di conseguenza, molte isole non possono competere per un prodotto di scala economica mondiale, per cui il turismo viene considerato il settore principale in grado di apporre uno sviluppo economico e redditizio specialmente nei casi in cui i territori insulari non possono contare su grosse risorse naturali (Figueroa e Rotarou, 2016).

Sulla base di quanto affermato, l'Isola di Pasqua si trova in questa situazione e attraverso l'analisi dei dati disponibili relativi al fenomeno turistico - soprattutto derivanti da uno dei maggiori punti di attrattività principale come il Parco Nazionale di Rapa Nui - è possibile affermare come essa stia attraversando un boom economico dovuto alla crescita del settore: se nel 2002 i numeri relativi agli ingressi raggiungevano le circa 17 mila unità infatti, nel 2014 se ne registravano circa 65 mila unità<sup>22</sup>. Inoltre, nel 2012 le stime provenienti dal reddito annuo totale del settore turistico sfioravano i 45-90 milioni di dollari con un reddito annuo pro capite compreso tra gli 8 ed i 15 mila dollari (Figueroa et al., 2013).

Come risultato quindi, è possibile affermare che il turismo stia diventando una colonna portante dell'economia insulare ed una fonte di lavoro per molti residenti (Azócar e O'Ryan, 2011; Ecopolis, 2010; Perez e Rodriguez, 2011) oltre che una guida per lo sviluppo delle infrastrutture, dei servizi educativi e sanitari (Figueroa et al., 2013).

---

<sup>22</sup> <https://www.conaf.cl/parques-nacionales/visitanos/estadisticas-de-visitacion/>

Come destinazione turistica, l'Isola di Pasqua si trova ad affrontare diversi svantaggi che aggiungono ulteriori sforzi e comportano costi più elevati per la gestione degli impatti naturali o antropici. Gli ostacoli principali includono la sua insularità ed il suo isolamento dal continente cileno e le difficoltà logistiche ad esse legate, oltre che alla scarsa offerta locale di prodotti e la scarsa qualità dei servizi presenti. A riguardo, la maggior parte dei prodotti - dalle auto ai prodotti del supermercato - vengono importati dal continente Cileno e conseguentemente registrano un aumento dei prezzi offerti sull'isola (Figueroa e Rotarou, 2016).

### **2.3 Analisi degli impatti del turismo sulla popolazione residente**

Di conseguenza, lo sviluppo crescente del fenomeno turistico ha generato una pressione sulla popolazione locale derivante dall'incremento di residenti temporanei e lavoratori stagionali nel settore turistico - provenienti prevalentemente dal continente Cileno - che molto spesso poi, decidono di rimanere. Questa situazione ha provocato dei dissidi tra gli abitanti di etnia Rapanui e tra quelli non, con i primi preoccupati da un processo di "Cilenizzazione"<sup>23</sup> dell'isola. D'altra parte, i cileni continentali, consapevoli delle opinioni e dell'antipatia generale verso di loro, vedono a loro volta l'Isola di Rapa Nui come un territorio "sottosviluppato" e che vive a spese del Cile. Questo caso risulta essere l'ennesimo in cui gli estranei vengono visti come "invasori" ed i nativi come "primitivi" (Grenier, 2002).

Sulla base di questo, ci sarebbero le continue proteste da parte dei Rapanui contro il governo cileno, con i primi che hanno sviluppato un sentimento di abbandono ed emarginazione verso quest'ultimo e richiedono una maggiore considerazione nelle questioni riguardanti la gestione del Parco Nazionale e delle politiche contro

---

<sup>23</sup> Con questo termine si intende un processo di assimilazione alla cultura cilena. Secondo gli abitanti di etnia Rapanui infatti, l'aumento della popolazione dovuto a immigranti provenienti dal continente Cileno ne sta minacciando la tradizione e la cultura locale (Figueroa e Rotarou, 2016).

l'immigrazione. Altresì, una serie di politiche disorganizzate riguardanti lo sviluppo turistico ha provocato degli impatti negativi sull'ambiente, legati soprattutto allo smaltimento dei rifiuti, alla gestione delle acque reflue e della biodiversità e alla qualità dell'aria (Figueroa e Rotarou, 2013).

TABELLA 4: GLI IMPATTI PROVOCATI NELLA DESTINAZIONE DAL TURISMO SECONDO GLI ABITANTI DI RAPANUI

<b>Grade</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4 + 5</b>
Noise	44.44	10.10	9.09	24.24	12.12	36.36
Destruction of flora and fauna	36.36	19.19	10.10	18.18	16.16	34.34
Waste increase	4.04	5.05	3.03	27.27	60.61	<b>87.88</b>
Water contamination	15.31	12.24	3.06	38.78	30.61	<b>69.39</b>
Sewage increase	19.79	8.33	6.25	35.42	30.21	<b>65.63</b>
Increase in nightlife	29.59	8.16	18.37	18.37	25.51	43.88
Vehicular increase and congestion	3.06	1.02	0.00	13.27	82.65	<b>95.92</b>
Loss of security (violence, theft, etc.)	43.30	11.34	8.25	22.68	14.43	37.11
Loss of rapanui identity	35.05	2.06	8.25	37.11	17.53	54.64
Environmental impacts	2.02	17.17	9.09	49.49	22.22	<b>71.71</b>

FONTE: FIGUEROA E ROTAROU (2016)

La somministrazione di diversi questionari alla popolazione riguardanti gli impatti del turismo nella destinazione oggetto di studio, ha evidenziato come i principali impatti provocati dal turismo sul territorio percepiti dagli abitanti siano relativi alla congestione del traffico (96%), all'aumento dei rifiuti (88%), agli impatti ambientali (72%), all'inquinamento idrico (69%) ed alla gestione delle acque reflue (66%)(Tabella 4) (Figueroa e Rotarou, 2016).

TABELLA 5: GLI IMPATTI PROVOCATI DAL TURISMO SUI CONTESTI INSULARI E RICONTRATI NELLA DESTINAZIONE

<b>Grade</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4 + 5</b>
Population increase	4.04	1.01	3.03	38.38	53.54	<b>91.92</b>
Electricity service	4.04	8.08	11.11	31.31	45.45	<b>76.76</b>
Vehicular congestion	0.00	3.03	4.04	30.30	62.63	<b>92.93</b>
Waste management	5.05	7.07	5.05	24.24	58.59	<b>82.83</b>
Sewage management	8.08	4.04	9.09	30.30	48.48	<b>78.78</b>
Urban infrastructure	14.43	13.40	15.46	29.90	26.80	56.70
Potable water service	24.24	16.16	13.13	29.29	17.17	46.46

FONTE: FIGUEROA E ROTAROU (2016)

Sulla base degli impatti che il turismo ha provocato analogamente in diversi contesti insulari, sono stati sottoposti alla popolazione locale dei questionari in cui veniva chiesto loro quali, tra i proposti, fossero i problemi riscontrati nella destinazione stessa. Tra questi, la congestione del traffico, l'incremento della popolazione, la gestione dei rifiuti e delle acque reflue oltre che dei problemi legati ai servizi elettrici sono tra quelli maggiormente riscontrati (Tabella 5) (Figueroa e Rotarou, 2016).

## **2.4 Il contesto del Parco Nazionale di Rapa Nui ed il suo valore archeologico**

Il Parco Nazionale di Rapa Nui è un'area protetta che occupa una superficie di circa settemila ettari, circa la metà della superficie totale dell'intero territorio insulare.

Esso acquisì lo status di parco nazionale nel 1935 attraverso il Decreto Supremo n. 103/1935<sup>24</sup> del Ministero del Territorio e della Colonizzazione - che dal 1980 prenderà il nome di Ministero dei Beni Nazionali - mentre, sempre nello stesso anno, con il Decreto Supremo n. 4.536/1935<sup>25</sup> del 23 Luglio, venne dichiarato Monumento Storico Nazionale.

<sup>24</sup> Decreto 16 Febbraio 1935, n. 103

<sup>25</sup> Decreto 23 Luglio 1935, n. 4536



L'istituzione del Parco - come affermato nel Decreto Supremo n. 103/1935 - aveva come obiettivi:

- La protezione e la conservazione del patrimonio archeologico e storico Rapanui.
- La valorizzazione dell'identità e la cultura Rapanui nei diversi aspetti linguistici e tradizionalisti.
- La protezione e la salvaguardia della flora autoctona e nata durante la colonizzazione polinesiana.
- La conservazione della biodiversità degli ecosistemi marini.
- Mantenere intatto il paesaggio culturale circostante, soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche sceniche naturali.
- Controllare i fattori di deterioramento ambientale come l'erosione, gli incendi e l'inquinamento.
- Permettere l'uso tradizionale e sostenibile delle risorse ambientali alla comunità locale.
- Contribuire alla diffusione della storia, della cultura e del patrimonio archeologico Rapanui, in particolare per quanto riguarda il contesto ambientale in cui si sviluppò.
- Assicurare, attraverso la conservazione del patrimonio archeologico e naturale, lo sviluppo dell'attività turistica in modo tale da poter rappresentare una risorsa economica sostenibile e costante per l'isola.

Nel 1995 esso venne dichiarato Patrimonio dell'Umanità ed iscritto nella categoria dei Beni Culturali<sup>26</sup> soddisfacendo tre dei dieci criteri fissati dal "Comitato per il Patrimonio dell'Umanità per la selezione" e descritti di seguito:

- Il criterio I, rappresentare un capolavoro del genio creativo umano: il Parco Nazionale di Rapa Nui racchiude uno dei fenomeni culturali più eccezionali del mondo. Una tradizione artistica e architettonica di grande potenza e immaginazione sviluppata da una società rimasta isolata per oltre un millennio, lontano dall'influenza di culture diverse.

---

<sup>26</sup> World Heritage Centre (1995), *Rapa Nui National Park*, World Heritage List, Parigi, disponibile a <http://whc.unesco.org/en/list/715/>

- Il criterio III, rappresentare una testimonianza unica o eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa: Rapa Nui, nome in lingua indigena dell'Isola di Pasqua, testimonia un fenomeno culturale unico. Nel 300 a. C. una società di origine polinesiana ha instaurato una tradizione forte, originale e ingegnosa di scultura e architettura monumentale, libera da influenze esterne. Dal decimo al sedicesimo secolo questa società ha costruito piattaforme religiose ed eretto enormi statue conosciute come Moai creando un impareggiabile paesaggio che affascina ancora oggi persone di tutto il mondo.
- il criterio V, rappresentare un esempio eccezionale di un insediamento umano tradizionale o di utilizzo del territorio che sia rappresentativo di una o più culture, specialmente se divenuto vulnerabile per l'impatto di cambiamenti irreversibili: il Parco Nazionale di Rapa Nui è testimone senza dubbio di un carattere culturale unico caduto in rovina come risultato di una crisi ecologica causata dall'arrivo di persone dall'ambiente esterno. I resti considerevoli di questa cultura si mescolano con la natura circostante creando un paesaggio culturale impareggiabile.

### *2.3.1 Il patrimonio archeologico*

Le caratteristiche più notevoli del Parco Nazionale di Rapa Nui sono rappresentate dai siti archeologici, le cui monumentali statue di pietra conosciute come Moai sono le protagoniste. Attorno all'anno Mille, il culmine della cultura Rapanui portò alla creazione di circa 300 altari o centri cerimoniali dedicati agli antenati chiamati Ahu ed oltre 1000 megaliti, situati in zone diverse dell'isola. Circa un terzo degli Ahu è posizionato in maniera astronomica: quelli della costa indicano gli equinozi, mentre quelli all'interno i solstizi.

Gli Ahu inoltre, erano in grado di raggiungere delle grosse dimensioni. Un esempio lampante infatti, è dato dal Ahu Tongariki che raggiunge i 96 metri di lunghezza ed ospita ben quindici statue con un'altezza che varia dai sei agli otto metri. Adagate su

queste piattaforme si trovano i moai, la cui unione forma una composizione chiamata “ahu-moai”. Al principio però, gli ahu erano piccole piattaforme che furono ampliate successivamente per sostenere *moai* sempre più grandi. Il megalite più grande posizionato su un ahu è quello di “Ahu Te Pito Kura”, alto dieci metri e pesante 90 tonnellate (FOCOA, 2014).

Un terzo dei moai posizionati sopra degli ahu possedevano “un’acconciatura” di scorie rosse denominati “pukao” - ricavati dalla miniera di Puna Pau - che, secondo Charola (1997), raffigurava l’acconciatura tradizionale, ovvero dei capelli raccolti da un nodo alto.

I pukao infine, rappresentano la massima espressione di potere di alcune stirpi e sono la prova dell’avanzata conoscenza ingegneristica che raggiunse il popolo Rapanui (Ramirez, 2008; Mulloy, 1980).

Nel corso degli anni, le domande che maggiormente si sono susseguite tra storici e scienziati hanno riguardato non solo le tecniche di costruzione e di trasporto utilizzate per muovere questi giganti megaliti, visto e considerato che la cava in cui venivano scolpiti, Rano Raraku, si trova a quasi diciotto chilometri dal punto più lontano e maggiormente usato in cui “riposano” oggi questi giganti, ma anche la simbologia che rappresentano (FUCOA, 2014).

Per gli studiosi infatti, risulta ancora oggi un mistero il modo in cui abbiano viaggiato per così tanti chilometri senza l’utilizzo di ruote o grandi animali da traino formulando ipotesi diverse. Secondo gli studi effettuati dagli archeologici Hunt e Lipo (2011), la forma di queste statue era ingegnata in modo tale da essere spostata con movimenti ondulatori e usando come soli mezzi la forza umana e delle corde come leve.

Secondo la tradizione Rapanui orale tramandata nel corso degli anni, gli isolani erano certi che le statue si mossero grazie al *mana*<sup>27</sup> e di fronte all’incomprensione e l’ignoranza degli stranieri avevano dei comportamenti sorprendenti (Routledge, 1978).

---

<sup>27</sup> Termine di origine melanesiana (che può essere tradotto con «forza vitale») indicante una forza impersonale che si ritiene posseduta, in modo temporaneo o permanente, da persone, animali o cose, e che si manifesta in effetti insoliti e straordinari (Treccani).

Per Heyerdahl (1958), le statue venivano legate sul dorso con una slitta composta dalla forcella di un albero e spinte da due corde parallele legate ad ogni lato; questa metodologia inoltre, venne migliorata dall'uso di lubrificanti come patate dolci e fronde di palma. Secondo le stime dell'autore, vi era bisogno di circa 180 persone per trasportare un moai di dieci tonnellate: se così fosse, per trasportare "Paro" - il moai più grande mai realizzato e pesante ottanta tonnellate - ci fu bisogno di circa 1500 persone.

Mulloy (1980) sostiene che il sistema di trasporto comportava l'uso di due gigantesche gambe di legno a forma di V e legate con delle corde al collo della statua mentre una slitta curva a forma di Y veniva adagiata sulla pancia sporgente della statua in modo tale da proteggerla durante il viaggio. Il moai, sdraiato a faccia in giù, veniva fatto oscillare in avanti usando la curva della sua pancia come punto di fulcro: così facendo, secondo l'autore novanta persone avrebbero spostato/potuto spostare Paro per circa sei km, ossia la distanza dalla cava al suo ahu. Per utilizzare questa metodologia però, vi erano necessari dei tronchi d'albero di grosse dimensioni ed inoltre, viste le dimensioni dei *moai*, la corda attorno al collo non sempre sembrava assorbire la tensione necessaria per questo metodo. Infine, dalla presenza di statue abbandonate sull'isola - per motivazioni legate forse al metodo di trasporto - non sono state trovate abbastanza prove in grado di rafforzare la tesi secondo cui la pancia svolgeva da fulcro.

Secondo Von Daniken (1972) infine, la perfezione matematica delle piramidi egizie e dei *moai*, unite alla straordinaria tecnica ingegneristica avanzata, possono essere spiegate solamente dalla presenza di extraterrestri. Per l'autore infatti, questi essere dotati di intelligenza sovranaturale donarono come segno di amicizia e riconoscenza per il loro soggiorno dei megaliti al popolo Rapanui, ed utilizzarono le loro tecnologie avanzate per collocarle in tutta l'isola.

Per quanto concerne la simbologia associata a questi megaliti le teorie sono distinte, c'è chi pensa che siano divinità e chi crede che rappresentino le ultime vestigia di una civiltà perduta che un tempo si affermò nel Pacifico.

La più verosimile e affermata dagli archeologici però, è quella che riguarda l'adorazione del culto degli antenati: essi infatti, rappresenterebbero le comunità antiche che abitarono l'isola e che continueranno a guidare i popoli del futuro. Secondo la tradizione inoltre, le statue sono rivolte con le spalle verso il mare e con gli occhi verso l'isola per fornire protezione e sicurezza al popolo Rapanui (Hunt e Lipo, 2011).

Secondo uno studio recente di DiNapoli et al (2019), essi vennero collocati nei punti in cui si trovava l'acqua potabile, una risorsa molto difficile da trovare sull'isola vulcanica. Gli autori infatti, affermano che nei luoghi in cui non ci sono moai non si trovano pozzi d'acqua dolce, mentre, al contrario, dove ci sono megaliti è possibile trovare delle fonti d'acqua potabile, sinonimo che la posizione delle statue e quelle di accesso all'acqua sono estremamente relazionate. Il vincolo tra la posizione delle statue e quella delle risorse naturali quindi, offre la possibilità di svelare il motivo per cui queste statue furono spostate così lontano dalle cave in cui venivano costruite.

Esiste poi una teoria collegata direttamente a queste statue ed è quella che riguarda la causa della scomparsa della vegetazione primaria presente sull'isola, rappresentata dalle palme, e che avrebbe causato l'estinzione della popolazione di quell'epoca.

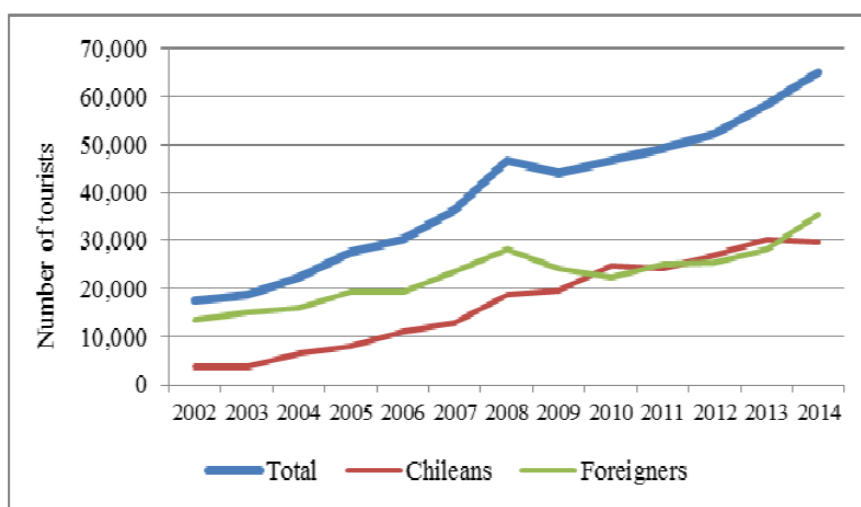
Come descritto in precedenza infatti, tra le tante ipotesi formulate negli anni sui mezzi utilizzati per lo spostamento di queste statue c'è anche quella che riguarda l'uso di grossi tronchi. Questo avrebbe portato quindi ad una sorta di "deforestazione volontaria" e all'impossibilità quindi di costruire canoe utilizzate per l'attività primaria e di maggiore sostentamento dell'epoca, ovvero quella della pesca.

Questa deforestazione quindi, sarebbe riconducibile ad un disastro ecologico che portò l'ecosistema dell'intera isola alla distruzione e stravolse le vite degli abitanti stessi (FUCOA, 2014).

### 2.3.2 Presenze all'interno del Parco Nazionale di Rapa Nui tra il 2002 ed il 2017

Nel corso degli ultimi anni, l'incremento dei voli internazionali e dei collegamenti crocieristici e lo sviluppo dell'offerta turistica, ha registrato un altrettanto aumento costante e proficuo di ingressi all'interno di una delle attrazioni principali dell'isola, ovvero il Parco Nazionale di Rapa Nui.

GRAFICO 3: NUMERO DI INGRESSI NEL PARCO NAZIONALE DI RAPA NUI DAL 2002 AL 2014

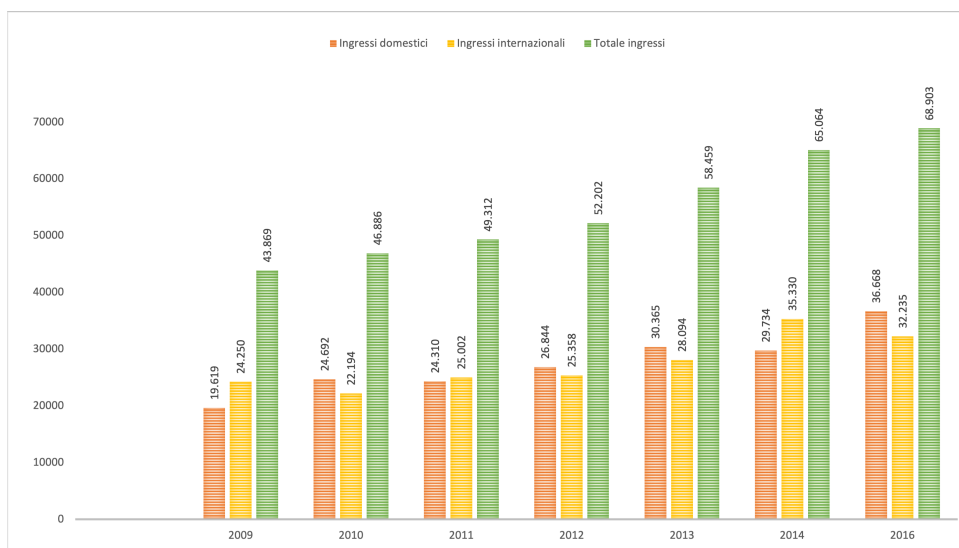


FONTE: FIGUEROA E ROTAROU (2016)

Durante il corso degli anni, la crescita del fenomeno turistico di cui si è fatto cenno precedentemente ha registrato un aumento costante ed importante: se si prendono in considerazione infatti, il numero degli ingressi nel Parco Nazionale di Rapa Nui nel 2002 e si confrontano con quelli del 2014 si nota una crescita percentuale di circa il 200% (Grafico 3).

Occorre evidenziare solamente come un calo dei visitatori internazionali avvenuto durante il biennio 2008-2010 sia relativo, probabilmente, alla crisi finanziaria del 2008. D'altro canto invece, gli arrivi provenienti dal continente cileno hanno continuato a registrare un aumento delle visite (Figueroa e Rotarou, 2016).

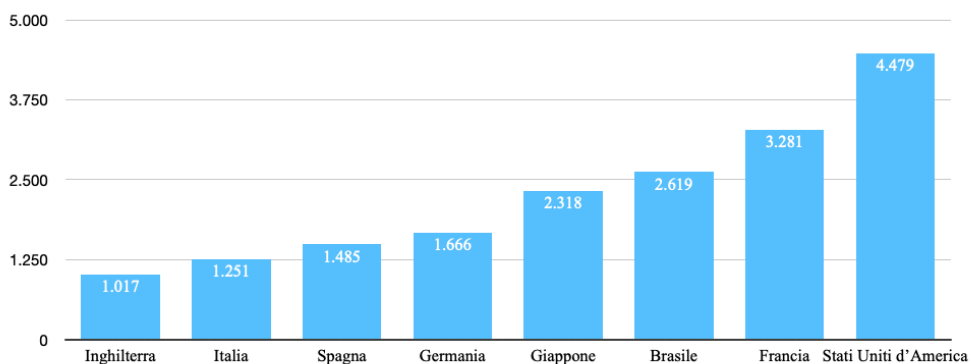
GRAFICO 4: INGRESSI TOTALI NEL PARCO NAZIONALE DI RAPA NUI DIVISI PER PROVENIENZA



FONTE: ELABORAZIONE PROPRIA ATTRAVERSO I DATI FORNITI DAL CONAF

Per quanto riguarda la provenienza geografica degli arrivi infine, i dati raccolti dimostrano come non ci sia una predominanza netta nella destinazione, anzi, è possibile affermare che i numeri risultano pressoché equiparabili sottolineando l'assenza di una predominanza significativa del turismo internazionale su quello locale<sup>28</sup> (Grafico 4).

GRAFICO 5: PROVENIENZA DEGLI ARRIVI INTERNAZIONALI SULL'ISOLA DI PASQUA NELL'ANNO 2013



FONTE: ELABORAZIONE PROPRIA ATTRAVERSO I DATI FORNITI DA INE E SERATUR (2014)

<sup>28</sup> <https://www.conaf.cl/parques-nacionales/visitanos/estadisticas-de-visitacion/>

Secondo l'ultimo documento accessibile da parte dell'INE-SERNATUR<sup>29</sup> (2014) relativo al 2013 inoltre, è possibile affermare come il mercato turistico internazionale rappresenti per il 15,9% turisti provenienti dagli Stati Uniti d'America, l'11,7% dalla Francia ed il 9,3% dal Brasile (Grafico 5).

Per quanto concerne la stagionalità invece, mentre gli ingressi domestici registrano dei picchi nel periodo compreso tra Luglio e Settembre, quelli internazionali si concentrano nel periodo compreso tra Novembre e Febbraio. In particolare, quest'ultimo registra il numero più alto di arrivi e rappresenta il mese in cui viene svolto l'evento culturale più importante dell'isola, ovvero la festa di "Tapati Rapanui" (Figueroa e Rotarou, 2016).

---

<sup>29</sup> <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2014/12/Turismo-Informe-Anual-2013.pdf>



## **CAPITOLO III. Analisi dell'offerta turistica e dati relativi al settore**

### **3.1 Le attività, i servizi turistici e le attrazioni culturali dell'Isola**

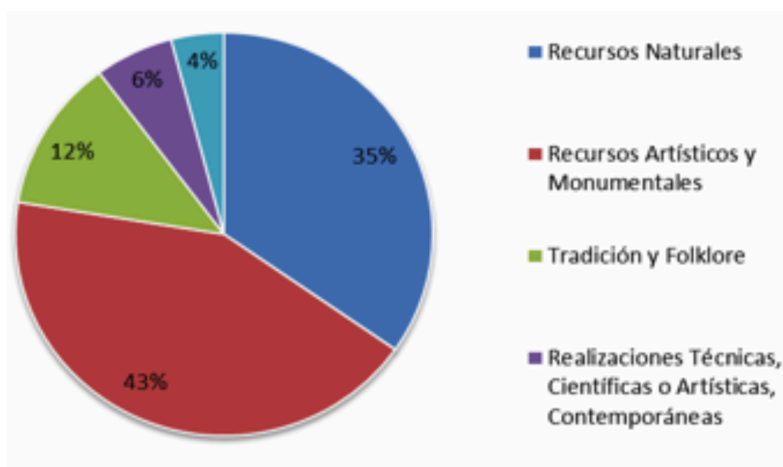
Vista la sua posizione geografica, quella di Rapa Nui è una destinazione turistica di mercato di lunga percorrenza per chiunque, inclusi gli abitanti del Cile.

Nonostante ciò, lo sviluppo dell'offerta turistica degli ultimi anni ha aumentato l'attrattività della destinazione rappresentata non solo dalla tutela della sua cultura ancora vivente e dal carattere archeologico, ma anche dai suoi paesaggi naturali di origine vulcanica.

All'offerta culturale però, si aggiungono anche altre attività come il surf, la pesca in alto mare, l'immersione subacquea, le visite ai diversi vulcani, cave e colli, percorsi di trekking, passeggiate a cavallo, in bicicletta ed in motocicletta ed infine vengono valorizzate attività culturali come gli spettacoli di musica e ballo tipici, i laboratori di artigianato e di cucina.

Durante l'anno inoltre, vengono organizzati degli eventi dedicati alla tradizione Rapanui, come il "Tapati Rapa Nui" - la cui traduzione corrisponde alla "Settimana Rapa Nui" - festa per antonomasia del popolo Rapanui, nata per mantenere e promuovere la cultura tra gli abitanti negli anni e per rafforzarne il senso di appartenenza e che di solito ha origine durante le prime due settimane di febbraio e la festa del Solstizio d'estate del 21 giugno. A queste, si aggiungono degli spettacoli di vario tipo come il festival musicale che viene organizzato nelle ultime settimane di gennaio e delle esibizioni di diversi gruppi culturali di origine polinesiana o "Kari Kari" (CONAF, 2017).

GRAFICO 6: DISTRIBUZIONE DELLE ATTRATTIVE CULTURALI SULL'ISOLA DI PASQUA



FONTE: CONAF (2017)

Secondo un documento del CONAF (2017), sono state definite circa cinquanta attrattive nel territorio pasquense: tra queste, le risorse artistiche e monumentali si attestano ad una percentuale del 43%, rappresentando, dunque, la categoria più diffusa, mentre successivamente si trovano con il 35% le attrazioni di origine naturale. Seguono poi le attività legate alla tradizione e al folklore popolare con il 12% e le realizzazioni tecniche, scientifiche e artistiche contemporanee con il 6% (Grafico 6).

All'interno del territorio insulare sono stati individuati quindi, almeno ventinove luoghi di attrazione di tipo culturale e/o naturale e considerati rilevanti per il territorio ma tra questi solamente dodici di loro vengono considerati i più emblematici vista l'importanza originaria ed il maggior numero di visite.

La maggior parte di questi si trova all'interno del Parco Nazionale di Rapa Nui e sono (CONAF, 2017):

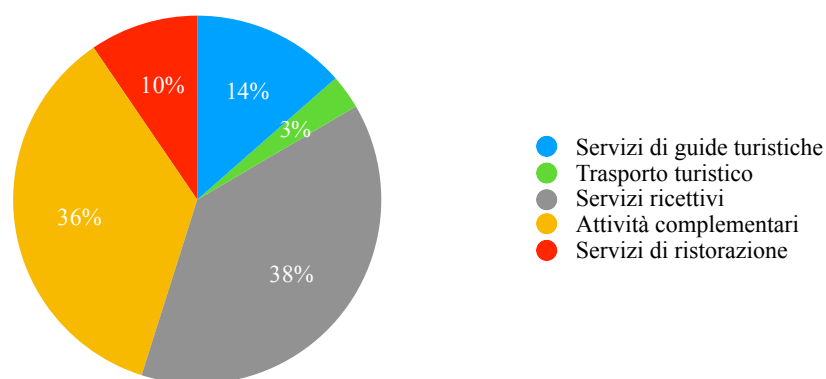
1. Orongo. Si tratta di un villaggio di pietra e rappresenta un centro religioso di estrema importanza della cultura Rapanui. In passato è stato il centro del culto del "Tangata manu" (uomo-uccello) come testimoniato dalle numerose incisioni rupestri presenti.

2. Rano Raraku. È un cratere vulcanico situato nella parte nordest dell'isola che tutt'oggi conserva una laguna al suo interno. Questo sito aveva un ruolo chiave nell'antichità poiché è il luogo dove venivano ricavati i Moai.
3. Anakena. È la spiaggia bianca formata da coralli e situata all'interno dei confini del Parco. Secondo la leggenda inoltre, è il luogo originario in cui arrivò il primo colonizzatore e "Ariki, Hotu Matu'a".
4. Tahai. È un complesso cerimoniale in cui sono compresi i tre ahu principali dell'isola: "Ko Te Riku" - uno dei Moai restaurati e dotato di occhi -, "Tahai e Vai Ure".
5. Tongariki. È il complesso ahu più grande di tutta l'isola. In questo luogo sono presenti dei Moai che vennero però restaurati in età contemporanea a causa della crisi che colpì in passato la società Rapanui e conseguentemente provocò la distruzione di alcuni di questi megaliti.
6. Akivi. È un luogo sacro che contiene sette Moai, tutti della stessa forma e grandezza e perfettamente allineati tra loro. Esso viene conosciuto inoltre, come l'osservatorio celestiale.
7. Ana Kai Tangata. È una delle cave di maggiore interesse dell'isola, di origine vulcanica e la cui forza del mare è stata in grado di scavare una cavità profonda quindici metri. Secondo la leggenda rappresenterebbe la cava dei cannibali.
8. Puna Pau. È un piccolo vulcano ormai spento. All'interno del suo cratere si trova una cava di scoria rossa che veniva utilizzata dagli abitanti come materiale naturale per la costruzione di attrezzi e oggetti ornamentali.
9. Los Motu. Sono i tre isolotti che si trovano di fronte la città cerimoniale di Orongo e che compongono l'arcipelago di Pasqua. L'origine della parola *Motu* deriva dal nome di queste tre piccole porzioni di terreno: Motu Kao Kao, Motu Iti e Moto Nui. Viste le dimensioni, sono praticamente prive di popolazione umana.
10. Te Pito Kura. È un complesso archeologico e centro cerimoniale in cui è presente un Moai chiamato Paro, che giace nella stessa posizione dal giorno in cui venne distrutto quasi due secoli fa. Quest'ultimo infatti, rappresenta il Moai più grande mai trasportato dal vulcano Rano Raraku ed eretto perfettamente su una piattaforma ahu. Nonostante esso giaccia ormai in posizione supina e sezionato in tre parti, la

sua altezza stimata è di circa dieci metri ed il suo peso si aggira attorno alle ottanta tonnellate.

11. Vinapu. È un centro cerimoniale che include uno dei più grandi ahu esistenti sull'isola. La sua particolarità, data dalla straordinaria struttura architettonica formate dalle diverse lastre di pietra perfettamente incastrate tra loro, ricorda vagamente le costruzioni degli Inca. Secondo l'ipotesi dello storico Del Busto (2006) e le cronache spagnole del XVI secolo, questa piattaforma cerimoniale venne costruita durante una spedizione nel Pacifico dall'imperatore Inca Túpac Yupanqui.
12. Museo Antropologico Padre S. Englert. È l'unico museo che si trova sull'isola e venne fondato nel 1973. All'interno, sono preservati diversi oggetti ritrovati sull'isola come attrezzi di vario genere e parti di Moai. Il museo è dedicato alla memoria del sacerdote Sebastian Englert, i quali studi e sacrifici furono importanti per la protezione del patrimonio dell'isola. A lui si deve la prima compilazione dell'inventario archeologico della società Rapanui e la prima grande restaurazione del centro cerimoniale di Orongo.

GRAFICO 7: SERVIZI TURISTICI CHE COMPONGONO L'OFFERTA TURISTICA DELLA DESTINAZIONE



FONTE: CONAF (2017)

Nel Grafico 7 inoltre, vengono menzionate le diverse attività ed i servizi turistici che costituiscono l'offerta turistica presente sull'Isola: la maggioranza, rappresentata con il

38% dai servizi ricettivi, viene seguita con una percentuale del 36% da servizi complementari che comprendono attività come il cicloturismo e l'escursionismo ed attività nautiche come la pesca ricreativa, le immersioni ed il surf.

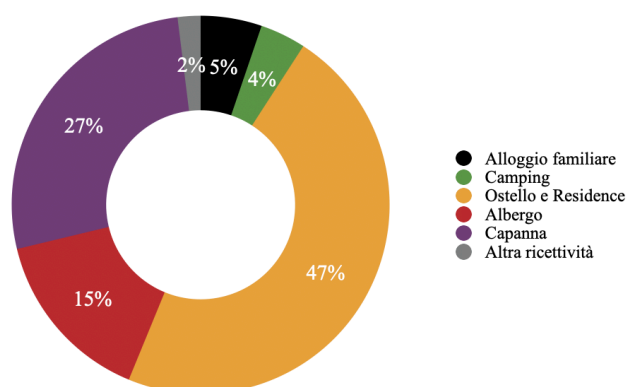
Successivamente, con il 14%, si trovano i servizi di guide turistiche divise tra locali, specializzate e generiche.

### 3.2 L'offerta ricettiva della destinazione

L'offerta ricettiva del paese è racchiusa all'interno del portale del Servizio Nazionale del Turismo in cui è possibile ricercare i servizi di ospitalità offerti nelle diverse regioni cilene, che, per legge, devono compiere le normative vigenti per essere incluse all'interno della piattaforma nazionale<sup>30</sup>.

Secondo quest'ultima, tutte le strutture ricettive devono contenere le tariffe ufficiali nella propria pagina web ed assicurare che non si verifichino episodi di pubblicità ingannevole.

GRAFICO 8: CATEGORIA DI STRUTTURE RICETTIVE SULL'ISOLA DI PASQUA



FONTE: ELABORAZIONE PROPRIA SECONDO I DATI FORNITI DAL CONAF (2017)

<sup>30</sup> <https://serviciosturisticos.sernatur.cl/descargas/infografia.pdf>

Nella destinazione presa in esame, sono presenti 153 strutture ricettive: gli ostelli ed i residence sono sicuramente i più numerosi rappresentando il 47% a cui seguono le capanne con una percentuale del 27% e gli alberghi con il 15% (Grafico 8).

### 3.3 La domanda turistica dell'Isola di Pasqua

#### 3.3.1 Arrivi nella destinazione dal 2009 al 2013

Gli indicatori di rilevanza per misurare il numero di arrivi, sia domestici che internazionali, sul territorio insulare si basano sui dati estratti dallo studio del CONAF (2017) ed ottenuti dalla Direzione generale dell'Aeronautica Civile<sup>31</sup> (DGAC) del Cile e dalla Direzione Generale del Territorio Marittimo e della Marina<sup>32</sup> (DIRECTMAR).

Tabella 6 - Numero di voli annuo verso l'Isola di Pasqua dal 2009 al 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>N. totale di voli</b>	896	906	814	1008	885
<b>N. di voli charter turistici</b>	78	66	52	48	48

Fonte: (Otárola, 2018).

Secondo tali dati, il numero dei voli aerei, sia essi commerciali e privati, tra il 2009 ed il 2013 ha raggiunto complessivamente le 4509 operazioni (Tabella 6). Inoltre, nonostante ogni anno il numero non fosse regolare, si registravano comunque una media di circa 60

<sup>31</sup> <http://www.jac.gob.cl/informes-del-numero-de-operaciones-realizadas-en-los-aeropuertos-y-aerodromos-de-chile/>

<sup>32</sup> [https://www.directemar.cl/directemar/site/tax/port/fid\\_adjunto/taxport\\_38\\_206\\_519\\_1.html](https://www.directemar.cl/directemar/site/tax/port/fid_adjunto/taxport_38_206_519_1.html)

voli mensili: tra questi però, occorre considerare che non tutti i passeggeri a bordo fossero turisti vista la presenza di residenti sull'isola. In aggiunta, il numero totale dei voli *charter* per finalità turistiche ha raggiunto le 292 unità (Otárola, 2018).

Tabella 7 - Numero di arrivi e partenze annuo via aerea dal 2009 al 2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Totale 2009-2013
<b>Arrivi domestici</b>	61.226	62.678	65.279	68.562	79.288	
<b>Partenze domestiche</b>	59.394	62.885	61.456	68.753	79.416	
<b>Arrivi internazionali</b>	8.440	7.967	8.825	18.400	6.571	
<b>Partenze internazionali</b>	9.699	8.410	9.096	17.264	6.915	
<b>Totale arrivi</b>	69.666	70.375	74.104	86.962	85.859	590.197
<b>Totale partenze</b>	69.093	71.295	70.552	86.017	86.331	585.566
<b>Differenza totale</b>	573	-920	3552	945	-472	4631

Fonte: (Otárola, 2018).

Dal totale dei voli effettuati tra il 2009 ed il 2013 sono state contate più di 100.000 unità tra arrivi e partenze: tra questi, occorre evidenziare come in alcuni anni il numero degli arrivi fosse minore rispetto al numero delle partenze (Tabella 7). Nonostante si trattasse in parte di persone native del luogo, per l'altra il numero corrispondeva a persone di un'altra nazionalità o appartenenti al continente Cileno. Di conseguenza, l'aumento di densità ed il numero di persone concentrato sulla città di Hanga Roa ne ha diminuito la capacità di carico (Otárola, 2018).

Tabella 8 - Numero di servizi marittimi dal 2009 al 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>N. totale di crociere</b>	13	8	6	7	8
<b>N. totale di imbarcazioni private</b>	1	4	1	1	0
<b>Totale</b>	14	12	7	8	8

Fonte: CONAF (2017)

Per quanto riguarda i dati relativi agli arrivi per via marittima, tra il 2009 ed il 2013 sono stati registrati complessivamente 49 servizi marittimi, divisi tra imbarcazioni private e settore crocieristico (Tabella 8).

Tabella 9 - Numero di arrivi annuo via marittima dal 2009 al 2013

	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Arrivi domestici</b>	8	3	0	0	2
<b>Arrivi internazionali</b>	4.804	3.017	3.089	3.090	6.638
<b>Totale</b>	4.812	3.020	3.089	3.090	6.640

Fonte: CONAF (2017)

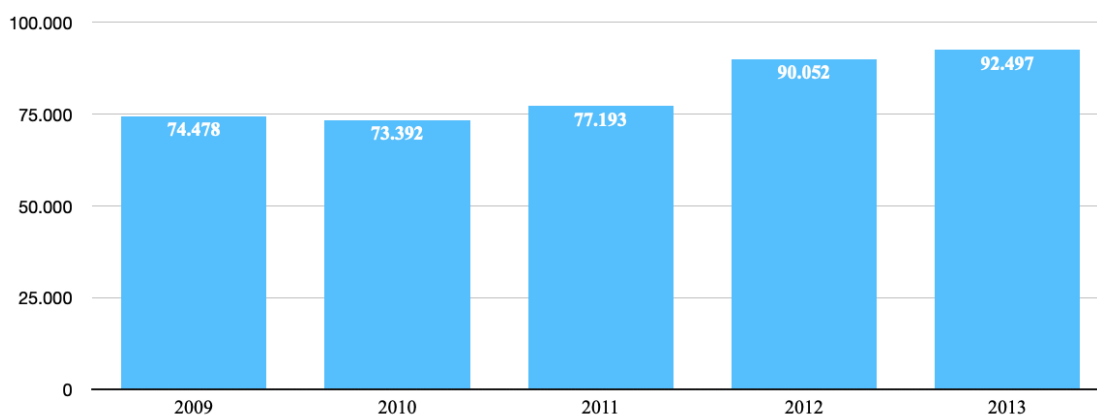
Per quanto concerne invece il numero degli arrivi via marittima negli anni presi in considerazione, sono state registrate circa 20.000 unità totali divise tra crociere ed imbarcazioni private (Tabella 9).

La maggioranza di essi, provenienti da navi da crociera, si concentrava nel periodo compreso tra Dicembre e Marzo, mentre per quanto riguardava le imbarcazioni private la concentrazione avveniva nei mesi di Marzo, Aprile e Novembre (Otárola, 2018).



Dall'analisi dei dati riguardanti gli arrivi è possibile notare come nel corso degli anni gli arrivi via aerea abbiano registrato un aumento costante a discapito di quelli via marittima che, eccetto nel 2013, hanno registrato un andamento in calo.

GRAFICO 9: NUMERO COMPLESSIVO DI ARRIVI SULL'ISOLA DI PASQUA DAL 2009 AL 2013



FONTE: ELABORAZIONE PROPRIA SULLA BASE DEI DATI DEL CONAF (2017)

Attraverso i dati forniti dal CONAF (2017) ed analizzati singolarmente in precedenza, è possibile esaminare la somma complessiva annuale degli ingressi nel territorio in esame e relativi agli anni 2009-2013 (Grafico 9).

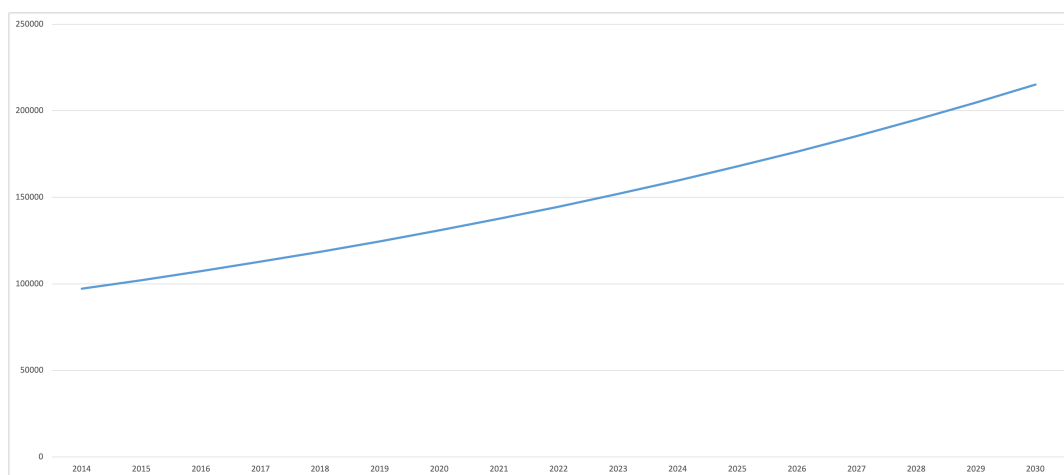
Il calcolo degli arrivi sull'Isola di Pasqua corrisponde ad un compito complesso in quanto la reperibilità di essi, spesso non di carattere recente, trova diverse fonti con dei dati discordanti. Nonostante la maggior parte dei turisti acceda al Parco Nazionale di Rapa Nui ed i dati forniti dal CONAF siano approssimativamente in linea con quelli registrati nei punti di accesso all'isola, sembra esistere una sottostima del numero totale dei turisti presenti sull'isola. I dati ricavati dagli istituti SERNATUR e INE infatti, nel 2012 registravano circa 40.213 arrivi nelle strutture ricettive ad uso turistico<sup>33</sup> mentre gli ingressi nel Parco erano circa 52.202 (Figueroa e Rotarou, 2016).

<sup>33</sup> SERNATUR (2013), *Turismo, Informe Anual 2013*, disponibile a <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2018/09/Turismo-Informe-Anual-2012.pdf>

### 3.3.2 Stima e previsione degli arrivi nella destinazione fino al 2030

Avvalorando la tesi della difficile reperibilità dei dati soprattutto relativi agli ultimi anni a causa delle problematiche precedentemente rilevate, si è deciso di stimare i dati relativi alla quantità di arrivi al 2030 - in concomitanza con le stime previste dall'Organizzazione Mondiale del Turismo (2011)<sup>34</sup> - prendendo in considerazione i dati precedentemente analizzati (Grafico 9) e riguardanti gli arrivi complessivi nella destinazione tra il 2009 ed il 2013.

GRAFICO 10: STIMA DEGLI ARRIVI ANNUALI SULL'ISOLA DI PASQUA AL 2030



FONTE: ELABORAZIONE PROPRIA IN BASE AI DEL CONAF (2017)

Procedendo con l'analisi dei dati relativi agli arrivi tra il 2009 ed il 2013 e dopo aver appurato che il tasso di crescita medio corrisponda circa al 5% annuo, è stato stimato che nel 2030 il numero di arrivi nella destinazione raggiungerà una media di circa 200.000 unità (Grafico 10).

<sup>34</sup> World Tourism Organization (2011), *International Tourist to hit 1.8 billion by 2030*, UNWTO, Madrid, <https://www.unwto.org/archive/global/press-release/2011-10-11/international-tourists-hit-18-billion-2030>

Una stima compiuta inoltre da Figueroa et al. (2013) sulla base dei dati accessibili, dimostra come nel 2030 il numero di arrivi raggiungerà le circa 168.000 e le 215.000 unità.

### 3.3.3 La profilazione del turista

Attraverso l'analisi dei questionari sottoposta dal CONAF (2017) è stato possibile classificare i profili dei visitatori dell'Isola di Pasqua distinguendo tra visitatori nazionali e internazionali.

Tabella 10 - Profilo del turista visitante l'Isola di Pasqua

	<b>Turista Nazionale</b>	<b>Turista Internazionale</b>
<b>Luogo di Provenienza</b>	Cile Continentale	Europa, Nord America e Asia
<b>Genere</b>	Uomini 31,3% / Donne 68,8 %	Uomini 40,4% / Donne 59,6 %
<b>Età</b>	26-35 anni 34,4%	26-35 anni 40,4%
<b>Educazione</b>	Universitaria 65,6%	Universitaria 68,4%
<b>Occupazione</b>	Impiegato 53,1% / Funzionario 21,9%	Impiegato 46,3% / Imprenditore 21,3%
<b>Scopo del viaggio</b>	Vacanza 78%	Vacanza 93%
<b>Motivazioni del viaggio</b>	Conoscere il patrimonio e la cultura locale 67%	Conoscere il patrimonio e la cultura locale 69%
<b>Reddito medio</b>	0 a 200 dollari 41,3% 2001 a 3000 dollari 30,2%	3001 a 4000 dollari 31,3% 2001 a 3000 dollari 27,5%
<b>Attività più svolta</b>	Visita nei siti archeologici e/o storici 13,7%	Visita nei siti archeologici e/o storici 14,3%

Fonte: CONAF (2017)

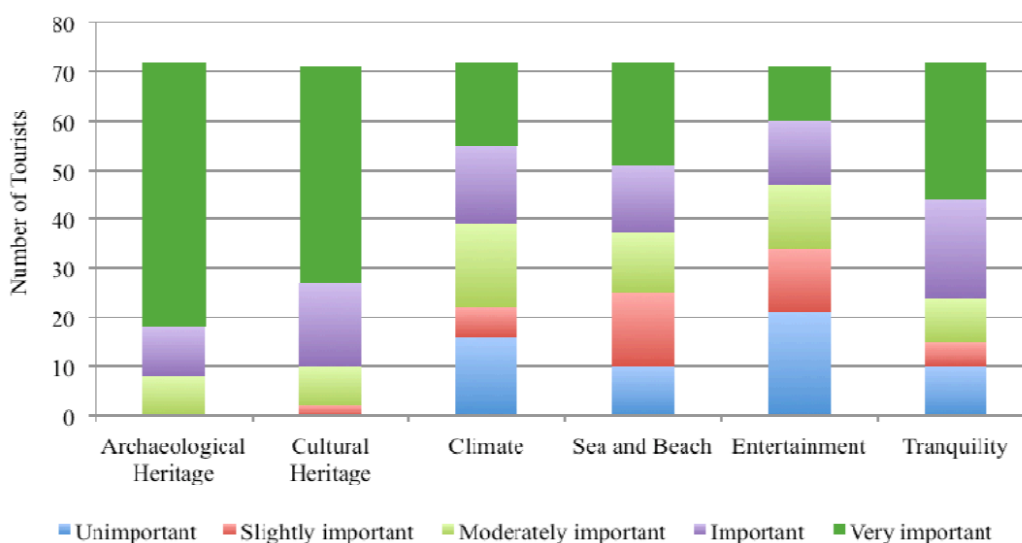
Attraverso l'analisi dei dati riguardanti i diversi profili dei turisti sia nazionali che internazionali, si riscontrano delle similarità nelle principali caratteristiche

demografiche e sociali, oltre che nelle scelte riguardanti le motivazioni del viaggio (Tabella 10).

Sulla base dello studio condotto da Figueroa e Rotarou (2016) attraverso la somministrazione di questionari sottoposti a diversi turisti, si evince come il 64% di essi crede che i servizi ed i prodotti offerti sull'isola siano costosi o molto costosi - riconoscendo però che il prezzo sia influenzato, molto volte, dall'importazione di essi - mentre il 25% crede che non siano né costosi né economici.

Le stime riguardanti la spesa media pro-capite infatti, raggiungono una cifra di circa 170 dollari al giorno e inclusiva dei servizi di ristorazione, svago e ricettività (Figueroa et al, 2013).

GRAFICO 11: I MOTIVI PRINCIPALI DELLA VISITA SULL'ISOLA DI PASQUA



FONTE: FIGUEROA ET AL. (2013)

Successivamente, è possibile notare come tra i motivi principali della visita sull'Isola di Pasqua si trovi il desiderio di conoscenza del patrimonio archeologico rappresentato dal 78% dei visitatori internazionali ed il 69% dei visitatori Cileni, a cui seguono il patrimonio culturale con il 52% dei visitatori internazionali ed il 73% dei visitatori

Cileni ed infine la tranquillità ambientale scelta dal 24% dei visitatori internazionali e dal 65% dei visitatori Cileni (Figueroa et al., 2013) (Grafico 11).

In relazione alla permanenza media dei visitatori, essa si attesta su una media di sei giorni e le motivazioni principali fanno capo soprattutto al desiderio di vacanza, seguito dalla visita a familiari o amici ed infine da motivi lavorativi o di ricerca scientifica e/o archeologica (Otárola, 2018).



## **CAPITOLO IV. La Capacità di Carico Demografica della destinazione e la Legge n. 21.070/2018**

### **4.1 “La Legge per la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell’Isola di Pasqua”**

Alla luce di quanto esposto all’interno di questa tesi, in particolar modo per quanto concerne la sostenibilità ambientale e sociale della destinazione presa in esame, è possibile affermare che, durante il corso degli anni, l’aumento della popolazione abbia contribuito alla nascita di preoccupazioni da parte della comunità locale che ha richiesto, a gran voce, una normativa in grado di regolare il diritto alla residenza, alla permanenza e allo spostamento nel territorio.

Il governo cileno, spinto dalla necessità di affrontare i diversi effetti generati da questo aumento, ha deciso di intervenire attraverso l’emanazione di diverse normative atte a contrastare e regolare le problematiche sorte ormai di recente.

Tra queste, l’entrata in vigore della Legge n. 21.070/2018 che “regola l’esercizio dei diritti che riguardano la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell’Isola di Pasqua”<sup>35</sup> stabilisce una serie di disposizioni legali, amministrative e di ordine pubblico orientate difatti a regolare l’esercizio delle attività sopra esposte.

A riguardo, secondo l’art. 5 della seguente legge “la permanenza massima di ogni persona - sia essa di nazionalità cilena o di un altro paese - che arrivi nella destinazione sarà di circa 30 giorni, con la possibilità di essere prorogata successivamente attraverso l’autorizzazione dei diversi organi competenti”

---

<sup>35</sup> Legge 1 Agosto 2018, n. 21.070 “Regula el ejercicio de los derechos a residir, permanecer y trasladarse hacia y desde el territorio especial de Isla de Pascua”

La permanenza però, viene estesa a più di 30 giorni per coloro che, come riportato nell'art. 6, rappresentino tali necessità:

- Il padre o la madre di una persona appartenente all'etnia Rapanui che necessiti di cure personali.
- Il coniuge, convivente di fatto o civile di una persona appartenente all'etnia Rapanui che necessiti di cure personali.
- Tutti i funzionari pubblici oppure personale assunto in diversi organi o imprese statali.
- I viaggi di lavoro o periodi di servizio da parte di funzionari pubblici dovranno realizzarsi in un periodo inferiore ai tre anni e con la possibilità di estendersi solamente per necessità.

Al Titolo III inoltre, è possibile leggere quelle norme riguardanti i trasferimenti da e verso la destinazione ed in particolare, all'art. 7, i requisiti d'ingresso necessari:

- Carta di identità, passaporto o un altro documento idoneo al viaggio, in accordo con la normativa generale vigente.
- Biglietto di trasporto non trasferibile di ritorno dal territorio pasquense e che rispetti l'adempimento consentito di 30 giorni.
- Prenotazione in una struttura ricettiva autorizzata che attesti il luogo dove risiederanno durante il loro soggiorno i visitatori oppure una lettera d'invito che attesti il luogo di permanenza dei soggetti compresi nell'articolo precedente (art. 6).

Il Titolo IV, "Strumenti per la gestione della capacità di carico demografica", diviso in quattro paragrafi, stabilisce e regola le norme relative al calcolo della capacità di carico, riportando infine quelle che verranno adottate in caso di latenza o saturazione della destinazione.

Il primo paragrafo, che "stabilisce la capacità di carico demografica", all'art. 11 riporta gli organi che stabiliscono, attraverso un decreto supremo, la capacità di carico demografica del territorio speciale in periodo di latenza e saturazione, rappresentati dal Ministero degli Interni e della Pubblica Sicurezza ed il Ministero dell'Ambiente.



L'articolo seguente (art.12) viceversa, stabilisce la validità e la revisione periodica del decreto fissata ogni sei anni.

Successivamente, viene definito lo studio per la gestione della capacità di carico, realizzato con cadenza quinquennale da parte del Ministero degli Interni con la collaborazione di altri organi statali competenti in materia. Per la realizzazione di quest'ultimo verranno considerate le capacità locali esistenti, in particolare le caratteristiche ambientali del territorio come le condizioni geografiche, demografiche, culturali e riguardanti l'uso del suolo e la gestione dei rifiuti. Importanti inoltre gli indicatori dei flussi turistici che la destinazione è in grado di sopportare. I calcoli della capacità di carico avverranno infine mediante una formula il cui risultato ne stabilirà le soglie di ottimo, latenza o saturazione (art. 13).

L'art. 14 determina le politiche pubbliche volte a garantire che la capacità di carico nel periodo di latenza o saturazione non venga superata: per far ciò, il Ministero dell'Interno elaborerà ed approverà un piano di gestione e sviluppo del carico a cui parteciperanno tutti gli organi amministrativi dello Stato tenendo conto delle loro competenze, in particolare il Ministero dello Sviluppo Sociale, il Ministero dell'Ambiente e la municipalità dell'Isola di Pasqua. Tale piano avrà una durata di quattro anni e sarà vincolante per ciascuno degli organi compresi, che dovranno informare con cadenza semestrale i livelli di attuazione delle azioni previste.

Il secondo paragrafo stabilisce le norme relative al “monitoraggio e la registrazione” necessarie al corretto funzionamento dello strumento: all'art. 16 infatti, si legge che il compito delle autorità sarà quello di monitorare e aggiornare i registri relativi ai flussi d'ingresso e uscita dei visitatori, oltre alla permanenza da parte di essi.

Nel paragrafo successivo vengono definite le norme relative alla “dichiarazione di latenza” la cui durata degli effetti previsti sarà variabile e prorogabile. Come si legge all'art. 17 infatti, una volta superata la soglia che determina questo stato si produrranno gli effetti temporali descritti nell'art. 18:

- Tutte le persone che hanno registrato il loro ingresso in conformità con le norme stabilite all'art.5 non potranno stipulare contratti di lavoro né esercitare delle attività economiche indipendenti.
- I dipendenti che abbiano stipulato un contratto a tempo determinato dovranno abbandonare il territorio una volta che l'incarico sia concluso e non avranno la possibilità di rinnovare o stipulare un nuovo contratto né di esercitare delle attività economiche indipendenti. Tale restrizione però non avrà luogo per gli impiegati pubblici o per coloro che esercitano delle funzioni pubbliche.

Nell'ultimo paragrafo, il quarto, vengono definite infine le norme relative alla "dichiarazione di saturazione". Come per il precedente paragrafo, i due articoli di seguito riportati fanno riferimento alle modalità di dichiarazione - che avviene mediante un decreto supremo da parte del Ministero degli Interni - e alla durata dello status, che sarà valido per circa un anno e prorogabile in base all'andamento di tale provvedimento (art. 19).

Nell'art. 20 altresì, vengono disposti gli effetti temporali originati dallo stato di saturazione, che rappresentano:

- La riduzione ad un massimo di 30 giorni del termine per l'abbandono del territorio nei casi riportati all'art. 6.
- La determinazione del termine massimo per la permanenza che, in nessun caso, dovrà superare i 20 giorni.

Queste misure, come si legge, si applicheranno proporzionalmente considerando non solo l'entità del superamento della soglia calcolata e stabilità, ma soprattutto tenendo conto degli effetti sociali ed economici che tali misure produrranno.

Per quanto riguarda la tutela dei consumatori, come riportato nell'art. 21, le compagnie di trasporto sia marittime che aeree dovranno adeguare l'offerta dei propri servizi in modo tale che la permanenza degli utenti non superi le tempistiche determinate dal decreto; per i passeggeri che avranno acquistato un biglietto di trasporto valido prima dell'entrata in vigore della suddetta normativa non verrà applicata nessuna misura.

All'interno del Titolo V poi, vengono descritti gli organi responsabili e le diverse funzioni ed attribuzioni ad essi legati, rappresentati da:

- Il Ministero degli Interni e della Pubblica Sicurezza, che esercita le funzioni stabilite dalla seguente legge soprattutto per quanto riguarda quelle rappresentate nel Titolo IV (art. 22).
- La Polizia di Stato Cilena, con la funzione di verificare il compimento dei requisiti di ingresso nell'Isola di Pasqua e la relativa permanenza e adottare le misure di espulsione per coloro i quali non rispettino la normativa vigente (art. 23).
- Consiglio per la Gestione della Capacità di Carico Demografica, che collaborando con i diversi organismi responsabili, elabora lo studio riguardante la gestione del seguente modello. Per far ciò, può avvalersi di tutti gli strumenti necessari e soprattutto rilevare la percezione dei residenti. Essa è composta dal sindaco dell'Isola di Pasqua, di sei rappresentanti eletti dalla Commissione di Sviluppo dell'Isola di Pasqua, uno dei quali dovrà essere il Presidente del Consiglio degli Anziani<sup>36</sup> e tre rappresentanti del popolo Rapanui (artt. 24 - 26).

Per concludere, al Titolo VI sono descritte le infrazioni e le sanzioni: per quanto riguarda le prime, tra le tante, si riscontrano l'omissione di informazioni dovute da parte delle imprese trasportatrici e la violazione dei requisiti e delle disposizioni presenti negli artt. 5 e 7; per quanto concerne le sanzioni invece, si va da sanzioni pecuniarie a misure ben più pesanti come l'espulsione dal territorio.

---

<sup>36</sup> art. 68, L. 19253/1993

## 4.2 Lo studio della Capacità di Carico Demografica dell'Isola di Pasqua

Nel rispetto della L. 21.070/2018, il Decreto 1120/2018 di seguito riportato si basa sullo “Studio della Capacità di Carico Demografica per il Territorio dell'Isola di Pasqua”<sup>37</sup> e la “Consulenza per la realizzazione della Legge n. 21.070, nell'ambito dell'istituzione del decreto riguardante la capacità di carico demografica dell'Isola di Pasqua”, entrambi sviluppati da parte del gruppo di lavoro del dipartimento di Progettazione Urbana della Pontificia Università Cattolica del Cile<sup>38</sup> nel 2018.

Attraverso gli studi sopracitati, gli enti partecipanti hanno successivamente elaborato il Modello di Capacità di Carico (MCC), uno strumento dinamico che determina la capacità di carico dell'Isola di Pasqua e che considera tutti i potenziali scenari di sviluppo territoriale, inclusa la vulnerabilità e la variabilità di questi.

Il suddetto modello infatti, è basato sull'analisi sistematica e sulla definizione delle soglie limite di una serie di variabili rilevanti per lo sviluppo sostenibile dell'Isola, individuate tra le risorse idriche, energetiche, i residui solidi, il patrimonio culturale rappresentato soprattutto dalle tradizioni linguistiche e l'uso e l'erosione del suolo.

Come si legge nel decreto n. 1120/2018<sup>39</sup> quindi, ed in particolare all'art. 1, l'obiettivo del seguente è quello di stabilire la formula per il calcolo della capacità di carico demografica del territorio speciale dell'Isola di Pasqua, che determina, infine le soglie di ottimo, latenza e saturazione della destinazione.

---

<sup>37</sup> [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiXtoiu5s7vAhWSHOWKHeWEBxUQfjACegQIBhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.senado.cl%2Fapps Senado%2Findex.php%3Fmo%3Dtramitacion%26ac%3DgetDocto%26iddocto%3D5509%26tipodoc%3Ddocto\\_comision&usg=AOvVaw3AQ\\_wr411a1GEGrPZ\\_meZp](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiXtoiu5s7vAhWSHOWKHeWEBxUQfjACegQIBhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.senado.cl%2Fapps Senado%2Findex.php%3Fmo%3Dtramitacion%26ac%3DgetDocto%26iddocto%3D5509%26tipodoc%3Ddocto_comision&usg=AOvVaw3AQ_wr411a1GEGrPZ_meZp)

<sup>38</sup> <https://estudiosurbanos.uc.cl/investigacion/estudio-de-capacidad-de-carga-demografica-en-isla-de-pascua/>

<sup>39</sup> Decreto 18 Ottobre 2018, n. 1120, “Establece la capacidad de carga demográfica del territorio especial de Isla de Pascua”.

Durante l'analisi del seguente modello, sono stati definiti quattro aspetti imprescindibili e di carattere significativo, individuabili all'art. 3:

- Il Modello della Capacità di Carico Demografica per il territorio speciale dell'Isola di Pasqua (MCCIP): tale modello, di natura statistica, permette di stabilire il numero degli abitanti che la destinazione riesce a sostenere in un determinato periodo, assicurandosi che essa non soffra degli impatti negativi ed irreversibili in grado di condizionarne la sostenibilità territoriale.
- La variabile chiave: essa condiziona la dinamica del resto delle variabili di uscita relazionate con il modello sopra descritto. Secondo gli effetti di questo decreto la variabile chiave considerata sarà la popolazione.
- Indice di Qualità Ambientale (ICA): indicatore che corrisponde alla regolarizzazione di ognuna delle variabili, in funzione di denominatore comune, rappresentato dal numero di persone.
- Indice di Pasqua (IPA): indicatore che corrisponde allo stato della capacità di carico demografica in un determinato momento, secondo il quale è possibile ottenere il numero della popolazione massima che la destinazione è in grado di ospitare, attraverso delle previsioni future.

Come stabilito dallo “Studio per la Capacità di Carico Demografica”, il MCCIP è composto da diversi moduli e considera 21 diverse variabili di uscita, vincolate alla variabile chiave corrispondente alla popolazione (art. 4).

Secondo l'art. 5, la variabile chiave comprende la popolazione residente e fluttuante del territorio, con quest'ultima rappresentata sia nelle vesti di abitante che di turista, soprattutto durante i periodi estivi dell'anno.

Tabella 11 - Modello teorico di Capacità di Carico Demografica per il territorio dell'Isola di Pasqua

<b>Modulo</b>	<b>Variabile di uscita</b>	<b>Unità di misura</b>
Acqua potabile e reflue	Consumo d'acqua potabile	m <sup>3</sup> / mese
	Acque reflue	m <sup>3</sup> / mese
Energia elettrica	Consumo di energia elettrica	kWh / mese
Residui solidi domiciliari	Volume di residui solidi depositati nella discarica	Tonnellate / mese
	Volume di materiale riciclabile nell'impianto di riciclaggio di Orito	Tonnellate / mese
Pesca	Differenza tra domanda e offerta	Tonnellate di pescato e quantità di domanda / mese
Allevamento	Differenza tra domanda e offerta	Numero di unità allevate e quantità di domanda / mese
Agricoltura	Differenza tra domanda e offerta	Numero di prodotti agricoli prodotti e quantità di domanda / mese
Turismo	Variazione del numero dei posti letto	Numero di turisti al mese
Convivenza con il turismo	Numero di persone con una percezione negativa del turismo	Abitanti (% della popolazione) / mese
Lingua	Proporzione di abitanti di lingua vernacolare Rapanui / non di lingua vernacolare	Abitanti (% della popolazione) / mese
Copertura del servizio di educazione	Relazione tra il numero di iscritti e la capacità massima	Numero di studenti iscritti
Copertura del servizio sanitario	Pianificazione dei servizi ospedalieri, considerando il numero di persone attendibili nelle diverse prestazioni	Numero di servizi / mese
Capacità di trasporto	Congestione stradale	Numero di veicoli / mese
Abitazioni e occupazione	Occupazione urbana	km <sup>2</sup>
	Abitazioni	Numero di abitazioni nelle zone urbane
Patrimonio archeologico	Condizione generale dei siti archeologici	Indice composto da dati qualitativi come: stato di conservazione del sito (eventuali danni), valutazione del rischio del sito, valutazione immateriale e materiale del sito.
	Segnalazioni e congestione	Numero di denunce presentate alle autorità competenti / mese
	Gestione del Parco Nazionale	Indice composto da dati qualitativi come: condizioni di visita, osservanza delle norme di gestione e pianificazione

Modulo	Variabile di uscita	Unità di misura
Suolo	Percentuale di suolo che rappresenta diversi livelli di erosione	Ettari che rappresentano diversi livelli di erosione
	Cambiamenti nell'uso del terreno	Ettari che rappresentano delle variazioni tra le diverse classi di uso del suolo

Fonte: art. 6 D. 18 Ottobre 2018, n. 1120

Il modello, come presentato nella Tabella 11, comprende quindi i diversi modelli considerati con le relative variabili di uscita e le unità di misura ad esse associate (art.6). Esso inoltre, considera tra le variabili di uscita anche quelle che alla data di realizzazione dello “Studio sulla Capacità di Carico Demografica” - elemento chiave per la dettatura del suddetto decreto - non disponevano dei dati necessari (art.7).

Nel Titolo IV del documento finalmente, sono contenuti gli elementi fondamentali per il calcolo dello studio.

Secondo l'art. 10 infatti, per ottenere il calcolo totale, le distinte variabili che compongono il modello dovranno essere uniformate attraverso il calcolo dell'ICA di ognuna delle variabili in esame.

FIGURA 4: FORMULA DI CALCOLO DELL'INDICE DI QUALITÀ AMBIENTALE (ICA)

$$ICA_{\text{año } n} = \frac{\text{Población año } n}{\text{Población saturada variable } i}$$

FONTE: ART. 11 D. 18 OTTOBRE 2018, N. 1120

L'Indice di Qualità Ambientale (ICA), come si legge nell'art. 11, permette la regolarizzazione di ognuna delle variabili che compongono il modello, considerando la relazione tra un'offerta massima praticabile (nella variabile considerata) per una

determinata popolazione (soglia di saturazione della variabile) e la domanda (popolazione relativa all'anno "n") (Figura 4).

Secondo l'art. 12, le variabili di uscita altresì, si distinguono in quattro diverse dimensioni, aventi come criterio cardine le condizioni ambientali della destinazione: per rappresentare un sistema che rifletta al meglio la realtà del territorio, in base alla corrispondenza di ciascuna variabile è associata la rispettiva dimensione.

Le dimensioni sotto quali si raggruppano le suddette variabili di uscita sono quella socioambientale, economica, culturale e infrastrutturale.

FIGURA 5: FORMULA DI CALCOLO DELL'INDICE DI PASQUA (IPA)

$$IPA = \sum_{i=1}^n (\alpha_i ICA_{notV_i}), \text{ con } i = 1 \dots n$$

FONTE: ART. 13 D. 18 OTTOBRE 2018, N. 1120

La determinazione della Capacità di Carico Demografica si ottiene attraverso l'Indice di Pasqua (IPA), corrispondente alla somma ponderata dell'ICA di ciascuna variabile considerata in un tempo determinato (anno "t") con dei valori che vanno da zero "0" in poi (Figura 5)

Per quanto concerne i risultati ricavati dal seguente calcolo, al Titolo V e precisamente all'art. 14, vengono definite le soglie che indicano lo stato in cui si trova la destinazione:

- Ottimo: corrisponde ad un valore di IPA tra lo 0 e 0,729.
- Latenza: corrisponde ad un valore di IPA tra lo 0,73 e 0,99.
- Saturazione: corrisponde ad un valore di IPA uguale o superiore a 1.



L'Indice di Pasqua (IPA) dovrà essere aggiornato annualmente e presentare tutte le informazioni necessarie in ottica sostenibile (art. 15).

Il Piano di Gestione della Capacità di Carico Demografica (PGCD)<sup>40</sup> trova le sue fondamenta nell'art. 14 della legge n. 21.070/2018<sup>41</sup>, venendo definito come uno degli strumenti di gestione della capacità di carico per cui si determineranno l'insieme delle misure e delle politiche pubbliche destinate a mantenere la soglia della suddetta in stato ottimale. Sulla base di queste, gli enti interessati cercheranno di generare le condizioni ottimali e adottare le azioni necessarie per adeguare la gestione delle diverse variabili che influiscono sul Modello di Capacità di Carico della destinazione, in modo tale da permettere lo sviluppo sostenibile del territorio nelle diverse dimensioni considerate.

I principi su cui si basa l'elaborazione e l'esecuzione del PGCD riguardano:

- La sostenibilità ambientale, intesa come la salvaguardia delle risorse naturali del territorio e l'assicurazione della loro sussistenza.
- La sostenibilità culturale del popolo Rapanui, che rappresenta l'identità e caratterizza la testimonianza dei diversi elementi presenti sul territorio.
- La sostenibilità sociale, associata alle iniziative implementate all'interno del Piano e che riguardano la maggiore partecipazione degli abitanti dell'Isola di Pasqua.
- La corresponsabilità della comunità locale, come degli enti partecipanti al Piano di Gestione. Questo implica riconoscere le diverse mansioni e adottare le misure competenti per assicurare che le misure vengano adottate.
- L'intersettorialità e la coordinazione tra i diversi organi pubblici a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale in grado di generare interventi efficienti.
- La focalizzazione su diverse iniziative, assicurandosi che esse siano funzionali al Piano ed abbiano degli impatti positivi sulla capacità di carico.
- La gestione proattiva delle variabili che intervengono nel modello, orientate a diminuire gli impatti della popolazione, sia essa residente che fluttuante, sulle infrastrutture, le risorse naturali e sul patrimonio archeologico e culturale dell'Isola di

---

<sup>40</sup> Decreto 8 Gennaio 2021, n. 436 "Aprueba Plan de Gestión de la Capacidad de Carga Demográfica para Isla de Pascua".

<sup>41</sup> L. 21.070/2018

Pasqua, prevenendo difatti l'uso sconsiderato delle sopraccitate risorse e incoraggiarne l'uso responsabile in modo tale da favorire lo sviluppo armonico dell'Isola.

- Privilegiare le diverse iniziative orientate a massimizzare i benefici degli abitanti del territorio insulare.

A partire dalla analisi realizzate, è stato possibile constatare la situazione di alcune delle variabili critiche esposte precedentemente che riguardavano la congestione del traffico, lo spreco delle risorse ed i problemi relativi alla gestione dei rifiuti. Inoltre, il risultato della ricerca ha identificato le soglie di latenza e saturazione delle diverse variabili che permettono di determinare in quale momento e con quali numeri, ognuna di esse si trovi in merito allo stato assegnato (Tabella 12).

Tabella 12 - Modello applicato della Capacità di Carico Demografica alla destinazione

<b>Modulo</b>	<b>Variabile relativa</b>	<b>Valore della soglia di saturazione</b>	<b>Qualificazione della soglia di saturazione</b>	<b>Mese e anno di saturazione</b>	<b>Definizione della soglia di latenza</b>	<b>Mese e anno di latenza</b>	<b>Risultati del modello</b>
<b>Acqua potabile e reflue</b>	Consumo di acqua potabile	103.610 m <sup>3</sup> /mese	Capacità massima di produzione di acqua potabile	Febbraio 2023	Periodo necessario per aumentare la produzione di acqua potabile (3 anni)	Febbraio 2020	Ottimo
	Acque reflue	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici sulla contaminazione delle falde	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici sulla contaminazione delle falde	Non definito	Non definito
<b>Energia elettrica</b>	Consumo di energia elettrica	842.602,5 kWh/mese	Capacità massima di generazione di energia elettrica	Febbraio 2017	Periodo necessario per aumentare la produzione di energia elettrica (3 anni)	Comincia nello stato di saturazione quindi non viene definita la latenza	Saturo
<b>Residui solidi domiciliari</b>	Volume dei residui solidi depositati nella discarica	85.085t	Capacità massima stimata accumulabile e nella discarica	Aprile 2025	Periodo necessario per realizzare una nuova discarica (7 anni)	Aprile 2018	Latente
	Volume di materiale riciclabile nell'impianto di riciclaggio di "Orito"	Non definito. È necessario implementare il registro proposto	Volume annuo trasferibile nel continente	Non definito	Periodo necessario per ampliare la capacità trasferibile al continente (2 anni)	Non definito	Non definito

<b>Modulo</b>	<b>Variabile relativa</b>	<b>Valore della soglia di saturazione</b>	<b>Qualificazione della soglia di saturazione</b>	<b>Mese e anno di saturazione</b>	<b>Definizione della soglia di latenza</b>	<b>Mese e anno di latenza</b>	<b>Risultati del modello</b>
<b>Pesca</b>	Differenza tra domanda ed offerta	3.738t di pescato	La soglia viene definita a partire dalla quantità di pescato, ovvero dall'offerta delle risorse	Il modello comincia nello stato di saturazione	Non è definito in quanto si richiedono degli studi specifici riguardanti il rispetto del ciclo ecologico delle specie presenti nel territorio.	Comincia nello stato di saturazione quindi non viene definita la latenza	Saturo
<b>Allevamento</b>	Unità di animali	2.246 unità di animali	Capacità di carico animale in merito alla disponibilità alimentare considerata la superficie sensibile all'erosione	Il modello comincia nello stato di saturazione	Periodo necessario per elaborare e implementare un piano di gestione del volume di bestiame (6 anni)	Non applicabile	Saturo
<b>Agricoltura</b>	Differenza tra domanda ed offerta	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti il potenziale agricolo produttivo	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti il potenziale agricolo produttivo	Non definito	Non definito
<b>Turismo</b>	Variazione del numero dei posti letto	2.779 turisti al mese	Numero di posti letto disponibili pro-capite annuali e mensili	2024	Periodo necessario per avviare una struttura ricettiva (3 anni)	Febbraio 2021	Ottimo

<b>Modulo</b>	<b>Variabile relativa</b>	<b>Valore della soglia di saturazione</b>	<b>Qualificazione della soglia di saturazione</b>	<b>Mese e anno di saturazione</b>	<b>Definizione della soglia di latenza</b>	<b>Mese e anno di latenza</b>	<b>Risultati del modello</b>
<b>Convivenza con il turismo</b>	Numero di persone con una percezione negativa del turismo	50,1% della popolazione con una percezione negativa	Oltre il 50% dei campioni percepisce degli impatti negativi	Non viene definita la temporalità	Periodo necessario per elaborare ed implementare un piano di turismo responsabile (2 anni) o quando una soglia al di sotto del 30% della popolazione registri una percezione negativa del fenomeno	Non applicabile	Ottimo
<b>Lingua</b>	Proporzione tra abitanti di lingua Rapanui e non	50% della popolazione Rapanui con un alto livello di competenza linguistica	Meno del 50% dei Rapanui presentano una competenza linguistica di alto livello	Non viene definita la temporalità	Meno dell'80% della popolazione Rapanui presenta una competenza linguistica di alto livello	Non applicabile	Latente
<b>Copertura del servizio di educazione</b>	Relazione tra il numero di iscritti e la capacità massima	100% delle iscrizioni disponibili	Iscrizioni disponibili	Non viene definita la temporalità	95% delle iscrizioni disponibili occupate	Non applicabile	Latente
<b>Copertura del servizio sanitario</b>	Pianificazione dei servizi ospedalieri	5.000 abitanti	Numero di persone a cui sono destinati i servizi ospedalieri	Il modello comincia nello stato di saturazione	90% dei servizi ospedalieri	Comincia nello stato di saturazione quindi non viene definita la latenza	Saturo

<b>Modulo</b>	<b>Variabile relativa</b>	<b>Valore della soglia di saturazione</b>	<b>Qualificazione della soglia di saturazione</b>	<b>Mese e anno di saturazione</b>	<b>Definizione della soglia di latenza</b>	<b>Mese e anno di latenza</b>	<b>Risultati del modello</b>
<b>Capacità di trasporto</b>	Congestione del traffico stradale	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici sulla viabilità	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici sulla viabilità	Non definito	Non definito
<b>Abitazioni e occupazione</b>	Occupazione urbana	4,5557 km <sup>2</sup>	L'area corrispondente al limite urbano definito nel Piano Regolatore Comunale	Il modello comincia nello stato di saturazione	Periodo che rimanda la definizione e l'approvazione di un nuovo Piano Regolatore Comunale	Comincia nello stato di saturazione quindi non viene definita la latenza	Saturo
	Abitazioni	3.040 abitazioni nelle zone urbane	Capacità di carico urbana secondo lo studio Ámbar	Il modello comincia nello stato di saturazione	Periodo che rimanda la definizione e l'approvazione di un nuovo Piano Regolatore Comunale	Comincia nello stato di saturazione quindi non viene definita la latenza	Saturo
<b>Patrimonio archeologico</b>	Condizione generale del sito	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti lo stato generale dei siti	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti lo stato generale dei siti	Non definito	Non definito
	Segnalazioni e congestione	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti il numero ed il tipo di segnalazioni	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti lo stato generale dei siti	Non definito	Non definito

<b>Modulo</b>	<b>Variabile relativa</b>	<b>Valore della soglia di saturazione</b>	<b>Qualificazione della soglia di saturazione</b>	<b>Mese e anno di saturazione</b>	<b>Definizione della soglia di latenza</b>	<b>Mese e anno di latenza</b>	<b>Risultati del modello</b>
	Gestione del Parco Nazionale	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono dei criteri per la verifica delle voci necessarie alla gestione del Parco proposte nel modulo	Non definito	Non è definito in quanto si richiedono ulteriori studi specifici determinanti lo stato generale dei siti	Non definito	Non definito
<b>Suolo</b>	Percentuale di suolo che rappresenta diversi livelli di erosione	Non definito	A partire dagli studi si potrà definire una soglia per i diversi livelli di erosione del suolo accettabili nella destinazione	Non definito	A partire dagli studi si potrà definire una soglia per i diversi livelli di erosione del suolo accettabili nella destinazione	Non definito	Non definito
	Cambiamenti nell'uso del terreno	Non definito	A partire dagli studi si potrà definire una soglia per i diversi cambiamenti nell'uso del terreno accettabili nella destinazione	Non definito	A partire dagli studi si potrà definire una soglia per i diversi cambiamenti nell'uso del terreno accettabili nella destinazione	Non definito	Non definito

Fonte: art. 4 D. 436/2021

### **4.3 Le politiche previste nel Piano di Gestione della CCT**

Mantenere lo stato di ottimo e ridurre la situazione di latenza e saturazione delle variabili presentate nella Tabella 10 rappresentano il fulcro delle iniziative proposte dal D. 436/2021.

A partire dal lavoro realizzato, di seguito verranno elencate le iniziative proposte nel Piano di Gestione e riguardanti le seguenti tematiche: sanità, educazione, patrimonio archeologico, connettività, residenzialità, turismo, risorse naturali, ambiente e cambiamento climatico.

#### *4.3.1 Sanità*

L'ospedale presente sull'Isola di Pasqua, di costruzione relativamente nuova, è situato nell'unica città del territorio insulare, Hanga Roa. L'aumento esponenziale della popolazione però, ha compromesso la struttura ospedaliera che in origine era prevista per ospitare circa 5.500 abitanti contro i 7.750 stimati nel censo del 2017. In aggiunta, nonostante la struttura ospedaliera venga classificata come una di bassa complessità assistenziale, essa funziona come una di media complessità; per i casi di maggiore specificità, viene richiesto l'aiuto da parte del continente Cileno.

Si richiedono quindi, delle misure che permettono di migliorare la copertura, rafforzare i programmi di prevenzione e promozione della salute, nonché migliorare le condizioni sanitario-ambientali del territorio. Tra queste, le iniziative proposte dal Ministero della Sanità riguardano:

- L'adeguazione della capacità assistenziale della struttura ospedaliera di Hanga Roa, implementando un nuovo modello di assistenza generale e aumentando la quantità dei trattamenti risolutivi della maggior parte delle patologie senza ricorrere agli aiuti provenienti dal continente.



- L'acquisizione di nuovi strumenti sanitari e la sostituzione di quelli obsoleti già esistenti. Tra questi, vengono richiesti apparecchi come un ecotomografo, attrezzature osteopolmonari per il servizio di *imaging* ed una torre laparoscopica.
- L'incorporazione di una Farmacia Ospedaliera secondo gli standard previsti in un ospedale di media complessità assistenziale.
- L'implementazione di un piano di miglioramento della struttura ospedaliera, costituita da un'istanza di coordinazione, analisi, implementazione e valutazione delle misure attuate.
- L'implementazione del progetto riguardante un registro clinico elettronico.
- L'acquisizione di Sistemi Informativi Ospedalieri che includono moduli come TrakCare<sup>42</sup> o Rayen<sup>43</sup>. Per questo, si richiede inoltre un potenziamento delle infrastrutture telematiche.
- Telemedicina in Ischemia Cerebrovascolare (ICV).
- Telemedicina in Dermatologia.
- Piano rinforzato con pattuglie sanitarie e operative da parte dell'Aeronautica Militare Cilena.

Nel nuovo modello di gestione che verrà implementato inoltre, viene richiesto un potenziamento delle risorse umane sanitarie presenti, in particolare:

- Sostegno per la realizzazione di tirocini per medici specializzandi, soprattutto in quelle specializzazioni che richiedono maggior approfondimento come l'anestesiologia, la ginecologia, l'ostetricia e la chirurgia d'urgenza.
- Aumentare il numero di quote nei corsi di formazione per professionisti durante le fasi finali del ciclo di studi.

Per adeguare l'intera struttura ospedaliera alle misure sinora citate è necessario altresì potenziare l'infrastruttura attraverso opere di restaurazione riguardanti l'impianto termico, di raccolta dell'acqua piovana e l'installazione di pannelli solari; lo sfruttamento dell'energie rinnovabili è uno degli obiettivi principali previsti dal Piano.

---

<sup>42</sup> <https://www.intersystems.com/products/trakcare/>

<sup>43</sup> <https://www.rayensalud.com>

#### *4.3.2 Educazione*

Sul territorio sono presenti quattro istituti scolastici ed otto scuola dell'infanzia divise tra pubbliche e private. Secondo i dati ottenuti dallo "Studio della Capacità di Carico Demografica dell'Isola di Pasqua", il numero delle iscrizioni nell'Istituto Aldea Educativa ha superato il numero massimo disponibile mentre l'Istituto Lorenzo Baeza dispone del 95% di iscritti sul totale disponibile.

Per quanto concerne l'offerta formativa, secondo il Ministero dell'Istruzione, essa dovrà concentrarsi maggiormente sulla cultura Rapanui, in modo tale da non perderne l'identità: tra queste, la lingua risulta un valore fondamentale dell'esistenza Rapanui e rappresenta un veicolo di trasmissione delle conoscenze tradizionali. A riguardo, vige la necessità di proteggere e rilevarne l'uso all'interno della comunità. Secondo gli ultimi dati ottenuti dall'Unesco (2019), sebbene il 60% degli abitanti dell'Isola parli la lingua vernacola, questa proporzione varia a seconda dell'origine etnica e dalla fascia d'età dei diversi individui. Tra questi, coloro che hanno genitori di origine Rapanui per l'85% parlano la lingua tradizionale mentre la percentuale scende al 50% per coloro che hanno uno dei due genitori di origine straniera o cilena. Per quanto concerne le fasce d'età invece, più del 50% si concentra tra la fascia compresa tra i 40 ed i 64 anni, seguita dal 30% per coloro tra i 20 ed 39 anni. Tra i minori di 18 anni invece, solo il 10% mantiene questa tradizione. Questi dati evidenziano come ci sia un crollo della trasmissione della lingua nelle generazioni più giovani, ragion per cui andrebbero adottate delle misure che rafforzino il valore di quest'ultima soprattutto durante il percorso scolastico.

Le misure previste nel Piano e riguardanti questa tematica prevedono il consolidamento della presenza del Ministero dell'Istruzione, in particolare con la presenza fissa di un delegato ministeriale che si occupi di progettare un piano di miglioramento delle infrastrutture, principalmente per garantire il diritto allo studio a tutti senza incorrere in problemi soprannumerari.

Per rivitalizzare la cultura Rapanui inoltre, andranno incorporati, attraverso dei progetti di rafforzamento linguistico, degli elementi propri della tradizione nel modello educativo delle diverse strutture scolastiche

#### *4.3.3 Patrimonio archeologico*

L'Isola di Pasqua si costituisce come uno dei musei ad aria aperta più grandi del mondo grazie al suo patrimonio archeologico rappresentato dai numerosi monumenti sparsi in tutto il territorio, oltre che ai numerosi petroglifi esistenti.

Nel corso degli ultimi anni però, gli agenti atmosferici hanno provocato dei danni sia sugli elementi naturali che su quelli antropici del territorio insulare: le piogge abbondanti ed i fenomeni ventosi hanno colpito la superficie provocando dei processi di erosione e indebolimento della pietra mentre la variazione delle temperature ha causato la spaccatura delle rocce e aumentato il numero degli incendi.

Secondo Montoya (2011), le diverse attività di allevamento generano un impatto negativo sul patrimonio archeologico e naturale dell'isola, con il 69,5% del territorio insulare utilizzato per il transito ed il pascolo degli animali e di questo, il 35% rappresenta siti con alta densità archeologica.

La situazione relativa ai petroglifi inoltre, già critica a causa degli agenti atmosferici, è stata peggiorata dallo sfruttamento turistico di essi.

Di conseguenza, tra le iniziative proposte dal Ministero dei Beni Culturali, si segnalano il potenziamento delle strutture ritenute importanti per la conservazione del patrimonio archeologico, tra cui il Museo Rapanui e la nascita di iniziative rivolte alla valorizzazione della cultura Rapanui e la promozione dell'arte nel settore educativo. Infine, attraverso l'elaborazione di un nuovo Piano di Gestione del Parco Nazionale di Rapa Nui, si provvederanno delle nuove misure di protezione e salvaguardia di esso: come si legge nel D. 436/2021, di fondamentale importanza sarà la collaborazione tra il Ministero dei Beni Culturali e quello per la Cultura, le Arti ed il Patrimonio.

#### 4.3.4 Connettività

L'infrastruttura relativa al terminal aeroportuale non è in grado di gestire in maniera simultanea l'enorme afflusso di passeggeri - circa 300 - che attualmente viene trasportato sull'isola e produce una congestione del traffico soprattutto nelle ore di arrivo e partenza.

D'altro canto invece, la questione relativa ai trasporti marittimi che, a causa delle condizioni climatiche, molto spesso ne limita l'efficiente programmazione dei rifornimenti necessari, soprattutto sui prodotti di prima necessità.

A riguardo, le iniziative proposte dal Ministero delle Infrastrutture riguardano il miglioramento dell'infrastruttura aeroportuale esistente attraverso opere di manutenzione della pista e delle vie di rullaggio, oltre che della messa in sicurezza del terminal passeggeri troppo adiacente all'unica pista presente.

L'infrastruttura portuaria inoltre, necessita di uno sviluppo che riguarda sia la valutazione di alternative logistiche dal punto di vista ambientale, economico e marittimo, che di elaborazione di nuove soluzioni come la fornitura e l'installazione di boe di sostegno per le manovre di ancoraggio delle navi *cargo*.

Per quanto concerne la viabilità stradale, condizionata dal congestionamento del traffico, le iniziative mirano alla conservazione della già esistente rete stradale attraverso dei lavori di manutenzione del manto e della segnaletica, oltre che alla realizzazione di nuove vie d'accesso ove possibile.

Per mitigare la congestione del traffico invece, le politiche del Ministero dei Trasporti mirano allo sviluppo di alternative al trasporto pubblico promuovendo l'uso di biciclette e la conseguente creazione di piste ciclabili ed un regolamento del trasporto turistico che permetta di risolvere il problema relativo all'uso sconsiderato di affitti automobilistici e la regolazione del servizio di taxi, spesso inflazionato da sistemi abusivi secondari.

#### 4.3.5 Residenza

Dal 1920 ad oggi, la città di Hanga Roa ha raggiunto una superficie di circa 1.156 ha, interessando maggiormente le aree a nord e ad est della città e lungo le vie principali.

Di seguito verranno presentate le misure proposte dal Ministero delle Opere Pubbliche per ogni variabile correlata a questo modulo in grado di condizionare la destinazione:

- Abitazioni: il numero relativo alle abitazioni per km<sup>2</sup> (densità), dal 1992 al 2017 è triplicato raggiungendo le circa 3.818 costruzioni: se l'aumento mantiene questo andamento costante, per il 2022 saranno previste circa 5.017 abitazioni.
- Acqua potabile: la stima prevista per il 2023 prevede che la domanda d'acqua potabile superi i limiti previsti dalla capacità disponibile degli impianti esistenti. Per questo, dovranno essere prese in considerazione delle azioni con l'obiettivo di evitare che venga raggiunta tale soglia.
- Acque reflue: vista l'assenza di dati precisi riguardanti la generazione di acque reflue, il modello di capacità di carico ha ipotizzato che il 90% dell'acqua potabile consumata venga scaricata come acque reflue. In questo modo, visto che tale impatto sull'ecosistema dell'isola è sconosciuto, non è possibile definire una soglia massima. Verrà considerata quindi la sostenibilità dell'acquifero.
- Energia elettrica: con il livello della popolazione attuale, il sistema presenta delle difficoltà generate dall'incostanza del servizio elettrico, mostrando delle debolezze e delle lacune in materia di generazione e distribuzione. Per questo, come stabilito dalle Politiche Energetiche 2050 del Ministero dell'Energia<sup>44</sup>, è di fondamentale importanza adottare delle misure che permettano di diversificare la matrice energetica e allo stesso tempo promuovere un uso responsabile della risorsa.
- Gestione dei residui solidi domiciliari: le stime riguardanti la capacità massima della discarica esistente sono di 85.085 t. Con l'obiettivo di fissare un periodo in cui poter prendere delle decisioni in grado di evitare il superamento della capacità massima della discarica, verranno prese delle iniziative a livello domiciliare e municipale per

---

<sup>44</sup> La nuova politica energetica cilena prevede di portare la quota di elettricità prodotta da energie rinnovabili al 70%, assicurando nel contempo al 100% della popolazione un servizio continuo e di qualità. Per maggiori informazioni: [https://energia.gob.cl/sites/default/files/energia\\_2050\\_-\\_politica\\_energetica\\_de\\_chile.pdf](https://energia.gob.cl/sites/default/files/energia_2050_-_politica_energetica_de_chile.pdf)

sensibilizzare la popolazione su un argomento delicato come quello della raccolta differenziata. Rispetto ai materiali riciclabili, essi vengono lavorati all'interno dell'impianto di Orito, di cui però al momento non vi sono informazioni disponibili riguardanti la capacità massima di riciclo. Le informazioni raccolte dai dipendenti dello stabile però, riportano che la capacità sembrerebbe superata e quindi urge fissare delle tasse più alte per l'invio di questi al continente, nonché di una promozione per la riutilizzazione di essi sull'isola.

Le iniziative proposte dal Ministero dell'Energia per migliorare la situazione riguardante le tematiche energetiche prevedono il miglioramento e la progettazione di diversificazione della matrice energetica attraverso dei sistemi elettrici autonomi con delle componenti rinnovabili e la costituzione di iniziative che permettano il miglioramento della distribuzione elettrica dotando di maggiore sicurezza gli abitanti del territorio.

Identificare nuovi punti in cui poter trovare dell'acqua potabile e alternative per il miglioramento del sistema di raccolta dell'acqua piovana, oltre che sviluppare progetti in grado di raccogliere maggiori informazioni sulle acque reflue sono tra le iniziative proposte per rimediare alle tematiche inerenti uno dei beni più preziosi al mondo.

Per quanto concerne le abitazioni e l'occupazione urbana, tra le iniziative proposte dal Ministero delle Opere Pubbliche, ci sono la promozione di programmi di riutilizzazione delle abitazioni usate dalle generazioni anteriori e l'inserimento di misure di efficienza energetica nelle nuove costruzioni, oltre che alla realizzazione di un catasto aggiornato con lo stato attuale degli edifici e l'aggiornamento dei nuovi strumenti di pianificazione territoriale come il Piano Regolatore Comunale.

#### *4.3.6 Sviluppo turistico*

Il turismo costituisce una parte imprescindibile del territorio e con ciò una parte fondamentale della pianificazione turistica deve occuparsi di rafforzare lo sviluppo sostenibile territoriale, includendo progetti e programmi di azione che facilitino l'integrazione delle diverse attività turistiche nelle politiche della destinazione. L'offerta quindi, dovrà rappresentare un valore in linea con la sostenibilità territoriale rappresentata sia dagli elementi tangibili che dalla dimensione sociale della destinazione.

Per questo, tra le iniziative proposte dal Ministero dell'Economia è possibile identificare l'implementazione del Piano Strategico del Turismo, allineandolo a quello di promozione internazionale e nazionale del Cile e intervenire, di conseguenza, con azioni di posizionamento. Viene richiesto inoltre un miglioramento dello IAT presente e per ultima, ma non meno importante, la promozione di un turismo sostenibile attraverso la formulazione e la comunicazione di politiche sostenibili e responsabili sul territorio come la campagna "Decalogo del buon turista"<sup>45</sup>.

#### *4.3.7 Risorse naturali*

La condizione insulare e di isolamento in cui si trova il territorio dell'Isola di Pasqua, storicamente, ne ha condizionato la sussistenza. Tuttavia, il settore agricolo ha perso di importanza nel territorio e la sua produzione non è abbastanza sufficiente per l'autonomia locale. Oggigiorno, la fornitura alimentare proviene da due fonti: una locale, rappresentata dalla scarsa produzione agricola e dalla pesca; l'altra dall'importazione dal continente di alimenti non deperibili.

Malgrado la produzione animale sull'isola sia inferiore al consumo, la presenza di un alto numero di bovini ed equini, rispetto alla soglia raccomandata di 2.246 animali (AMBAR, 2001), indica un'alta presenza di animali.

---

<sup>45</sup> <https://www.chileestuyo.cl/wp-content/uploads/2019/09/DECALOGO-BUEN-TURISTA-RAPA-NUI-V3.pdf>

Nel 2017, sono state contate circa 4.000 unità di animali, giustificate dall'assenza di infrastrutture associate alla produzione di carne e dalla necessità di non produrre alimenti.

Al contrario, la produzione agricola si trova molto al di sotto del consumo locale, implicando un alto tasso di dipendenza dal continente: il settore agricolo infatti, presenta uno sviluppo rallentato e non al passo con le tecnologie esistenti, traducendosi in una necessità di importazione dei beni agricoli nonostante gli alti costi di importazione.

Per quanto concerne la pesca invece, essa costituisce l'attività principale che garantisce la sussistenza degli abitanti da molto tempo.

Tra le misure proposte dal Ministero dell'Economia che interessano quest'ultima ci sarebbe la promozione delle normative settoriali per evitare la pesca sconsiderata, soprattutto per quelle specie minacciate o in via d'estinzione e l'introduzione di politiche atte alla salvaguardia della pesca tradizionale e la regolarizzazione della pesca sportiva.

Le azioni richieste per migliorare la gestione dei prodotti agricoli potranno contare sul rafforzamento dei controlli sanitari e sull'implementazione delle misure atte al controllo dei prodotti agricoli in entrata ed uscita dal territorio; migliorare le tecniche e le tecnologie inoltre, migliorerebbe la produttività agricola locale.

#### *4.3.8 Ambiente e cambiamento climatico*

Una delle principali preoccupazioni per lo sviluppo dell'Isola di Pasqua riguarda lo stato attuale ed il futuro dell'ambiente. L'aumento della popolazione costante - sia da parte dei turisti che degli abitanti - costituisce la grande sfida dello sviluppo sostenibile del territorio insulare: quest'ultimo infatti, presenta delle caratteristiche geomorfologiche, idrologiche e insulari per cui è possibile affermare che si tratti di un'ecosistema chiuso e quindi, molto sensibile ai fattori antropici presenti (Figueroa e Rotarou, 2013). Tuttavia, l'attuale ecosistema è frutto di secoli di degradazione che non permette difatti, di individuare i resti dello stato biologico originario, salvo alcune



eccezioni. Allo stato attuale, l'ecosistema terrestre dell'Isola di Pasqua presenta una predominanza di specie introdotte, in quanto risultano scarse tracce di flora e di fauna di origine nativa. Per quanto concerne la flora, l'intervento umano ha ridotto notevolmente il numero di specie native di flora terrestre, portando alcune di esse a livelli critici di conservazione; in relazione alla fauna invece, non esistono specie endemiche tra i vertebrati terrestri.

In quanto alle zone umide, se ne individuano cinque - Rano Raraku, Rano Kau, Rano Aroi e Rano Mariku (tutti caratterizzati da lagune di acqua dolce formate dai crateri dei vulcani a loro corrispondenti) - e collocate all'interno dei confini del Parco Nazionale di Rapa Nui, occupando circa lo 0,7% della superficie dell'isola e l'1,52% della riserva. Queste, assieme alla gola di Ava Raga Una - ove è presente una corrente costante di acqua dolce - nonostante costituiscano una piccola porzione del territorio insulare, rappresentano una grande importanza ambientale, patrimoniale ed in alcuni casi archeologica del territorio.

Le misure disegnate dal Ministero dell'Ambiente che riguardano questa tematica, vista la sensibilità di essa, mirano a sviluppare azioni di responsabilità ambientale attraverso, soprattutto, progetti educativi ambientali e di comunicazione, campagne sull'efficienza energetica ed attività per lo sviluppo sostenibile dell'isola.

Lo sviluppo di attività riguardanti la sensibilizzazione di iniziative rivolte alla gestione resiliente e sostenibile del cambiamento climatico a livello locale, oltre che la nascita di iniziative riguardanti la protezione ambientale ed animale, concluderebbero le misure proposte dai diversi organi che costituiscono il D. 436/2021.

#### 4.4 Analisi del modello utilizzato

Per concludere, la riflessione emersa dallo studio della destinazione testimonia come la situazione insulare, da sempre fragile e peculiare, negli ultimi anni si sia ritrovata a fronteggiare dei problemi derivanti direttamente dal motore trainante della propria economia: l'assenza di politiche turistiche sostenibili difatti, ha provocato diversi impatti negativi sull'ecosistema della destinazione, già delicato a causa delle condizioni antropiche e naturali.

L'assenza di un Piano Strategico di Sviluppo del Turismo, piuttosto che di una DMO, non ha mai permesso alla destinazione di rendersi conto delle potenzialità, delle eventuali problematiche derivanti dall'impatto del fenomeno turistico e dai limiti già presenti, con il fine soprattutto di avviare delle misure predisposte dei diversi interventi da realizzare in maniera congiunta. Prima dello studio sulla capacità di carico demografica dell'isola infatti, e avvenuto solamente a causa del collasso dovuto al deterioramento dei sistemi archeologici, naturali e culturali che hanno caratterizzato la destinazione, essa non sembrava presentare delle misure conformi al contesto di riferimento e senza preannunciare oltremodo una pianificazione ragionata dell'offerta in base a politiche di posizionamento e segmentazione della domanda turistica.

Come dimostrato da diversi studi infatti (Perez, Mesanat e Rozo, 2007), la gestione sostenibile di una destinazione turistica, attraverso strumenti e linee guida, e focalizzata fortemente sulle diverse componenti ambientali ed economiche, oltre che sulla qualità dell'esperienza turistica, è in grado di pianificare la migliore fruibilità dell'offerta turistica. Per questo motivo, lo sviluppo di politiche di management ha come obiettivo quello di stabilire un ciclo di vita più sostenibile possibile, di medio e lungo termine e di scala globale e locale, lavorando con i limiti di carico delle diverse componenti territoriali.

Per quanto concerne le misure proposte dal piano, occorre segnalare come non venga accennato all'uso di ICT, in particolare nei sistemi di monitoraggio dati, e alla formulazione di diverse strategie di marketing.

A riguardo, le tecnologie utilizzate nel trattamento dell'informazione, analogamente a quanto accade in altre destinazioni globali, possono fornire grande supporto per quanto riguarda la raccolta e l'analisi dei dati. Nel caso dell'Isola di Pasqua ad esempio, laddove questo modello non presenti la reperibilità delle informazioni necessarie a formulare le diverse soglie di latenza e saturazione dei diversi moduli (come quelli relativi alla capacità di trasporto, al patrimonio archeologico e all'uso del suolo), quest'ultime potrebbero avvalersi delle suddette tecnologie e degli strumenti ad esse appartenenti per ampliare e migliorare la raccolta dei dati necessari e fondamentali per la formulazione di politiche *ad hoc*.

Da questo punto di vista, lo sviluppo di una destinazione *smart* potrebbe rappresentare una svolta per restare al passo con i tempi, vista anche la necessità ormai costante e diretta di monitoraggio dei flussi turistici, che, come dimostrato dai dati a disposizione nel Capitolo 3, sembrerebbero destinati ad aumentare.

Successivamente, visto che lo studio per la gestione della capacità di carico è stato previsto con una realizzazione a cadenza quinquennale<sup>46</sup>, l'ulteriore creazione di una *dashboard* con i diversi dati aggiornati in tempo reale di alcune delle variabili prese in considerazione, fornirebbe la possibilità di calcolare delle previsioni dei flussi turistici e la loro conseguente incidenza sul territorio.

Occorre evidenziare inoltre come nei moduli previsti dalla CCT non vengano presi in considerazione i servizi di ristorazione: essi, al pari delle attrazioni e degli altri servizi complementari, formano parte dell'offerta rappresentando difatti un elemento importante del sistema turistico, soprattutto per quanto concerne le stime riguardanti la quantità di visitatori presenti in un determinato momento.

---

<sup>46</sup> art. 13 L. 21.070/2018

Tabella 13 - Tabella riassuntiva delle criticità riscontrate e rispettive proposte

Criticità riscontrate	Soluzioni proposte
Assenza di un Piano Strategico di Sviluppo del Turismo	Creazione di un Piano in cui venga proposta una nuova modalità di fruizione turistica del patrimonio dell'isola basata sull'ampliamento ed il miglioramento dell'offerta turistica
Assenza di una DMO	Creazione di una DMO in grado di promuovere un'offerta turistica sostenibile
Difficoltà nella misurazione dei dati relativi ai moduli: "Patrimonio archeologico", "Suolo" e "Capacità di trasporto"	Utilizzo e implementazione di Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (ICT) come fattore di sviluppo tecnologico nella raccolta dati
Assenza della variabile relativa ai "servizi di ristorazione"	Inclusione dei seguenti servizi tra le variabili da considerare poiché utili alla formulazione delle stime ottenibili dal calcolo della CCT

Fonte: elaborazione propria in base all'analisi condotta

Infine, per quanto riguarda la normativa entrata in vigore che "regola l'esercizio dei diritti che riguardano la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell'Isola di Pasqua"<sup>47</sup>, essa potrebbe rappresentare un modello sostenibile da cui le destinazioni con caratteristiche simili potrebbero prendere ispirazione; occorre considerare però, come una misura di questo genere comporti un monitoraggio ed una valutazione costante dei flussi turistici, soprattutto in quelle mete in cui quest'ultimi siano di gran lunga superiori a quelli rilevati nella destinazione presa in esame.

Detto questo, suddetto modello - costruito principalmente sulla base delle criticità relative all'aumento demografico derivante dai diversi fattori precedentemente individuati - è basato su indicatori quantitativi che hanno la peculiarità di essere meno equivoci ma anche associati ad una serie di problemi come i costi dispendiosi e la maggiore necessità di tempo di raccolta dei dati. Rispetto gli indicatori qualitativi ad esempio, tale approccio può presentare più difficoltà nel momento in cui vanno identificate le diverse soglie e gli standard necessari. L'uso contributivo di questi tipi di

<sup>47</sup> L. 21.070/2018

dati infatti, risiede nel fatto che i dati statistici ottenuti possono essere in qualche modo disaggregati, comparabili e misurabili durante il tempo. Questo, rappresenta un vantaggio cruciale che corrisponde alla capacità di attuare un modello di gestione che consenta di compiere progressi nella valutazione e di rallentare la sua attuazione ed in quanto tale, stabilisce obiettivi chiari e concisi che possono essere valutati accuratamente, attraverso politiche e strategie che puntano verso un obiettivo chiaro.

Tuttavia, è fondamentale sottolineare come questo metodo proposto non sia destinato ad essere multi-compatibile con altre destinazioni, ma miri a sostenere direttamente le politiche da adottare e lo sviluppo delle misure proposte.

Allo stesso tempo, è importante evidenziare come questa metodologia non sia in grado di raccogliere aspetti profondi dell'identità locale, come ad esempio la variabile relativa al “credo e alla religione”, esclusa a causa delle difficoltà relative alla reperibilità ma soprattutto sul grado di incidenza di tale variabile sull'influenza demografica ed il consolidamento turistico della destinazione. Occorre pertanto chiarire che l'approccio proposto presenta alcune limitazioni. Ciò nonostante, i benefici derivanti dall'ottenimento di queste informazioni sono inevitabili: la possibilità di monitorare la trasmissione intergenerazionale della lingua vernacolare, la partecipazione dell'intera comunità alle manifestazioni culturali e artistiche tradizionali e la verifica infine delle azioni da adottare nel tempo per raggiungere gli obiettivi prefissati.

Infine, questo modello non solo definisce la capacità di carico socioculturale della destinazione, ma permette anche di implementare delle misure di contrasto alle criticità riscontrate rappresentando inoltre, un modello valido per la promozione e la gestione sostenibile del territorio (Ángel e Bergamini, 2020).



## CONCLUSIONI

Il presente lavoro di tesi si è posto come obiettivo quello di analizzare gli impatti sia positivi che negativi generati dal turismo: tra questi ultimi, in particolare il fenomeno dell'*overtourism* nei contesti insulari, con un focus sul caso studio dell'Isola di Pasqua.

Sulla base dei dati analizzati nel corso di questo elaborato, è possibile affermare come durante gli anni, il flusso relativo agli arrivi nella destinazione abbia registrato un aumento costante e quindi destinato ulteriormente a raggiungere delle cifre che, senza delle politiche di gestione adatte, porterebbe gravi ripercussioni sul già fragile ecosistema del territorio. A riguardo, la raccolta dati di carattere più recente possibile e volta ad un'analisi più accuratamente e correttamente realizzabile, ha rappresentato un compito complesso in quanto la reperibilità di essi, non facilmente accessibile, è stata sostituita da quelli messi a disposizione e riportati nell'elaborato, ma spesso derivanti da diverse fonti e con informazioni discordanti.

In aggiunta alla crescita dei flussi turistici inoltre, il censimento avvenuto tra il 2002 ed il 2017 ha registrato il tasso di crescita demografico più alto a livello nazionale - circa il 104% - portando il numero di abitanti a circa 7750. Tale aumento demografico viene giustificato non solo da motivazioni sociali come l'incremento dei matrimoni tra rapanui e stranieri, ma anche da motivazioni economiche derivanti dall'attrattiva turistica sviluppatasi nel corso degli ultimi anni. Secondo l'ultimo censimento avvenuto nel 2017 poi, la proiezione del numero di abitanti nel 2021 riportava un'ulteriore crescita del 8,97%.

Oltre ai fattori demografici, le criticità riscontrate nella destinazione - soprattutto dai residenti - come la scarsità delle risorse naturali in grado di garantire la sussistenza degli abitanti stessi, la congestione del traffico, la gestione dei rifiuti e delle acque reflue oltre che dei problemi legati ai servizi elettrici sono tra quelle maggiormente individuate. A seguito di queste vulnerabilità, generate dai diversi sistemi naturali, culturali e archeologici del territorio, alcuni studi riportano come la destinazione presto potrebbe manifestare un collasso del fenomeno turistico dovuto proprio al deterioramento di quest'ultimi.

Alla luce di queste considerazioni, l'intervento delle istituzioni mediante l'emanazione della Legge n. 21.070/2018 che "regola l'esercizio dei diritti che riguardano la residenza, la permanenza ed il trasferimento da e verso il territorio speciale dell'Isola di Pasqua" ed il Decreto 8 Gennaio 2021, n. 436 che "approva il Piano di Gestione della Capacità di Carico Demografica dell'Isola di Pasqua" ha incoraggiato lo sviluppo di misure adatte alle conformità tipiche dell'isola cilena.

La Capacità di Carico Demografica dell'Isola di Pasqua rappresenta un modello costruito principalmente sulle caratteristiche ambientali e geomorfologiche dell'isola, in particolare prendendo in considerazione variabili come l'uso potenziale del suolo, lo smaltimento dei rifiuti e sulle diverse circostanze sociali, oltre che sulle criticità relative all'aumento demografico derivante dai diversi fattori illustrati all'interno dell'elaborato, non è multi-compatibile né adattabile ad altre destinazioni, in quanto mira a sostenere direttamente le politiche sviluppate *ad hoc* per questo territorio.

Tra le caratteristiche di questo strumento infatti, non solo è possibile determinare il numero ideale di persone presenti sul territorio, ma è in grado di fornire suggerimenti per la gestione comprensiva di eventuali rischi futuri per il turismo, l'ecosistema e la comunità ospitante.

La gestione del territorio quindi, sembra aver preso una direzione determinata a contrastare le criticità riscontrate solamente nell'ultimo periodo, allineandosi difatti alle politiche di sviluppo sostenibile previste dalla letteratura ed in linea con l'Agenda 2030. Tuttavia, occorre evidenziare come l'assenza di un Piano Strategico di Sviluppo del Turismo, piuttosto che di una DMO, non aveva mai permesso alla destinazione di rendersi conto delle potenzialità, delle eventuali problematiche derivanti dall'impatto del fenomeno turistico e dai limiti già presenti, con il fine soprattutto di avviare delle misure predisposte dei diversi interventi da realizzare in maniera congiunta. Prima dello studio sulla capacità di carico demografica dell'isola infatti, e avvenuto solamente a causa del collasso dovuto al deterioramento dei sistemi archeologici, naturali e culturali che hanno caratterizzato la destinazione, essa non sembrava presentare delle misure conformi al contesto di riferimento, per giunta senza preannunciare oltremodo una pianificazione ragionata dell'offerta in base a politiche di posizionamento e segmentazione della domanda turistica.



Per concludere, è possibile affermare come la gestione sostenibile del turismo sia una delle questioni da affrontare e di fondamentale importanza per la salvaguardia e l'integrità dei diversi ecosistemi delle destinazioni, soprattutto per quelli più fragili come l'Isola di Pasqua: in questo frangente, essa apporterebbe inoltre, la creazione di benefici di lungo termine in grado di garantire la sostenibilità ambientale ed economica dell'intero sistema. L'utilizzo di tecnologie per monitorare i flussi e misurare l'*overtourism* risulterebbe infine uno strumento utile e di supporto alle politiche già previste dalle istituzioni coinvolte.



## BIBLIOGRAFIA

Aall, C. e Koens, K. (2019), “The Discourse on Sustainable Urban Tourism: The Need for Discussing More Than Overtourism”, *Sustainability*, 11, n.15:4228, pp. 1-12, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.3390/su11154228>

Ahmad, F., Draz, M.U. e Su, L. (2018), *Taking the Bad with the Good: The Nexus between Tourism and Environmental Degradation in the Lower Middle Income Southeast Asian Economies*.

Ali, R. (2018), *The Genesis of Overtourism: Why We Came Up With the Term and What's Happened Since*, disponibile a <https://skift.com/2018/08/14/the-genesis-of-overtourism-why-we-came-up-with-the-term-and-whats-happened-since/>

AMBAR (2001), *Estrategias y Acciones para la conservación, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos patrimoniales de Isla de Pascua. Informe n.1. Etapa Diagnóstico*, Corporación de Fomento de la Población, Ministerio de Planificación, Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, Santiago del Chile.

Ángel, P. e Bergamini, K. (2020), “Sociocultural-Carrying Capacity: Impact of Population Growth in Rapa Nui”, in G. Cirella (a cura di), *Sustainable Human-Nature Relations. Advances in 21st Century Human Settlements*, Springer, Singapore, pp. 23-47.

Archer, B., Cooper, C. e Ruhanen, L. (2005), “The positive and negative impacts of tourism”, in W. F. Theobald (a cura di), *Global Tourism*, Buaerwoth-Heinemann, Oxford, UK, pp. 79-102.

Ashworth, G.J. e Page, S.J. (2011), “Urban Tourism Research: Recent Progress and Current Paradoxes”, *Tourism Management*, 32, n.1, pp. 1-15.

Azócar, C.C., e O’Ryan, P. (2011), *Desafíos y oportunidades de desarrollo sostenible de Isla de Pascua basadas en el turismo*, RedSur Consultores and NGO POLOC, Santiago del Chile.

Baggio, R. e Corigliano, M.A. (2010), *Internet & Turismo 2.0. Tecnologie per operare con successo*, Egea, Milano.

Bahn, P. e Flenley, J. (2011), *Isla de Pascua. Isla Tierra*, Rapanui Press, Santiago del Chile.

Battilani, P. (2003), *Storia del turismo*, Laterza, Roma-Bari.

Beeton, S. (2006), *Community Development Through Tourism*, Landlinks Press, Collingwood, Australia.

Bishop, A., Fullerton, H. e Crawford, A. (1974), *Carrying Capacity in Regional Environmental Management*, Government Printing Office, Washington D.C.

Boissevain, J. (1977), “Tourism and development in Malta”, *Development and Change*, 8, n.4, pp. 523-538.

Briguglio, L. e Avellino, M. (2019), *Has Overtourism Reached the Maltese Islands?* Occasional Paper on Islands and Small States, Island and Small States Institute University of Malta, Msida, Malta, ISSN 1024-6284, No. 2019/01, pp. 1-27.

Broudehoux, A.M. (2016), “Favela tourism: negotiating visitors, socio-economic benefits, image and representation in pre-Olympics Rio de Janeiro”, in C. Colomb e J. Novy (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist city*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 205-223.

Bryden, J. M. (1973), *Tourism and Development: A Case Study of the Commonwealth Caribbean*, Cambridge University Press.

Buhalis, D. (2000), "Marketing the Competitive Destination of the Future", *Tourism Management*, 21, pp. 97-116.

Butler, R. (1980), "The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources", in *The Canadian Geographer/Le Géographe Canadien*, 24 n.1, pp. 5-12.

Butler, R. (2006), *The tourism area of life cycle, applications and modifications*, Channel View Publications, Clevedon.

Camatti, N., Bertocchi, D., Carić, H. e Van der Borg, J. (2020), "A digital response system to mitigate overtourism. The case of Dubrovnik", *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 37, n.32, pp. 2-15.

Canadian Arctic Resources Committee (2002), *Carrying capacity and thresholds: theory and practice in environmental management*, Macleod Institute, Calgary.

Cauwe, N. (2011), *Easter Island: the great taboo: rebuilding its history after ten years of excavation*, Versant Sud, Louvain-la-Neuve.

Chamberlain, K. (1997), "Carrying capacity", *UNEP Industry and Environment* 8 (January-June 1997), UNEP, Paris.

Charola, A. E. (1997), *Isla de Pascua. El patrimonio y su Conservación*, World Monuments Fund, New York.

Cimnaghi, E., Mondini, G. e Valle, M. (2017), “La capacità di carico turistica. Uno strumento per la gestione del patrimonio culturale”, *Quaderni della valorizzazione - Nuova Serie 5*, MiBACT, Roma.

Clark, J. (1997), *Coastal Zone Management Handbook*, Lewis Publishers, Boca Raton.

Coccosis, H., Mexa, A., Collovini, A., Parpairis, A. e Konstandoglou, M. (2001), *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations - Final Report*, Environmental Planning Laboratory, Athens, B4-3040/2000/294577/MAR/D2, pp. 1-46.

Coccosis, H. e Mexa, A. (2004), *The Challenge of Tourism Carrying Capacity Assessment: Theory and Practice*, Great Britain by MPG Books Ltd, Cornwall.

Commissione Mondiale sull’Ambiente e sviluppo (1987), *The report of the Brundtland commission, our common future*, University press, Oxford.

CONAF (2017), *Elaboración del Plan de Manejo del Parque Nacional de Rapa Nui*, Ministerio dell’Agricultura del Cile, Santiago.

Cook, J. (1777), *A Voyage Towards the South Pole and Round the World: About Captain Cook, Volume 1*, pp. 276-287.

Cristino, C., Recasens, A. e Vargas, P. (1984), *Isla de Pascua: Proceso, Alcances y Efectos de la Aculturación*, Universidad de Chile, Santiago del Cile.

Cristino, C. (2011), “Colonialismo y neocolonialismo en Rapa Nui: una reseña histórica”, in C. Cristino e M. Fuentes (a cura di), *La compañía Explotadora de Isla de Pascua. Patrimonio, memoria e identidad en Rapa Nui*, Escaparate Ediciones, Concepción, pp. 19-52.

Decreto 18 Ottobre 2018, n. 1120, “Establece la capacidad de carga demográfica del territorio especial de Isla de Pascua”.

Decreto 8 Gennaio 2021, n. 436 “Aprueba Plan de Gestión de la Capacidad de Carga Demográfica para Isla de Pascua”.

Delgado, M. (2008), *Turistofobia*, El País, 12/07/2008.

Del Busto, J. A. (2006), *Túpac Yupanqui, descubridor de Oceanía: Nuku Hiva, Mangareva, Rapa Nui*, Fondo Editorial del Congreso del Perú, Lima.

Diedrich, A. e García-Buades, E. (2009), “Local perceptions of tourism as indicators of destination decline”, *Tourism Management*, 30, n.4, pp. 512-521.

DiNapoli, R., Lipo, C., e Hunt, T. (2019), “Rapa Nui (Easter Island) monument (ahu) locations explained by freshwater sources”, *Plos One Journal*, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0210409>

Doxey, G. V. (1975), *A Causation Theory of Visitor Resident Irritants: Methodology and Research Inferences*, lavoro presentato alla “Travel and Tourism Association Sixth Annual Conference Proceedings”, San Diego, California, 8-11 settembre 1975.

Ecopolis (2010), *Hacia una Rapa Nui integrada y sustentable*, Ecopolis, Hanga Roa.

Englert, S. (2010), *La Tierra de Hotu Matu'a (Terza Edizione)*, Rapa Nui Press, Santiago del Cile.

ESPON (2009), *The development of the islands: European islands and cohesion policy (EUROISLANDS). Targeted Analysis 2013/2/8*, ESPON, Luxembourg, disponibile a [https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/inception\\_report\\_full\\_version.pdf](https://www.espon.eu/sites/default/files/attachments/inception_report_full_version.pdf)

Faulkner, B. e Tideswell, C. (1997), “A Framework for Monitoring Community Impacts of Tourism”, *Journal of Sustainable Tourism*, 5, n.1, pp. 3-28.

Fayos-Solá, E. e Cooper, C. (2019), *The future of Tourism: Innovation and Sustainability*, Springer.

Figueroa, E., Rotarou, E., Aguilar, M., Salazar, A., Gutiérrez, P. e Mellafe, R. (2013), *Impacto económico del establecimiento de un área de protección marina en la provincia de Isla de Pascua-Chile: Informe de avance*, PEW Foundation (PEG-Chile), CESUCC and CENRE, University of Chile, Santiago.

Figueroa, E. e Rotarou, E. (2013), “Environmental impacts and challenges of tourism development on Easter Island”, *Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*, 7, n.1, pp. 39-59.

Figueroa, E. e Rotarou, E. (2016), “Tourism as the development driver of Easter Island: the key role of resident perceptions”, *Island Studies Journal*, 1, pp. 245-264.

Foerster, R. (2012), *Rapa Nui, las primeras expediciones europeas. La construcción dialógica de Isla de Pascua (siglo XVIII)*, Rapa Nui Press, Santiago del Chile.

Foerster, R. et al. (2013), “Documentos relativos a Pasqua, 1864-1888”, in R. Sagredo (a cura di), *Documentos sobre la isla de Pascua*, Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile y Dirección de Biblioteca Archivos y Museos, Santiago del Chile.

FUCOA (2014), *Rapanui: Serie introducción Histórica y Relatos de los Pueblos Originarios de Chile/Historical Overview and Tales of the Indigenous People of Chile*. Fundación de Comunicaciones, Capacitación y Cultura del Agro. Fondo Nacional para el Desarrollo de la Cultura y las Artes, Fondart, Línea Bicentenario.



Füller, H., e Michel, B. (2014), “‘Stop being a tourist!’ New dynamics of urban tourism in Berlin Kreuzberg”, *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, n.4, pp. 1304-1318.

Garrett, D. (2016), “Contesting China’s tourism wave: identity politics, protest and the rise of the Hongkonger city state movement”, in C. Colomb e J. Novy (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist city*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 121-142.

Gerritsma, R., e Vork, J. (2017), “Amsterdam Residents and Their Attitude Towards Tourists and Tourism”, *Coactivity: Philosophy, Communication*, 25, n.1, pp. 85-98.

Getz, D. (1983), “Capacity to absorb tourism: Concepts and implications for strategic planning”, *Annals of Tourism Research*, 10, n.2, pp. 239-263.

Gonzalez, V.M., L. Coromina, e N. Gali (2018), “Overtourism residents’ perceptions of tourism impact as an indicator of resident social carrying capacity—Case study of a Spanish heritage town”, *Tourism Review*, 73, n.3, pp. 227–296.

González-Ferrán, O. (1987), “Evolución geológica de las islas chilenas en el Océano Pacífico” in J.C. Castilla (a cura di), *Islas oceánicas chilenas, conocimiento científico y necesidades de investigación*, Ediciones Universidad Católica de Chile, pp. 37-54.

Gössling, S. (2002), “Global environmental consequences of tourism”, *Global Environmental Change*, 12, pp. 283-302.

Gravari-Barbas, M., e Jacquot, S. (2016), “No conflict? Discourses and management of tourism-related tensions in Paris”, in C. Colomb e J. Novy (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist city*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 45-65

Grenier, C. (2002), “How tourism reduces geodiversity and how it could be different: The cases of Galápagos Archipelago and Easter Island”, In F. di Castri e V. Balaji (a cura di), *Tourism, biodiversity and information*, Backhuys Publishers, Leiden, The Netherlands, pp. 233-255.

Harrison, D., e Sharpley, R. (2017), *Mass tourism in a small world*, CABI, Oxfordshire, Wallingford, UK.

Heyerdahl, T. (1958), *Aku-Aku: The secret of Easter Island*, Rand McNally & Co, Chicago.

Hunt, T., e Lipo, C. (2011), *The Statues That Walked: Unraveling the Mystery of Easter Island*, Free Press, New York.

Jordan, P. (2016), ‘Overtourism’ in European Cities: The Pressure is on, Toposophy | Destination Marketing Agency, 20/09/2016.

Koens, K., Postma, A. e Papp B. (2018), “Is Overtourism Overused? Understanding the Impact of Tourism in a City Context”, *Sustainability*, 10, n.12:4384, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.3390/su10124384>.

Legge 1 Agosto 2018, n. 21.070 “Regula el ejercicio de los derechos a residir, permanecer y trasladarse hacia y desde el territorio especial de Isla de Pascua”

Lein, J. K. (1993), “Applying Expert Systems Technology to Carrying Capacity Assessment: A Demonstration Prototype”, *Journal of Environmental Management*, 37, pp. 63-84.

Lima, M., e Gayo E. M. (2020), “Ecology of the collapse of Rapa Nui society”, *Royal Society Publishing*, 287, pp. 1-10.

Liu, Z. (2003), “Sustainable Tourism Development: A Critique, *Journal of Sustainable Tourism*, 11, pp. 459-475.

Mc Call, G. (1996), “El pasado en el presente de Rapa Nui (Isla de Pascua)”, in C. Aldunate et al. (a cura di), *Etnología. Sociedades Indígenas contemporáneas y su ideología*, Editorial Andrés Bello, pp. 17-44.

Otárola, R.M. (2018), “Gestión turística y control etano-territorial en el ombligo del mundo (Rapa Nui): Isla de Pascua, Chile”, in X.S. Medina (a cura di), *De lugar geográfico a destino turístico. Análisis, planificación y gestión de los procesos de cambio generados por el turismo*, Asociación de Geógrafos Españoles (AGE), Universidad de León, León, pp. 253-264.

Merico, A. (2017), “Models of Easter Island Human-Resource Dynamics: Advances and Gaps”, *Frontiers in Ecology and Evolution*, 5, n. 154, disponible a DOI: <https://doi.org/10.3389/fevo.2017.00154>

Mermet, A.C. (2017), “Airbnb and tourism gentrification: critical insights from the exploratory analysis of the ‘Airbnb syndrome’ in Reykjavik”, in M. Gravari-Barbas e S. Guinand (a cura di), *Tourism and Gentrification in Contemporary Metropolises: International Perspectives*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 52-74.

Middleton, V. C. e Hawkins, R. (1998), *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*, Buaerworth-Heinemann, Oxford.

Milano, C. (2017), *Overtourism y Turismofobia. Tendencias globales y contextos locales*, Ostelea School of Tourism & Hospitality, Barcellona.

Montecino, S. (2009), *Fuegos, hornos y donaciones: alimentación y cultura en Rapa Nui, un ensayo antropológico*, Catolonia, Santiago del Chile.

Montoya, M.J. (2011), *Diagnóstico técnico y social de las prácticas ganaderas en Isla de Pascua*, MOBA Consultora ambiental, Santiago del Chile.

Mowforth, M., e Munt, I (2003), *Tourism and sustainability. Development and new tourism in the third world* (Second edition ed.), Routledge, London.

Mulloy, W. (1980), “Reflexiones sobre el Ombligo del Mundo”, in C. Cristino et al (a cura di), *Estudios sobre la Isla de Pascua*, Serie de Monografías Anexas a los Anales de la Universidad de Chile, Universitaria, Santiago del Chile, pp. 17-30.

Novy, J. (2016), “The selling (out) of Berlin and the de-and re-politicization of urban tourism in Europe’s ‘Capital of Cool’”, in C. Colomb e J. Novy (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist city*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 52-72.

O’Reilly, A. M. (1986), “Tourism carrying capacity. Concepts and issues”, *Tourism Management* , 7, n.3, pp. 254-258.

Pearce, D.G. (1981), *Tourism Development. Topics in applied geography*, Longman, New York.

Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., Hartman, S., Heslinga, J., Isaac, R., Mitas, O., MoreS, S., Nawijn, J., Papp, B. e Postma, A. (2018), *Research for TRAN Committee - Overtourism: impact and possible policy responses*, European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies, Brussels, pp. 6-255.

Penner, J.E., Lister, D.H., Griggs, D.J., Dokken D.J. e McFarland, M. (1999), *Aviation and the Global Atmosphere*, Cambridge University Press, Cambridge.

Pérez, A.S., Mesanat, G.G. e Rozo E. (2007), “Comparativa de indicadores de sostenibilidad para destinos desarrollados, en desarrollo y con poblaciones vulnerables”, *Annals of Tourism Research en Español*, 9, n.1, pp. 150-177.

Perez, M. e Rodriguez, C. (2011) “Impactos ambientales generados por el desarrollo turístico en la Isla de Pascua”, *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, 7, n.1, pp. 42-48.

Plinkster, F.M., e Boterman, W.R. (2017), “When the spell is broken: gentrification, urban tourism and privileged discontent in the Amsterdam canal district”, *Cultural Geographies*, 24, n.3, pp. 457-472.

Prud’homme, R. (1986), *Le tourisme et le développement de Venise. Moteur ou frein?*, Institut d’Urbanisme de Paris, Université Paris XII, Paris.

Ramírez, J.M. (2008), *Rapa Nui: El ombligo del mundo*, Morgan Impresores, Santiago del Chile.

Ritchie, J. R. B. e Crouch, G. I. (2000), “The competitive destination: A sustainability perspective”, *Tourism Management*, 21, pp. 1-7.

Robinson, M., e Picard, D. (2006), *Tourism, culture and sustainable development*, Culture and development section, UNESCO, Paris.

Routledge, K. (1978), *The Mystery of Easter Island. The Story of an Expedition. 2a edición*, Ams Press, New York.

Routledge, P. (2001), “‘Selling the rain’, resisting the sale: Resistant identities and the conflict over tourism in Goa”, *Social & Cultural Geography*, 2, n.2, pp. 221-240.

Saarinen, J. e Rogerson, C. (2014), “Tourism and the Millenium Development Goals: perspectives beyond 2015”, *Tourism Geographies*, 16, n.1, pp 1-8.

Saveriades, A. (2000), “Establishing The Social Tourism Carrying Capacity for the Tourism Resorts of the East Coast of the Republic of Cyprus”, *Tourism Management*, 21(2), pp. 147-156.

SERNATUR (2013), *Turismo, Informe Anual 2013*, disponibile a <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2018/09/Turismo-Informe-Anual-2012.pdf>

Sharpley, R. (2000), “Tourism and Sustainable Development: Exploring the Theoretical Divide”, *Journal of Sustainable Tourism*, 8, n.1, pp. 1-19.

Sharpley, R. e Telfer, D.J (2015), *Tourism and Development in the Developing World*, Taylor & Francis Ltd, London.

Schneider, D. (1978), *The Carrying Capacity Concept as a Planning Tool*, American Planning Association, Chicago.

Shelby, B. e Heberlein, T. A. (1986), *Carrying Capacity in Recreation Settings*, Oregon State University Press, Corvallis.

Tribe, J. (1999), *The Economics of Leisure and Tourism*, Buaerworth-Heinemann, Oxford.

UNEP/MAP/PAP (1997), *Guidelines for Carrying Capacity Assessment for Tourism in Mediterranean Coastal Areas*, Priority Action Programme, Regional Activity Centre, Split, Croatia, PAP-9/1997/G.1, pp. 1-51.

UNESCO (2019), *El rapanui, otro idioma que podría extinguirse*, UNESCO Courier, Parigi, disponibile a <https://es.unesco.org/courier/2019-1/rapanui-otro-idioma-que-podria-extinguirse>

United Nations Environment Program e World Tourism Organization (2005), *Making Tourism More Sustainable, A guide for Policy Makers*, UNEP; UNWTO, Paris;Madrid.

Van der Borg, J., Costa, P. e Gotti, G. (1996), “Tourism in European heritage cities”, *Annals of tourism research*, 23, n.2, pp. 306-321.

Van der Borg, J. (2011), “Tourism helps or hinders the growth of urban regions? Evidence from ESPON and a number of European art cities”, in L. Pedrazzini e R. S. Akiyama (a cura di), *From territorial cohesion to the new regionalized Europe*, Maggioli Editori, Santarcangelo di Romagna, pp. 45-64.

Vargas-Sánchez, A., do Valle, P. O., da Costa Mendes, J. e Silva, J. A. (2015), “Residents’ Attitude and Level of Destination Development: An International Comparison”, *Tourism Management*, 48, pp. 199-210.

Vianello, M. (2016), “The No Grandi Navi campaign: protests against cruise tourism in Venice”, in C. Colomb e J. Novy (a cura di), *Protest and Resistance in the Tourist city*, Routledge/Taylor & Francis, London; New York, pp. 185-204.

Vives-Miró S., e Rullan, O. (2017), “Desposesión de vivienda por turistización?: Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca)”, *Revista de Geografía Norte Grande*, n. 67, pp. 53-71.

Vogel, H. L. (2001), *Travel Industry Economics*, Cambridge University Press, Cambridge.

Von Daniken, E. (1972), *Return to the Stars: Evidence for the Impossible*, Corgi Books, London.

Widz, M. e Brzezińska-Wójcik, T. (2020), "Assessment of the Overtourism Phenomenon Risk in Tunisia in Relation to the Tourism Area Life Cycle Concept" *Sustainability* 12, n. 5: 2004, disponibile a DOI: <https://doi.org/10.3390/su12052004>

Williams, K. (2010), "Sustainable cities: research and practice challenges", *International Journal of Urban Sustainable Development*, 1, n.1, pp. 128-132.

Williams, S. (2009), *Tourism geography: a new synthesis* (Second ed.), Taylor & Francis, London.

Williams, T. A. (1979), "Impact of Domestic Tourism on Host Population", *Tourism Recreation Research*, 4, n.2, pp. 15-21.

World Heritage Centre (1995), *Rapa Nui National Park*, World Heritage List, Parigi, disponibile a <http://whc.unesco.org/en/list/715/>

World Tourism Organization (1981), *Saturation of Tourist Destinations*, Report of the Secretary General, Madrid.

World Tourism Organization (2011), *International Tourist to hit 1.8 billion by 2030*, UNWTO, Madrid, disponibile a <https://www.unwto.org/archive/global/press-release/2011-10-11/international-tourists-hit-18-billion-2030>

World Tourism Organization (2017), *Tourism Highlights, 2017 Edition*, UNWTO, Madrid, disponibile a DOI: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419029>, pp. 2-15.

World Tourism Organization (2018), *'Overtourism'? - Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Executive Summary*, UNWTO, Madrid, disponibile a DOI: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284420070>, pp. 2-10.



World Tourism Organization (2019), *International Tourism Highlights, 2019 Edition*, UNWTO, Madrid, disponibile a DOI: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>, pp. 2-23.

## SITOGRAFIA

Agenzia Spaziale Europea (ESA), [https://www.esa.int/SPECIALS/Eduspace\\_Weather\\_IT/SEMR91WO1FG\\_0.html](https://www.esa.int/SPECIALS/Eduspace_Weather_IT/SEMR91WO1FG_0.html)

Biblioteca del Congresso Nazionale del Cile (BCN), [https://www.bcn.cl/index\\_html](https://www.bcn.cl/index_html)

Consiglio dei Monumenti Nazionali del Cile, <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/definicion/santuarios-de-la-naturaleza>

Corpo Nazionale Forestale del Cile (CONAF), <https://www.conaf.cl/>

Direzione Generale dell'Aeronautica Civile (DGAC), <https://www.dgac.gob.cl>

Direzione Generale del Territorio Marittimo e della Marina (DIRECTAMAR), <https://www.directemar.cl>

Imagina Rapa Nui, Isla de Pascua, <https://imaginaisladepascua.com/que-ver/hanga-roa/>

Istituto Nazionale di Statistica del Cile (INE), <https://www.ine.cl>

Oxford English Dictionary, <https://www.oed.com>

Pontificia Università Cattolica del Cile, <https://www.uc.cl>

Servizio Nazionale del Turismo Cileno (SERNATUR), <https://www.sernatur.cl>

Treccani Enciclopedia Online, [www.treccani.it](http://www.treccani.it)

## APPENDICE

Grafico 1: La spesa ed il numero di arrivi internazionali negli anni 1995-2019.

Grafico 2: La tendenza dei dati sugli arrivi internazionali dal 1950 e le previsioni al 2030.

Grafico 3: Numero di ingressi nel Parco Nazionale di Rapa Nui dal 2002 al 2014.

Grafico 4: Ingressi totali nel Parco Nazionale di Rapa Nui divisi per provenienza.

Grafico 5: Provenienza degli arrivi internazionali sull'Isola di Pasqua nell'anno 2013.

Grafico 6: Distribuzione delle attrattive culturali sull'Isola di Pasqua.

Grafico 7: Servizi turistici che compongono l'offerta turistica della destinazione.

Grafico 8: Categoria di strutture ricettive sull'Isola di Pasqua.

Grafico 9: Numero complessivo di arrivi sull'Isola di Pasqua dal 2009 al 2013.

Grafico 10: Stima degli arrivi annuali sull'Isola di Pasqua al 2030.

Grafico 11: I Motivi principali della visita sull'Isola di Pasqua.

Tabella 1: Gli indicatori fisico-ecologici della capacità di carico.

Tabella 2: Gli indicatori socio-demografici della capacità di carico.

Tabella 3: Gli indicatori politico-economici della capacità di carico.

Tabella 4: Gli impatti provocati nella destinazione dal turismo secondo gli abitanti di Rapa Nui.

Tabella 5: Gli impatti provocati dal turismo sui contesti insulari e riscontrati nella destinazione.

Tabella 6: Numero di voli annuo verso l'Isola di Pasqua dal 2009 al 2013.

Tabella 7: Numero di arrivi e partenze annuo via aerea dal 2009 al 2013.

Tabella 8: Numero di servizi marittimi dal 2009 al 2013.

Tabella 9: Numero di arrivi annuo via marittima dal 2009 al 2013.

Tabella 10: Profilo del turista visitante l'Isola di Pasqua.

Tabella 11: Modello teorico di Capacità di Carico Demografica per il territorio dell'Isola di Pasqua.

Tabella 12: Modello applicato della Capacità di Carico Demografica nella destinazione.

Tabella 13: Tabella riassuntiva delle criticità riscontrate e rispettive proposte.

Figura 1: Modello di Butler, Ciclo di vita di una destinazione.

Figura 2: Doxey, Indice di Irritazione.

Figura 3: Mappa topografica dell'Isola di Pasqua.

Figura 4: Formula di calcolo dell'Indice di Qualità Ambientale (ICA).

Figura 5: Formula di calcolo dell'Indice di Pasqua (IPA)