

GABRIELLA CUNDARI

I PORTI TURISTICI DELLA CAMPANIA SETTENTRIONALE *

CAPITOLO I

TURISMO NAUTICO E AMBIENTE GEOGRAFICO IN CAMPANIA

1. - Aspetti e problemi del turismo nautico.

Figlia minore del turismo, la nautica da diporto ha sin dal suo nascere suscitato un notevole interesse, anche se i problemi che essa ha sollevati non hanno trovato in nessun caso una facile soluzione e per lo più attendono ancora una risposta esauriente¹.

* La ricerca e la stampa dei risultati sono stati resi possibili grazie a un contributo del C.N.R. intestato al prof. A. Vallega, al quale va un particolare ringraziamento. Il dott. A. Iacopini del Ministero della Marina Mercantile, l'ing. A. Campopiano dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania, il sig. Guidotti dell'Ispettorato alla Motorizzazione di Napoli hanno messo gentilmente a disposizione dati statistici e materiale bibliografico. Il direttore dell'Istituto Idrografico della Marina ha dato il suo cortese assenso alla riproduzione di alcune carte nautiche relative alla regione Campania.

¹ La letteratura sull'argomento è ampia, per cui ci limitiamo a segnalare gli scritti — geografici e non — più interessanti ai fini del nostro lavoro: T. D'APONTE, *Il diporto nautico nella circolazione turistica*, in «Atti del Conv. Naz. Per un sistema dei porti inserito nella realtà territoriale regionale e nazionale», Napoli, Mostra d'Oltremare, 3-5 ottobre 1968, Tomo I, pp. 207-274; F. CASTALDI, *I sistemi dei porti turistici italiani*, ibidem, pp. 132-138; F. COSCIA, *Il problema dei porci'ccioli nel quadro della politica di sviluppo nel Mezzogiorno d'Italia*, ibidem, pp. 393-404; T. D'APONTE, *Considerazioni sul turismo nautico con particolare riferimento all'area partenopea* (sintesi della relazione elaborata per la Commissione Porti Turistici dell'A.A.S.C.T. di Napoli); F. CASTALDI, F. CANGEMI, T. D'APONTE, M. SORICILLO, B. VERSACE, *Piano dei porti turistici del golfo di Napoli*, in «Atti del Conv. Naz. Per un sistema...», cit., M. SORICILLO; *Sui porti turistici del Mezzogiorno: considerazioni preliminari*, in AA. VV., *Mezzogiorno e Mediterraneo* (a cura di C. MUSCARÀ e L. PE-

Il turismo nautico si è sviluppato rapidamente in Italia negli anni Sessanta, grazie alle migliorate condizioni economiche generali, ai prezzi non troppo elevati delle imbarcazioni e all'esistenza di « un'ampia fascia di popolazione già abituata all'automobile, e quindi psicologicamente pronta a richiedere un mezzo proprio anche per andare per mare »². Esso è legato al tempo libero e alla riscoperta della natura, ma riflette un modo d'impiego *privato* di un bene pubblico che richiede particolari garanzie, infrastrutture idonee ed un uso oculato dello spazio in tempi sia brevi che lunghi. La corsa al mare, che rappresenta senza dubbio uno dei fenomeni più macroscopici del nostro secolo, ha ricevuto una spinta dallo sviluppo del turismo nautico, che ha resistito abbastanza bene ai processi inflattivi e alle crisi economiche degli anni Settanta, grazie ai progressi conseguiti in campo tecnologico con la scoperta e l'utilizzazione di nuovi materiali (vetroresina), che hanno consentito un contenimento dei prezzi delle imbarcazioni.

Così accanto al proliferare delle seconde case, il turismo degli ultimi venti anni, soprattutto familiare, ha visto aumentare il numero delle imbarcazioni da diporto, piccole e medie in maggiore misura, tanto che, secondo calcoli attendibili, un italiano ogni 137 possiede un mezzo galleggiante (dalla tavola a vela fino allo yacht). Anche se qualcuno crede finito il sogno della *Cinquecento da mare*, ci pare possibile ipotizzare per il

DRINI), Istituto di Geografia dell'Università di Venezia, 1977, pp. 201-236; E. LEARDI, *Momenti geografici della navigazione da diporto: i porticcioli turistici della Liguria*, Pubblicazioni Ist. Geogr. Fac. Magistero, XXIII, Genova, 1973; *Atti della I° Conferenza del mare*, Fiera Internazionale di Milano, 19-21 aprile 1979; A. DONATO, *Il problema degli approdi turistici in Italia*, « Riv. Maritt. », 1973, pp. 87-98; E. MAZZETTI, *Problèmes des ports du golfe de Naples*, « Ports et transports », Venezia, Comit. Geogr. Ital., vol. II, pp. 89-98; T. D'APONTE, *I porti turistici*, « Nord e Sud », XIX (1975), n. 5, pp. 71-79; IDEM, *Fasce costiere e porti turistici*, « Loggia dei Mercanti », 1973, pp. 71-79; IDEM, *Porti turistici e assetto del territorio*, Relazione presentata al II Convegno di studi Geografico-storici « La Sardegna nel mondo mediterraneo », in corso di stampa; E. BELARDINELLI, A. TABERINI, *Nautica da diporto e approdi turistici nel Mezzogiorno e nelle isole*, Roma, « Boll. Ing. Marittima », 1971; AA. VV., *Le coste italiane. Nuovi problemi: gli approdi turistici*, Quaderni Italia Nostra, n. 8, Maggio 1971.

² G. RUSSO-KRAUSS, C. RUSSO, *La cantieristica da diporto in Italia ed in particolare in Campania*, « Studi Marittimi », IV, marzo 1977 p. 77.

futuro una crescita delle imbarcazioni superiori a quella delle case da villeggiatura, per le quali emergono ormai limiti per avvenuta saturazione, in particolar modo nelle aree da più lungo tempo preferite dal turismo balneare.

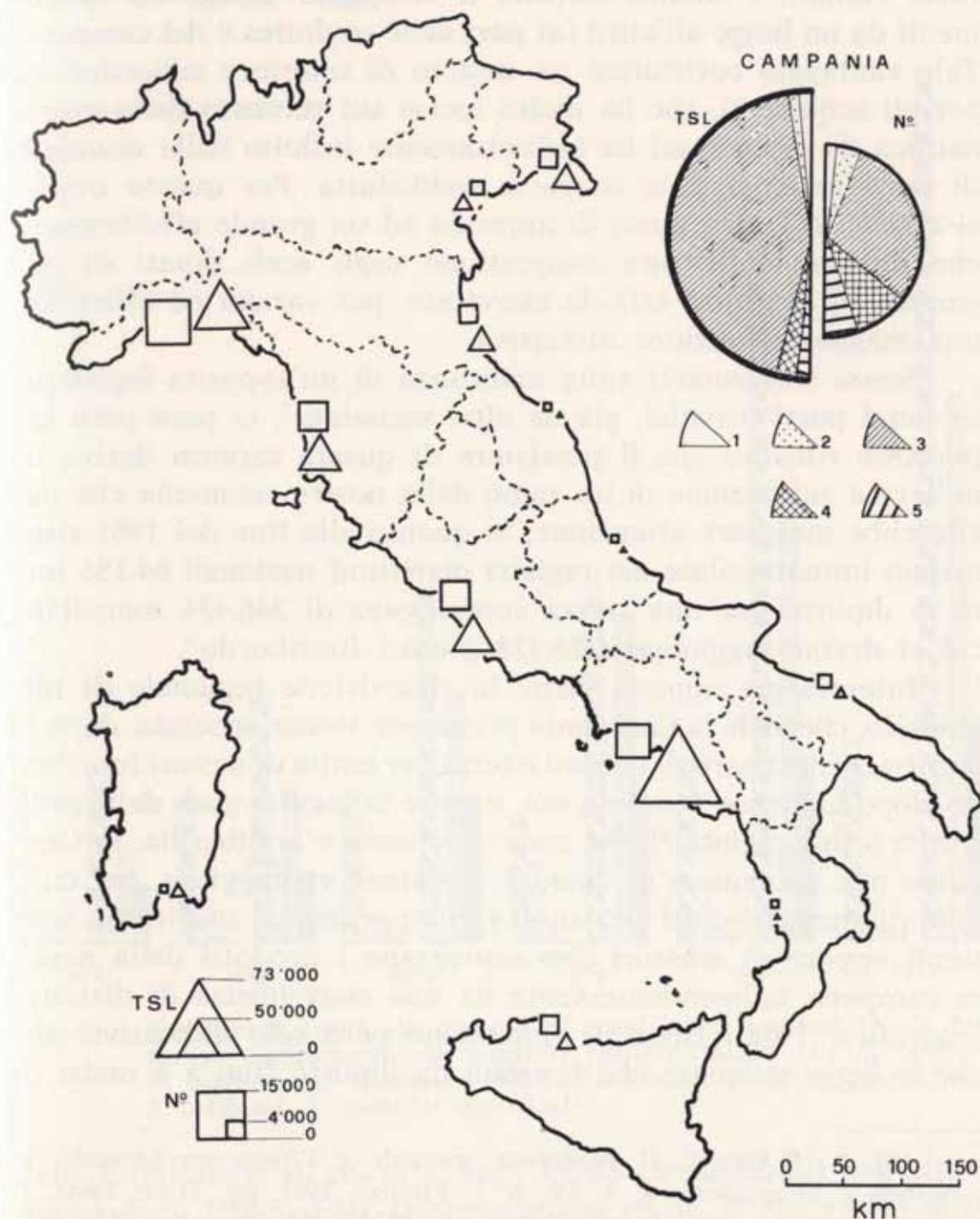


Fig. 1. — Parco nautico italiano (1981) per regione, stazza e numero di imbarcazioni. Nei diagrammi circolari relativi alla Campania, proporzionali a quelli della regione Calabria, dove il numero delle imbarcazioni è meno rilevante: 1. a vela con motore; 2. a vela; 3. con motore entro bordo; 4. fuoribordo; 5. a remi.

Nonostante gli elevati costi delle imbarcazioni cabinate, vere e proprie case secondarie galleggianti, e le forti spese di rimessaggio e di manutenzione (è stato calcolato che occorrono all'incirca 7 milioni per tenere parcheggiata una barca di 7 metri tutto l'anno), i natanti offrono il vantaggio di agevoli spostamenti da un luogo all'altro (al pari delle roulettes e dei campers). Tale vantaggio costituisce un motivo di ulteriore sollecitazione per gli acquirenti, che ha molto inciso sul successo della grossa nautica da diporto ed ha indirettamente influito sulla domanda di porti turistici, solo in parte soddisfatta. Per questo motivo si assiste in tutti i punti di approdo ad un grande affollamento, che diviene addirittura congestione negli scali dotati di una gamma di strutture tale da esercitare, per varietà ed efficienza, una maggiore funzione attrattiva.

Senza soffermarci sulla mancanza di un'apposita legislazione per i porti turistici, già da altri segnalata³, ci pare però importante ribadire che il persistere di questa carenza deriva da un'errata valutazione di un ramo della nostra economia che meriterebbe maggiore attenzione, in quanto alla fine del 1981 risultavano immatricolate nei registri marittimi nazionali 64.156 unità di diporto per una stazza complessiva di 346.434 tonnellate, cui si devono aggiungere 26.328 motori fuoribordo⁴.

Interessante appare anche la ripartizione regionale di tale naviglio, che vede la Campania prima per stazza, seconda, dopo la Liguria, per numero di natanti e terza per entità di motori fuoribordo, dopo Liguria e Toscana; ma, mentre la Liguria gode delle prosimità a due regioni ricche come Piemonte e Lombardia, la Campania non usufruisce di analoga posizione vantaggiosa, per cui i natanti immatricolati nei suoi 4 compartimenti marittimi sono locali oppure di amatori che apprezzano i prodotti della nautica campana indipendentemente da una convenienza di distanza geografica. I dati riportati rimangono però solo indicativi, perché la legge ammette che le unità da diporto fino a 6 metri di

³ Cfr. T. D'APONTE, *Il problema portuale e l'Italia meridionale*, in «Politica e Mezzogiorno», A. IV, n. 1, Firenze, 1967, pp. 51-53; IDEM, *Il diporto nautico... cit.*, in particolare pp. 252-53; M. SORICILLO, *Op. cit.*, p. 201.

⁴ MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, Ufficio Studi Economici, *Il diporto nautico in Italia*, Anno 1981, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1982.

lunghezza e a 3 tonnellate di stazza, anche se fornite di motore, purché di potenza inferiore a 20 Hp, siano esonerate dall'obbligo dell'immatricolazione. Inoltre la licenza che abilita alla navigazione nelle acque interne e in quelle marittime sino alla distanza di 6 miglia dalla costa può essere rilasciata, oltre che

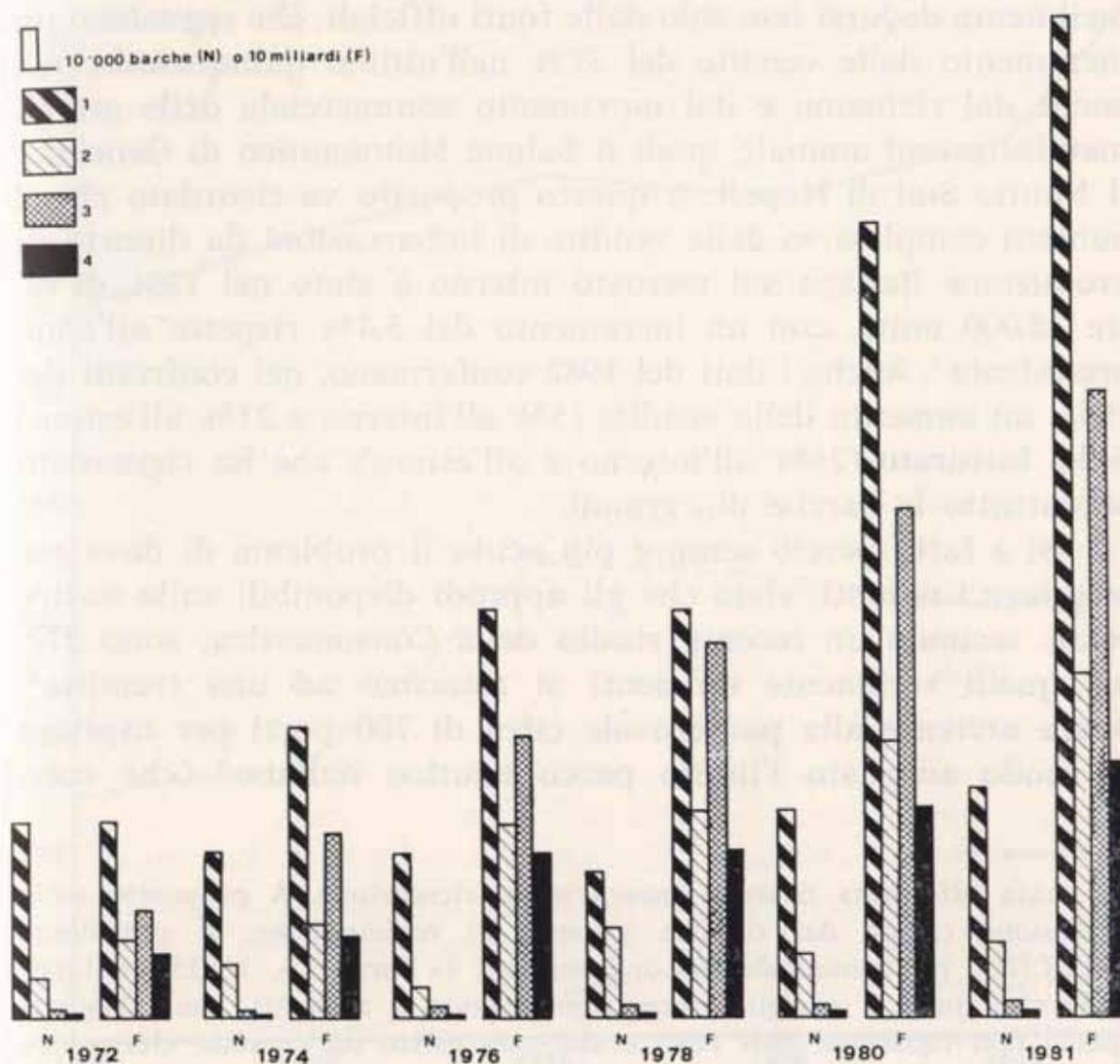


Fig. 2. — Vendita di unità da diporto di produzione italiana (N) e fatturato complessivo dei cantieri nautici italiani (F) di biennio in biennio nel decennio 1972-81 (1. totale; 2. di cui esportato; 3. cabinati; 4. cabinati esportati).

dalle Capitanerie di porto e dagli Uffici circondariali marittimi, anche dagli Uffici della Motorizzazione civile, il che rende difficile una esatta valutazione dell'entità del naviglio nazionale⁵.

⁵ Nell'Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile di Napoli risultano immatricolate 5410 imbarcazioni, ma dal 15 giugno 1981 non è

Secondo i calcoli dell'UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini), il parco nautico italiano risulta formato da oltre 500.000 imbarcazioni, un dato invero rilevante, anche se siamo molto lontani dal record statunitense di una barca ogni diciotto abitanti⁶.

La crescente domanda di imbarcazioni medio-piccole può facilmente dedursi non solo dalle fonti ufficiali, che segnalano un incremento delle vendite del 37% nell'ultimo quinquennio, ma anche dal richiamo e dal movimento commerciale delle grandi manifestazioni annuali, quali il Salone Motonautico di Genova e il Nautic Sud di Napoli. A questo proposito va ricordato che il numero complessivo delle vendite di imbarcazioni da diporto di produzione italiana sul mercato interno è stato nel 1981 di oltre 38.000 unità, con un incremento del 5,4% rispetto all'anno precedente⁷. Anche i dati del 1982 confermano, nei confronti del 1981, un aumento delle vendite (5% all'interno e 21% all'estero) e del fatturato (26% all'interno e all'estero), che ha riguardato soprattutto le barche più grandi.

Si è fatto perciò sempre più acuto il problema di dove *posteggiare* i natanti, visto che gli approdi disponibili sulle nostre coste, secondo un recente studio della Consonautica, sono 270, ma quelli veramente efficienti si riducono ad una trentina⁸. Senza arrivare alla paradossale cifra di 700 porti per ospitare in modo adeguato l'intero parco nautico italiano⁹ (che com-

più stata effettuata nessuna nuova immatricolazione. A proposito della confusione creata dal duplice sistema di registrazione, il presidente dell'UCINA ha denunciato in un'intervista («Forza 7», n. 151, ottobre 1981) che tutto il naviglio immatricolato non è a posto, che i registri spesso non riportano dati reali e che non esiste un cervello elettronico che consenta l'aggregazione dei dati raccolti.

⁶ UCINA, *La nautica italiana. Situazione, problemi, cifre*, 11, ottobre 1982 pp. 9-27.

⁷ UCINA, *La nautica italiana... cit.*, p. 17.

⁸ Una pubblicazione recente e di buona fattura ne segnala 156 (Cfr. *156 Porti d'Italia*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1982).

⁹ Riguardo alle imbarcazioni e alle loro esigenze di ricovero, il Leardi (*Op. cit.*, p. 12) opera la seguente distinzione: barche fino a 3-4 m, per il miniturismo, che non esigono particolari attrezzature ricettive; barche sino a 7-8 m, per navigazioni costiere, che hanno già bisogno di porti; cruisers e day cruisers fino a 12-14 m, con cui si può già fare del vero turismo, che richiedono attrezzature maggiori; grossi cruisers

prende, oltre a quelle immatricolate, le barche piccole e piccolissime di numero quattro volte superiore) è indispensabile pensare al potenziamento dei porticcioli e ad un loro migliore esercizio, nonché alla creazione di spiagge attrezzate con sci-

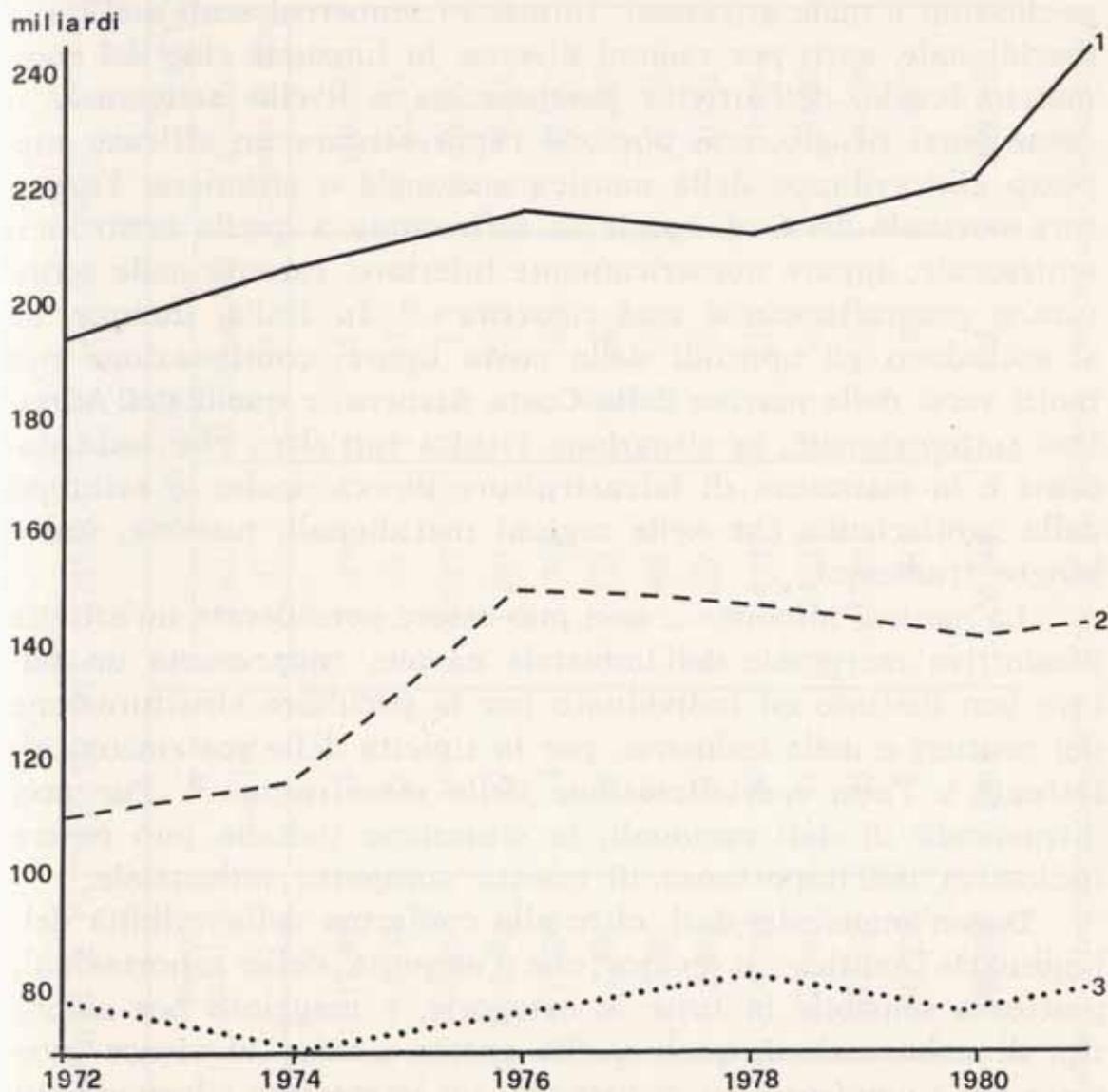


Fig. 3. — Fatturato delle imbarcazioni da diporto vendute nel decennio 1972-1981, a prezzi costanti (base 1981): 1. totale; 2. fatturato dei cabinati; 3. fatturato delle esportazioni. (Dati UCINA modificati secondo gli indici ISTAT, *Il valore della lira dal 1861 al 1981*, Roma, 1982).

e yachts, che hanno gli stessi problemi, se non le stesse esigenze, delle navi commerciali (Cfr. anche F. BALLANI, *Caratteristiche dimensionali delle imbarcazioni da diporto e principali requisiti tecnici dei porti turistici*, «Atti 2ª Tavola Rotonda Internazionale sulla navigazione da diporto e sui porti turistici», S. Margherita Ligure, 1967, p. 106).

voli e ormeggi. Gli interventi di maggiore entità ed urgenza dovranno essere attuati nel Mezzogiorno prima che in ogni altra parte, dato che gli unici grandi scali turistici sono dislocati al Nord e che al Sud, soprattutto in Calabria, se si eccettua Sibari, dove è sorto di recente un bel porto turistico, gli approdi sono pochissimi e male attrezzati. Infatti « i numerosi scali dell'Italia meridionale, sorti per ragioni diverse, in funzione cioè del commercio locale, dell'attività peschereccia a livello artigianale o come porti rifugio, non possono rappresentare un efficace supporto allo sviluppo della nautica nazionale o straniera; l'armatura portuale del Sud, specie se raffrontata a quella centro-settentrionale, appare numericamente inferiore, carente nelle strutture e geograficamente mal ripartita »¹⁰. In Italia, dunque, se si escludono gli approdi della costa ligure, continuazione per molti versi delle marine della Costa Azzurra, e quelli dell'Adriatico settentrionale, la situazione risulta tutt'altro che soddisfacente e la mancanza di infrastrutture blocca anche lo sviluppo della cantieristica che nelle regioni meridionali, tuttavia, vanta lunghe tradizioni.

La nautica minore « ... non può essere considerata un'attività produttiva marginale dell'industria navale: rappresenta un settore ben distinto ed individuato per la peculiare strutturazione dei cantieri e delle industrie, per la tipicità delle costruzioni effettuate e l'alta specializzazione delle maestranze »¹¹. Pur non disponendo di dati regionali, la situazione italiana può essere indicativa dell'importanza di questo comparto industriale.

Da un'analisi dei dati, oltre alla conferma della validità dell'industria nautica, si evince che l'aliquota delle esportazioni, piuttosto sensibile in tutte le categorie, è maggiore per alcuni tipi di imbarcazioni, quali quelle aperte a vela: al vivace interesse per i *windsurfs* ha corrisposto un immediato adeguamento dell'offerta che ha retto bene anche alla concorrenza internazionale. Come per tutti i prodotti *di moda*, anche per le tavole a vela è ipotizzabile un declino, ma il modesto prezzo del prodotto e la semplicità del rimessaggio e del trasporto agiranno

¹⁰ M. SORICILLO, *Turismo e diporto nautico nel Mezzogiorno, Una ipotesi di sviluppo*, Napoli, Quaderni dell'Ist. di Economia dei Trasporti, Ist. Univ. Navale, Fac. di Econ. Marittima, 1979, p. 57-58.

¹¹ E. MANZI, *Aspetti geografici dell'industria italiana della nautica da diporto*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. ». Serie IX (1970), vol. XI, p. 537.

VENDITA E FATTURATO DEL COSTRUITO IN ITALIA (1981)

Categorie e tipi di unità	Parco Nautico n°	% sul tot.	VENDITA		FATTURATO	
			Totale n°	di cui import. %	Totale (milioni di lire)	di cui estero %
Cabinati a motore	17.900	4	780	18	110.210	53
<i>fino a 7 m</i>	5.650	32	176	19	2.955	19
<i>da 7 a 10 m</i>	8.650	48	915	7	16.891	18
<i>oltre i 10 m</i>	3.600	20	290	28	90.364	63
Cabinati a vela	17.200	4	838	13	35.552	9
<i>fino a 7 m</i>	7.500	44	133	13	1.380	14
<i>da 7 a 10 m</i>	7.300	42	448	18	12.174	8
<i>oltre i 10 m</i>	2.400	14	257	6	21.998	4
Imbarcazioni aperte a motore	230.700	46	14.517	22	64.078	25
Imbarcazioni aperte a vela	77.400	15	24.517	55	9.630	31
Imbarcazioni pneumatiche	117.030	23	15.583	10	19.658	80
Altri tipi	42.270	8	411	7	667	3
Totali	502.500	100,0	56.646	33	239.795	34

Fonte: UCINA, *La Nautica Italiana. Situazione, problemi, cifre*, n° 11, Ottobre 1982, nostra elaborazione.

senza dubbio come fattori di mantenimento della domanda, prevalentemente giovanile. Inoltre è riconfermata la predominante destinazione all'estero delle imbarcazioni maggiori, mentre il mercato interno assorbe quasi tutti i natanti minori¹².

Infine il sensibile aumento dei cabinati a vela testimonia la competenza e la maturità nautica di un'aliquota notevole di utenti.

La cantieristica minore rappresenta quindi un punto saldo della nostra economia, tanto da controbilanciare la crisi di quella maggiore; se un addebito le si può muovere, è quello dell'eccessiva polverizzazione¹³, che consente ai cantieri più piccoli, che agiscono con mezzi esigui e poca mano d'opera, di trarre vantaggi dalle capacità mercantili personali.

In tale modo, infatti, se si assiste spesso ad un contenimento dei prezzi sui mercati a causa della forte concorrenza, si determinano anche numerosi effetti collaterali controproducenti, che, non consentendo l'adozione di criteri commerciali e industriali omogenei, frenano il decollo sui mercati più vasti, soprattutto internazionali.

Ma il successo della nautica (che dà lavoro oggi in Italia a 20.000 persone direttamente e a 70.000 tramite indotto) non può essere compromesso dalla mancanza di porti o dal loro inadeguato uso; è necessario pertanto un cambiamento di rotta, per cui anche la Campania potrà ben inserirsi nel processo di diffusione e di crescita del diportismo nautico, grazie ai suoi porti maggiori e minori, che sono ancora concentrati nella parte settentrionale, ed alla suscettività naturale di tutto il suo contorno costiero ad aprirsi all'approdo di vari tipi di barche, una volta attrezzati adeguatamente gli scali.

¹² La bilancia commerciale risulta per il settore nautico in attivo di 28 miliardi di lire per il 1981 (Fonte UCINA). Il saldo con i paesi della CEE è pari a + 14,7 miliardi (maggiori importatori sono il Regno Unito e la Repubblica Federale Tedesca), mentre con gli Stati Uniti il saldo è negativo di 11,4 miliardi. Importatore ancora maggiore della Germania Federale risulta la Repubblica panamense (+ 11.589 unità), ma il dato è falsato dal problema delle bandiere-ombra.

¹³ Una prova è stata fornita dalla XXII edizione del Salone Motonautico di Genova, dove erano presenti 757 espositori italiani (contro i 29 stranieri) e 93 ditte nazionali.

2. - Un ambiente favorevole.

I 31 approdi del turismo nautico campano sono distribuiti in modo irregolare su 382 km di coste assai varie: basse e unite in corrispondenza delle pianure, più alte e con insenature suggestive e frequenti nei golfi di Pozzuoli e di Napoli, nelle isole, nella Penisola Sorrentina e nel Cilento, dove la litologia, a volte vulcanica, a volte calcarea e arenacea, si accompagna a maggiori articolazioni nel contorno costiero. Il turismo balneare si è diffuso dapprima in alcune di queste ultime zone, ma poi il risanamento e il popolamento delle pianure, l'espansione dell'area metropolitana di Napoli, la localizzazione sulla costa di insediamenti industriali e la crescente pressione della domanda turistica hanno svilito alcune località un tempo rinomate (si pensi, ad esempio, al tratto tra Bagnoli e Pozzuoli o a quello tra S. Giovanni a Teduccio e Castellammare di Stabia) ed hanno reso sature le altre, sicché il flusso eccedente si è riversato sul tratto domitiano e sulla fronte della piana del Sele, che hanno subito una profonda trasformazione, con l'impianto di numerose strutture balneari e con la dilagante crescita edilizia, favorita dal potenziamento delle reti viarie che hanno accorciato le distanze. Oggi, pertanto, risulta difficile riconoscere i connotati originali di fasce costiere ormai inurbate, dove villaggi turistici, campeggi, abitazioni permanenti e seconde case si alternano a tratti residui di campagna sempre più ristretti.

Dal Garigliano verso sud si procede per la lunga e rettilinea pineta di Sessa, segno della bonifica, bordata da una striscia più o meno ampia di sabbia chiara che si assottiglia all'altezza del complesso edilizio di Baia Domizia, la prima delle due grosse imprese speculative che hanno trasformato in tempi recenti il litorale casertano¹⁴. Questo tratto rappresenta la fronte della piana del Garigliano, separata da quella del Volturno da un gruppo

¹⁴ Sulle coste campane cfr.: I. PRINCIPE, *Le coste meridionali d'Italia*, in « Universo », LII (1972), pp. 1001-1034; ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA, *Portolano del Mediterraneo*, Genova, 1981; M. BAGGIONI, *Les côtes du Cilento, Italie du sud. Morphogènese littorale actuelle et héritée*, in « Méditerranée », XXII (1975); D. RUOCCO, *Geografia regionale della Campania*, Napoli, SEN. 1969. Sulle trasformazioni del litorale domitiano cfr.: E. MANZI, *Lo sviluppo recente dell'insediamento sul litorale della Piana Campana*, in « Riv. Geogr. Ital. », LXXVII (1970), pp. 47-75.

di colli (M. Massico), ai cui piedi sorge il grosso centro di Mondragone.

Il litorale della pianura campana vera e propria è caratterizzato da bassi fondali, soggetti a continue variazioni, da una larga spiaggia sabbiosa, da dune alte anche oltre 2 m, da pinete e dalla presenza dei centri di Castelvolturmo e di Coppola Pinetamare, il primo dal vecchio nucleo intorno al castello, il secondo, di nuova costruzione, a spiccata fisionomia balneare. Notevoli i due laghi costieri di Patria e del Fusaro, gli unici rimasti di tutta una zona retrodunale e acquitrinosa. La costa si fa quindi alta: presso il mare, ad Acquamorta, sorgono solo poche case, mentre sul ripiano si trova l'abitato di Monte di Procida, che è rivolto a sud-ovest alle isole flegree di Procida, Vivara e Ischia. Quest'ultima è la più grande e importante e il suo contorno, che si sviluppa per oltre 34 km, è un alternarsi di insenature e promontori su cui spiccano come elementi tipici fari e resti di torri, i primi testimonianza dell'accidentalità della costa, i secondi ricordo delle difese erette contro i pirati, ai cui assalti Ischia si è trovata naturalmente esposta. I versanti settentrionale ed occidentale sono più dolcemente degradanti sul mare: dopo il cratere che ospita Ischia Porto, si incontrano pareti aspre e inospitali e, quando queste si abbassano, le cittadine di Casamicciola e di Lacco Ameno, collegate da un viale che si affaccia su una teoria di scogli (Pietragrande o Fungo, Pietra Piccola, del Belvedere); seguono poi la suggestiva spiaggia di S. Montano, dai fianchi alti e dirupati, e, doppiata la Punta Cornacchia, il lido di Chiaia, Forio ed infine la spiaggia di Citara, orlata da numerosi scogli foranei e da secche. I versanti meridionale e (in parte almeno) orientale hanno coste precipiti, spesso inaccessibili, e fondali più profondi, tanto che ad appena 1 km dalla terra emersa si raggiungono già i 200 m. La marina di maggiore rilievo di questo tratto è quella dei Maronti, in prossimità di S. Angelo d'Ischia, mentre ad est si segnala l'isolotto col castello aragonese unito ad Ischia dal ponte da cui trae il nome l'abitato. I due centri di Ischia Ponte ed Ischia Porto sono raccordati da un'area ricca di verde (pineta) e di alberghi e pensioni dall'ottima attrezzatura ricettiva, che fruiscono, per la balneazione dei loro clienti, di belle spiagge sottostanti, spesso private.

L'isola di Procida è collegata alla più piccola Vivara da un

ponte percorribile a piedi; entrambe sono in prevalenza costituite da tufo giallo cui si sovrappone in più punti uno strato di tufo grigio e presentano un contorno costiero molto articolato, soprattutto lungo i versanti orientale e meridionale. Le insenature più significative sono il golfo del Genito, chiuso tra Punta Mezzogiorno (isola di Vivara) e Punta Palombara (isola di Procida), la Chiaiolella e la Cala Corricella, che offrono approdi facili; al contrario il seno del Carbonio, avanzo di un antico cratere, ha alti fondali e rive scoscese, che non consentono l'ancoraggio. Le coste occidentali di Vivara e Procida appaiono dritte nel primo tratto e accidentate sino a Punta Serra; quelle settentrionali sono occupate dalla marina e dal porto di Santo Cattolico, da cui ha inizio il centro di Procida, che si arrampica sulle pendici di Torre Murata, già cittadella medievale e ora carcere.

Il canale di Procida immette nel Golfo di Pozzuoli, dotato di coste articolate e insenature suggestive, noto e frequentato da tempi remoti. Il tufaceo Capo Miseno, al termine di una penisola a pareti precipiti demolite dalle onde, chiude a sud il porto di Miseno, da cui ha inizio la rada di Baia, con il centro omonimo e quello di Bacoli, nei quali sono evidenti le tracce degli insediamenti romani e delle epoche successive (*Piscina Mirabilis*, Castello di Baia). Il promontorio seguente, di Pozzuoli, preannuncia un'area — tra Pozzuoli e Bagnoli — in cui le forme tipiche dell'insediamento industriale hanno cancellato la bellezza naturale dei paraggi.

Da Punta del Cavallo alla rada di Napoli lo scenario costiero è incantevole: dopo gli scogli della Gaiola, con anfratti naturali e una breve insenatura bordata dalle secche della Gaiola e della Cavallara, si incontrano Marechiaro e Posillipo, alto e a picco sul mare, che, quantunque non sia rimasto immune dalla speculazione edilizia, è tuttora coronato da ville immerse nel verde; quindi la doppia falcatura di Napoli, con il suo porto preceduto da due attracchi per il diporto nautico, Mergellina e S. Lucia.

Verso sud-est la costa si fa meno frastagliata e per un tratto rappresenta l'estremo bordo a mare del Vesuvio, con gli scali di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, dalle funzioni prevalentemente commerciali.

Castellammare costituisce il raccordo tra la regione vesuvia-

na e la Penisola Sorrentina, dove la costa ritorna alta e articolata; da Vico Equense è un susseguirsi di sproni rocciosi e di marine, molto frequentate dalle imbarcazioni da diporto: Equa, Alimuri, Meta, Cassano, Marina Grande di Sorrento, Puolo ed infine La Lobra. La costa, alta e precipite, ha l'estremo limite del golfo di Napoli in punta della Campanella, di fronte alla quale si trova la più meridionale delle isole partenopee e anche la più celebrata nel mondo: Capri. Essa si staglia sul mare con coste nude e ripide, scavate dall'azione marina in numerosissime grotte; le onde, inoltre, hanno contribuito a staccare e ad incidere grossi blocchi di roccia che costellano in particolare la costa a mezzogiorno (Faraglioni). L'isola è stata sottoposta per lungo tempo a movimenti bradisismici, negativi e positivi, facilmente controllabili attraverso le tracce dell'abrasione e i reperti di opere romane ora sommerse dal mare fino a 6 m; ha forma parallelepipedica, con i quattro vertici nelle punte Vitareta, Carena, Tragara e del Capo, due ampi seni a nord e a sud (Marina Grande e Marina Piccola), in corrispondenza di una insellatura dove si è sviluppato l'abitato. Le coste scendono ripide verso il mare ad occidente e ad oriente; a nord e a sud, invece, a tratti di costa alta si alternano insenature dal più dolce declivio. Procedendo da nord-est si incontrano il Capo Tiberio, fronteggiato dallo scoglio La Longa di Mezzogiorno; la Marina di Capri, porto dell'isola, e la Punta dell'Arcera, nei cui pressi si apre la Grotta Azzurra. A sud-est, dopo la spianata di Marina Piccola, si incontrano gli alti scogli dei Faraglioni, con la Punta Tragara, e del Monacone.

Doppiata la Punta della Campanella si aprono due ampi golfi divisi dal promontorio che termina con Punta Licosa. Il primo, di Salerno, è movimentato nel primo tratto da numerose piccole insenature (Ieranto, Cantone, Positano e così via), assai suggestive. Questo ambiente costituisce il versante meridionale della Penisola Sorrentina e si presenta come una successione di dorsali subparallele, separate da solchi marcati. « In esse quasi non c'è posto per le pianure, sicché i centri sono sorti salvo poche eccezioni (Amalfi, Maiori) su lembi di terrazze o sulle falde meno acclivi e in corrispondenza di spiagge presso le quali si sono formate le cosiddette marine, cioè le gemmazioni litoranee dei centri più alti, che hanno assunto funzioni pescherecce,

marinare, commerciali e balneari »¹⁵. Naturale continuazione dell'ambiente terrestre sono i numerosi scogli e piccoli isolotti (Penna, Cruopolo, Isca, I Galli, Vetara) che punteggiano il tratto di mare vicino alla costa.

Altro elemento ricorrente sono i promontori sormontati da torri, che contribuiscono alla suggestività dell'ambiente costiero. La regione meridionale della Penisola Sorrentina, oltre a contare su qualche scalo più grande, offre diversi punti di ancoraggio presso il seno di Ieranto, la Marina di Nerano, le rade di Positano, Amalfi, Atrani, Minori, Maiori, Cetara, la Marina di Vietri e altri minori.

Salerno, porto commerciale e turistico, sorge all'estremità settentrionale del golfo omonimo e si affaccia ad ovest sulla tormentata costiera amalfitana.

A sud inizia, dapprima stretta, poi sempre più ampia, la pianura del Sele, teatro di uno dei grandi interventi di bonifica che hanno interessato la Campania, promuovendo il ripopolamento progressivo delle località costiere per lungo tempo abbandonate e, più recentemente, la crescita, insieme alle altre attività, di un turismo balneare molto cospicuo, che ha portato al sorgere di una serie di residenze secondarie¹⁶. Agropoli, all'estremo sud della piana del Sele, rappresenta l'anticamera di una regione dalle caratteristiche peculiari: il Cilento, terra giovane e accidentata, argillosa ed arenacea, con qualche lembo calcareo anche molto aspro. La morfologia ha reso a lungo difficili i collegamenti interni, ma dal dopoguerra è iniziato un processo di valorizzazione della zona costiera con lo sviluppo delle marine, ingranditesi talvolta intorno a un nucleo antico, il cui elemento di maggiore spicco è quasi sempre una torre di difesa. Di tale situazione hanno fruito soprattutto i piccoli porti pescherecci disposti alla base della costa scoscesa e dirupata, che si sono potenziati ed hanno richiamato un notevole afflusso di imbarcazioni da diporto, attratte dall'amenità dei paraggi¹⁷ e

¹⁵ D. RUOCO, *Geografia... cit.*, pag. 94; ID., *Guida della escursione nella Penisola Sorrentina*, in « Atti del XXII Congr. Geogr. Ital. », vol. IV, T. I, 1982, pp. 167-322.

¹⁶ V. AVERSANO, *La recente affermazione del turismo sul litorale della Piana del Sele*, in « Riv. Geogr. Ital. », 1976, n° 2, pp. 287-318.

¹⁷ Va ricordato che tra Punta Licosa e Punta Tresino è stato creato il primo parco nazionale marino del Mediterraneo, dove è vietata la pe-

anche da un ambiente in gran parte incontaminato, che era proprio delle rade cilentane e che oggi, purtroppo, va scomparendo.

Il Capo Palinuro preannuncia il golfo di Policastro, nella cui parte settentrionale sorge Sapri, ultima località campana e avamposto di una regione costiera dall'intenso sfruttamento edilizio (seconda casa) che da Villammare prosegue quasi senza soluzione verso la Calabria.

Altro elemento naturale di fondamentale importanza per lo sviluppo del turismo nautico è il clima, che ha, nel nostro caso, costituito un motivo di attrazione in più. Infatti la prolungata stagione estiva in cui gli eccessi termici vengono attenuati dalla brezza marina, l'assenza di rigori invernali e di nebbie consentono di sfruttare per un periodo più lungo le imbarcazioni. Ai fattori climatici suaccennati va aggiunta la condizione dei venti, che sui mari della Campania appaiono meno intensi di quanto non siano nel restante Tirreno, soprattutto settentrionale. I venti più forti sono lo scirocco, il libeccio, il grecale e il maestrale, ma è l'orientamento delle coste e il sito topografico dei singoli porti a determinare condizioni particolari da tratto a tratto. Ad esempio i venti settentrionali e nord-occidentali esercitano maggiore influenza a Procida e sul litorale sorrentino e cilentano; quelli sud-occidentali lungo le coste domiziane e vesuviane, ad Ischia, nel golfo di Napoli e sulla costa di Policastro. A seconda dell'andamento dei venti e della loro frequenza, poi, si generano correnti particolari, che nel golfo di Napoli possono avere andamenti opposti tra loro. Infine anche la pescosità dei mari costituisce un indubbio incentivo all'incremento delle attività nautiche, specie per quanto attiene la pesca sportiva, che ha le sue zone migliori in prossimità delle coste alte e scogliose della Penisola Sorrentina e nelle acque di Capri e del Cilento.

È evidente il ruolo delle condizioni ambientali nello sviluppo attuale del diporto nautico campano, ma non si può non segnalare la necessità di provvedere con adeguate infrastrutture alla sua ulteriore espansione come valido supporto non solo al turismo in senso stretto, ma a molti comparti dell'economia regionale.

sca, anche sportiva, per un raggio di 3 miglia dalla costa (E. D'ARCANGELO, *Guida della escursione nel Cilento*, in « Atti del XXII Congr. Geogr. Ital. », vol. IV, T. I, 1982, pp. 45-118).