

CAPITOLO II

I PORTI DELLA CAMPANIA SETTENTRIONALE

1. - Foci fluviali e scali artificiali: i porti domitiani.

Procedendo da nord verso sud, i primi approdi si ritrovano sulla costa bordata dalla via Domitiana, che è stata in un passato recente interessata dalla bonifica, col conseguente risanamento dalla malaria¹. Questa lunga e pressoché rettilinea cimsa sabbiosa inizia a nord da un'insenatura formata dalla piccola sporgenza di Monte Scauri, in cui si colloca il porto di Scauri, del quale, anche se situato oltre i limiti regionali, è indispensabile fare un cenno, in quanto rappresenta l'anello di congiunzione tra gli scali laziali e quelli campani ed è frequentato in massima parte da imbarcazioni provenienti dal litorale domitiano-partenopeo. Esso ha due moli, di cui uno esterno per le barche maggiori e uno a gomito cingente la darsena Flying, con un'attrezzata base nautica, che offre riparo, con le sue banchine lunghe 400 m, a imbarcazioni fino a 2 m di pescaggio. Le banchine sono provviste di prese d'acqua ogni 2 m, corrente elettrica e un distributore di carburante; la darsena Flying offre servizi di custodia e rimessaggio estivi ed invernali, ormeggi predisposti e una gru di alaggio, per cui è possibile provvedere alla manutenzione di motori, al lavaggio delle imbarcazioni e a riparazioni

¹ Sulle condizioni dei singoli approdi cfr. il *Portolano del Mediterraneo* con le relative carte nautiche e le svariate pubblicazioni a carattere marinaro, tra cui si ricordano soprattutto: *156 Porti d'Italia*, cit.; G. ALESSANDRO, *Coste, porti ed approdi della Campania*, Genova, Sagep, 1974.

varie, grazie alla reperibilità di operai specializzati. Nei mesi estivi il porto è frequentato da oltre 200 imbarcazioni, in prevalenza medio-piccole, attratte dalle notevoli possibilità turistiche della zona².

Il porto di Scauri, ben collegato alle zone circostanti grazie alle reti viarie (alla Domitiana si è affiancata recentemente una superstrada per Formia e Cassino) e ferroviarie (d'estate sono numerosi i treni straordinari che fermano alla stazioncina di Minturno-Scauri), avverte peraltro i limiti di uno spazio esiguo, la mancanza di una contigua spiaggia attrezzata, la pressione di un turismo balneare popolare, che rende eccessivo il numero delle presenze nei mesi estivi e provoca inconvenienti e intralci al buon funzionamento delle strutture ricettive in genere.

Non molto lontano dal porto di Scauri si trova la foce del Garigliano, che col suo corso segna un tratto del confine tra il Lazio e la Campania. La foce è praticabile, in tempi normali, da imbarcazioni con pescaggio fino a 2 m, ma a volte si verificano mareggiate con variazioni di fondali che vengono segnalate con gavitelli. La zona è pescosa, come attestano le *bilance*, reti da pesca sostenute da cavi assicurati a pali sulle rive³, che sono un ostacolo alla navigazione da diporto, soprattutto per le funi che scendono in acqua e non sono facilmente individuabili. Nell'interno della foce, quasi all'altezza del ponte stradale e dei piloni superstiti del bel ponte borbonico, si trova una piccolissima base nautica, con banchina e pontiletti in legno, scalo di alaggio per imbarcazioni sino a 7 q e capannoni per il ricovero invernale a secco. Le numerosissime imbarcazioni che risalgono il tratto terminale del fiume (durante i mesi di luglio-agosto fino a 300) si riforniscono di acqua potabile e carburante in fusti alla banchina e possono ancorarsi lungo le sponde e ai pontiletti. Questo approdo appare particolarmente suggestivo per la

² Infatti nelle immediate prossimità del centro balneare di Scauri, con servizi alberghieri di 2^a e 3^a categoria, pensioni, ristoranti, attrezzature ricreative varie, è possibile visitare interessanti monumenti antichi (mura megalitiche della città ausona, resti della città romana di Minturno, tra i quali il teatro in cui ancora oggi, in estate, si rappresentano spettacoli classici) e la non lontana abbazia benedettina di Montecassino.

³ La pescosità del Garigliano pare messa in pericolo dalla vicina centrale nucleare, le cui scorie hanno già provocato mutamenti nella flora e nella fauna ittica.

bellezza delle rive, coperte da folta vegetazione, ed è ben collegato alla Marina di Minturno ed al complesso turistico di Baia Domizia, tipico esempio di sfruttamento intensivo di un sito privo o quasi di vita nei mesi invernali e freneticamente attivo in luglio e agosto⁴.

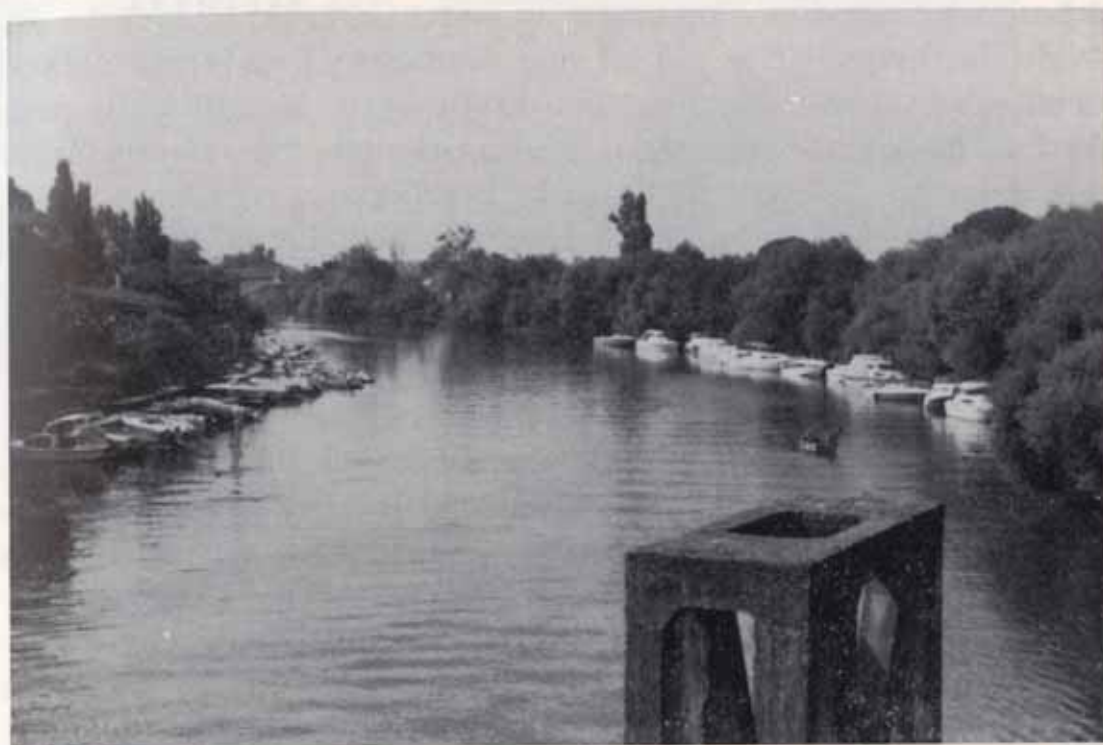


Fig. 4. — La base nautica del Garigliano, vista dal ponte della via Appia.

Diversa si presenta invece la situazione della foce del Volturno, sia per la minore profondità, che richiede, nel caso di imbarcazioni con un pescaggio di oltre 1 m, l'aiuto di pescatori pratici del luogo, sia per la minore bellezza delle sue rive. Al pari che in quella del Garigliano, anche nella foce in questione le *bilance* ostacolano in genere la navigazione, impedendo in particolare il passaggio delle barche a vela. Sulla riva sinistra sorge una minuscola base nautica, con gru per alaggio, servizi di sorveglianza e manutenzione ed attracchi a pontiletti di legno, dove ci si può rifornire di carburante e acqua potabile, mentre

⁴ L'affollato centro balneare di Baia Domizia è dotato di molteplici infrastrutture, tra cui alberghi, centro medico, stazione dei carabinieri, cinema, night clubs, maneggi, discoteche, istituto di bellezza, farmacia, esercizi commerciali, banche.

una maggiore varietà di prestazioni si può reperire nella prossima località di Castelvoltorno.

Il Voltorno è risalibile fino a Capua, ma solo da piccole imbarcazioni, che devono comunque superare l'ostacolo delle numerosissime *bilance*. Pur potendo contare allo stato attuale su una frequenza di oltre 100 unità giornaliere nei mesi estivi, non ci pare che si possa prevedere un potenziamento di questo approdo destinato per lo più ad una funzione di scalo per natanti locali o per imbarcazioni minori dirette verso località dalle maggiori attrattive e verso porti più funzionali, tra cui quello vicino e molto discusso di Coppola Pinetamare.

Questo, sorto a sud della foce del Regi Lagni, rappresenta uno degli elementi ricettivi del grosso ed omonimo complesso turistico-residenziale nato nell'ultimo ventennio su una zona di circa 2 km² tra la spiaggia e la pineta, piantata dall'Opera Nazionale Combattenti che vi operò la bonifica. Coppola Pinetamare costituisce senza dubbio, più ancora di Baia Domizia, un esempio di *centro prefabbricato*: in una località prima assolutamente disabitata, in breve tempo è sorta una vera e propria cittadina dotata di tutti i servizi principali, con i suoi *grattacieli* (le Torri Occidentali, otto edifici di tredici piani che d'estate si trasformano in grandi alveari umani), con le casette in stile mediterraneo, dove solo un breve spazio verde divide le abitazioni contigue ed anonimamente identiche, con le ville più grandi ed importanti immerse nella sempre più ridotta pineta. Non si contano le abitazioni abusive, ed il carico umano, soprattutto nei mesi estivi, è sovrabbondante. Invano vi si cercherebbero le caratteristiche decantate negli annunci e nei fogli pubblicitari! ⁵.

Coppola Pinetamare è ormai una realtà insopprimibile, che gode il vantaggio della vicinanza alla metropoli partenopea e dei collegamenti immediati con le grandi arterie stradali, principalmente con la superstrada da poco ultimata che congiunge direttamente il complesso alla tangenziale di Napoli.

⁵ In essi si legge testualmente: « Il centro è stato creato come nuovo insediamento di ardita concezione per mettere l'uomo al riparo dai mali dell'industrializzazione e dell'asfissia dei grandi centri urbani..., per la felicità dell'uomo che in una natura pressoché incontaminata potrà trovare quella libertà e sanezza di vita che nei grandi centri è purtroppo venuta a mancare ».

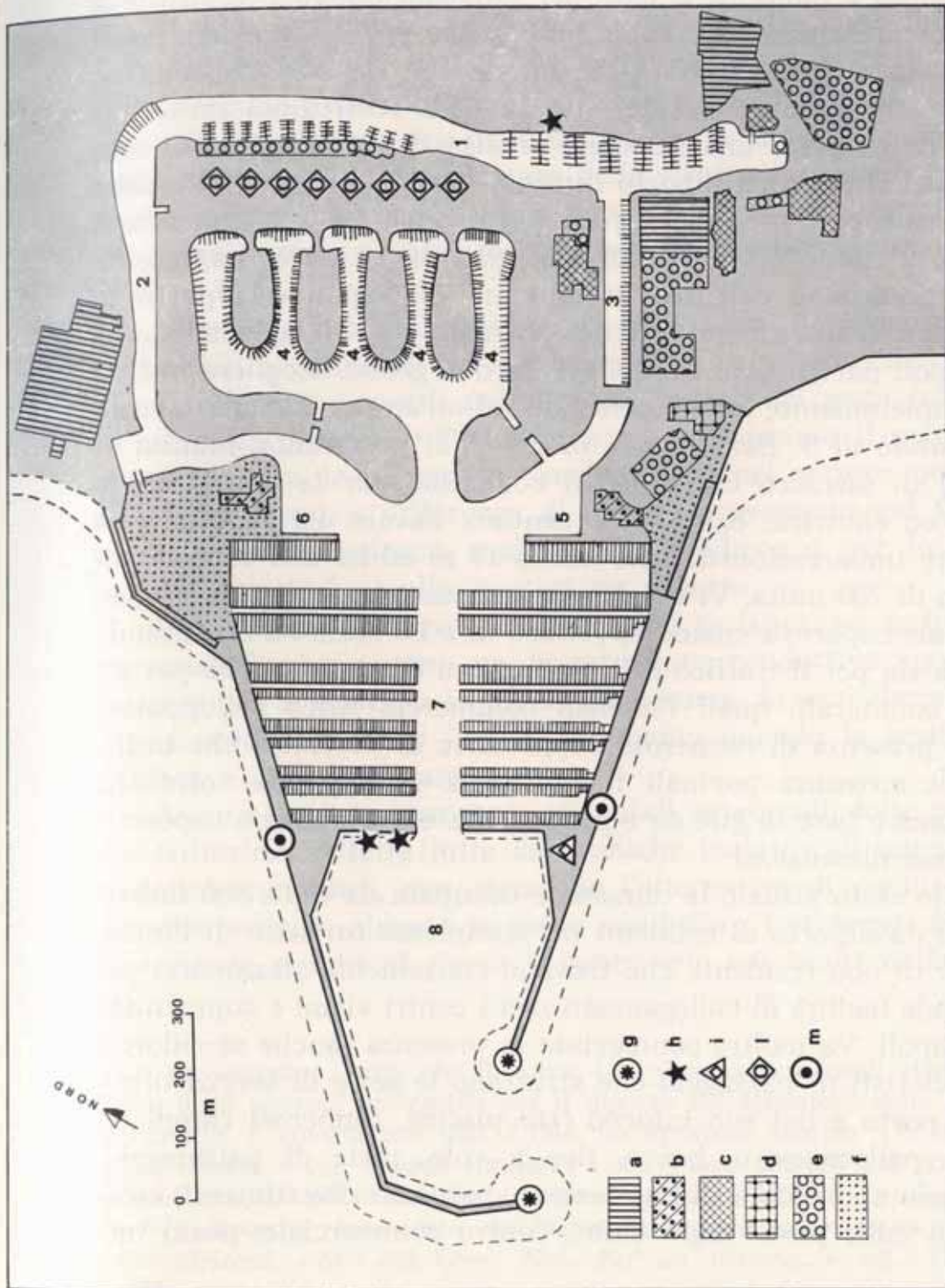


Fig. 5. — Coppola Pinetamare come risulterà dopo gli ampliamenti a mare dello scalo attuale: 1. darsena S. Bartolomeo; 2. canale nord; 3. canale sud; 4. darsene tra le isole; 5. attracco aliscafi; 6. attracco natanti da 30 a 80 m; 7. bacino operativo; 8. avanporto; 9. alaggio; a. cantieri, rimessaggio, officine; b. servizi di assistenza; c. strutture ricettive; d. servizi igienici; e. luoghi di ristoro e negozi; f. parcheggi; g. fanali; h. distributori carburante; i. torri di controllo; l. torri occidentali; m. limite dei pontili attuali.

Questa realizzazione, a nostro parere, determinerà un ulteriore spostamento verso nord-ovest della eccedente popolazione partenopea e molte delle case del Villaggio Coppola, costruite a solo scopo balneare, diventeranno, anche per effetto della crisi edilizia in atto, abitazioni permanenti, con un notevole innalzamento del valore dei residui suoli e delle costruzioni finite⁶. Il porto potrà avere una funzione precisa di smistamento di una parte del traffico da diporto interno, che altrimenti affollerebbe ulteriormente i piccoli approdi partenopei, ed acquistare una maggiore validità; sta di fatto che già ora il centro rappresenta la continuazione dell'area urbanizzata di Napoli e il porto la maggiore realizzazione turistico-portuale tra il Garigliano e la metropoli partenopea. Delimitato da due grosse scogliere in fase di completamento, esso è collegato ad un'ampia darsena interna detta *Molo di S. Bartolomeo*, di 2,5 m di profondità, munita di pontili di attracco corredati di colonnine per la distribuzione idrica ed elettrica, banchine e cantiere navale. La Darsena può ospitare imbarcazioni lunghe fino a 18 m ed ha una capacità ricettiva di 700 unità. Vi è annessa una vasta area di rimessaggio invernale coperto e custodito (10.000 m²). Lo scalo ha una grande vitalità sia per il traffico di imbarcazioni da diporto, che per attività collaterali, quali l'intenso commercio ittico sviluppatosi per la presenza di numerose cooperative di pescatori che utilizzano le strutture portuali tutto l'anno. Inoltre due volte alla settimana è base di gite da e per le isole, effettuate con vaporette di grosse dimensioni.

Allo stato attuale la darsena è occupata da circa 300 imbarcazioni da diporto di residenti nel complesso turistico di Pinetamare e di non residenti, che trovano conveniente stazionarvi per la grande facilità di collegamenti con i centri vicini e soprattutto con Napoli. Va inoltre conteggiata la presenza (anche se ridotta) di crocieristi di passaggio che sfruttano le serie di servizi offerti dal porto e dal suo intorno (tre piscine, numerosi campi da tennis, pallacanestro, bocce, tiro a volo, piste di pattinaggio, maneggio con scuola di equitazione, parco di divertimenti, cinema con mille posti, night clubs, centro commerciale, posto me-

⁶ Il sisma del novembre 1980 ha senza dubbio contribuito a mutare la funzione del villaggio turistico, per lo spostamento in esso di una parte dei terremotati rimasti senza tetto.

dico, farmacie ecc.). Pinetamare è già stata meta di gare nautiche di grossa risonanza nazionale, come il Rally Motonautico organizzato dal quotidiano « Il Mattino » nel quadro delle competizioni della *Settimana Aeromotonautica*, che ha visto il nostro porto tappa di arrivo della Napoli-Pinetamare e di partenza della Pinetamare-Ventotene (16-17 luglio 1982). Questa manifestazione, per la presenza di imbarcazioni di notevole stazza, ha confermato il grado di efficienza delle strutture portuali esistenti, che sono comunque solo una prima parte di un progetto che, una volta portato a compimento, dovrebbe consentire di ospitare oltre 2500 imbarcazioni⁷.

Da quanto detto sin qui appare chiaro che, nonostante i numerosi lati negativi cui già si è accennato, nel quadro dell'assenza assoluta di interventi pubblici nel campo dei porti turistici, all'iniziativa privata di Pinetamare va riconosciuto il merito di essere una tra le pochissime realizzazioni nel settore portuale del Mezzogiorno, a differenza di quanto è avvenuto nel Settentrione e nella Sardegna, malgrado la migliore o per lo meno pari predisposizione alla nautica da diporto.

È da tempo riconosciuto che i porti turistici con le loro attrezzature rappresentano un investimento produttivo sia direttamente, sia attraverso le numerose risorse da essi derivanti e che la redditività degli impianti aumenta quando la gestione è affidata a società private⁸.

Ancora oggi, in mancanza di validi interventi delle pubbliche istituzioni, affette tutte da croniche malattie di natura burocratico-economica, non resta che l'alternativa di simili iniziative che possano almeno in parte soddisfare i crescenti bisogni di approdi, purché si riesca a contenerle nei limiti della legalità⁹.

⁷ Va segnalato, però, che il porto, per altro escluso dagli elenchi ufficiali degli approdi utilizzabili per il diporto del Ministero della Marina Mercantile, è considerato dall'UCINA un approdo nautico « di disponibilità ridotta e con fondali limitati » (Cfr., *Carta dei siti dei porti con approdi turistici per il naviglio da diporto in Italia*, UCINA, Ottobre 1980).

⁸ R. BIANCHI, *Intervento dell'iniziativa privata nella costruzione di porti turistici*, « Atti del Conv. Naz. Per un sistema... », cit., Tomo I, p. 135.

⁹ L'assenteismo pubblico è confermato dal fatto che per oltre 50 km, da Torre Gaveta al Garigliano (dunque lungo tutto il litorale domiziano) non esiste alcun ufficio retto da personale della amministrazione

2. - L'area degli approdi naturali: i porti flegrei.

Da Coppola Pinetamare sino al promontorio che chiude ad ovest il Golfo di Pozzuoli non esistono approdi: anche il canale che collega il Lago Patria al mare non è più navigabile e il lago, un tempo sede di competizioni veliche nazionali e internazionali, è oggi chiuso al diporto nautico. Nei pressi del Lago Fusaro, nel comune di Bacoli, in località Torre Gaveta, esiste un pontile su palafitte di ferro, lungo circa 200 m, terminante con un piccolo spiazzo. I dintorni non mancano di attrattive e la prossimità di località ricche di beni culturali (Bacoli, Miseno, Lago di Lucrino, S. Martino, ecc.); potrebbe rendere Torre Gaveta un approdo di ben maggiore importanza; invece il pontile (dai fondali di 3-4 metri che decrescono verso l'attracco a terra) è poco frequentato perché troppo battuto dalle onde e versa in stato di completo abbandono; le bitte e gli anelli d'ormeggio che si trovano su entrambi i lati sono inutilizzabili per la mancanza di parabordi e per la sporgenza di pericolose travi di ferro; inoltre, nonostante la presenza nella zona di qualche piccolo esercizio commerciale e di alcuni ristoranti, non esistono attrezzature specifiche per il diporto nautico. Lo scalo è frequentato da bagnanti e da pescatori che tirano a secco le proprie imbarcazioni sul piccolo lembo di spiaggia contiguo al pontile. Poco più a sud sono visibili i resti di un altro punto di attracco ormai completamente abbandonato. Torre Gaveta, dopo un periodo di buona fortuna come centro balneare, ha subito la decadenza che ha colpito in maggiore o minore misura, tutto il litorale flegreo a causa del processo di industrializzazione che ha avuto i suoi prodromi a Bagnoli e, nonostante il parziale fallimento dell'opera di conversione industriale della zona, non ha riconquistato le antiche posizioni turistiche; si è invece espanso l'insediamento abitativo, anche per la presenza di famiglie di statunitensi che lavorano nella vicina base NATO di Bagnoli¹⁰.

marittima, nonostante che l'articolo 18 del codice di navigazione preveda che negli approdi di maggiore importanza (e quanto a turismo i nostri sono notevoli) in cui non abbiano sede né l'ufficio del compartimento, siano istituiti uffici locali di porto o delegazioni di spiaggia, dipendenti dall'Ufficio circondariale e retti da coadiuvanti di porto.

¹⁰ Questa funzione abitativa si è sviluppata tanto che recentemente è stato denunciato l'inizio di lavori edilizi abusivi sulla costa di Torre

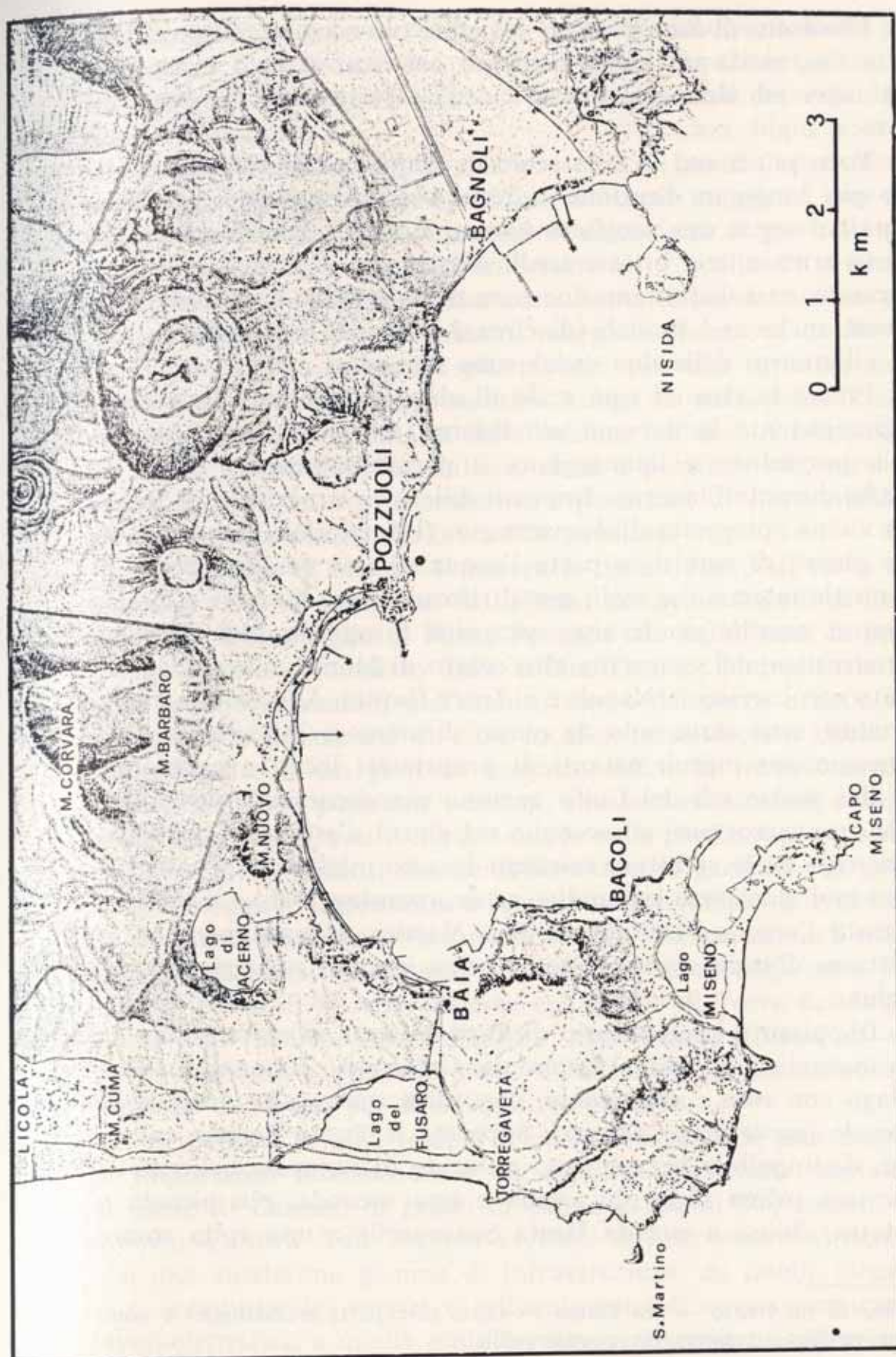


Fig. 6. — L'articolato contorno della regione flegrea con il Golfo di Pozzuoli chiuso dal promontorio tufaceo di Miseno e dall'isolotto di Nisida: sul versante occidentale si susseguono gli scali di Miseno, Baia e Bacoli; su quello orientale il porto di Pozzuoli e l'approdo industriale di Bagnoli. La varietà morfologica evidente nella carta è stata profondamente alterata dall'estesa urbanizzazione.

L'isolotto di San Martino è un piccolo scoglio collegato alla costa flegrea da un lungo ponte di cemento armato e accoglie una torre ed alcune strutture ricettive (ristorante, piscina, discoteca, night, ecc.).

Poco più a sud vi è lo scalo di Acquamorta, con due moli, uno più lungo in direzione sud/sud-ovest, con una breve banchina cui segue una scogliera paraonde, l'altro più breve, in cemento armato, con bitte e anelli d'ormeggio. Con la loro forma a braccio, essi delimitano due zone d'acqua dove è possibile l'attracco, anche se i fondali (di circa 2 metri di profondità massima all'interno delle due rade) sono irregolari.

Presso la riva c'è uno scalo di alaggio, mentre nella piazzola prospiciente la darsena più interna, protetta da un piccolo molo parzialmente danneggiato, è possibile tirare a secco le barche durante l'inverno. Impraticabile, per il pericolo di frane, è la vicina spiaggetta di Acquamorta. Il porticciolo non offre alcun genere di servizi, a parte l'acqua di una fontana posta al terminale interno dei moli; per il rifornimento di viveri e di carburante, nonché per le altre necessità, bisogna quindi ricorrere alle strutture del vicino ma alto centro di Monte di Procida, collegato con corriere a Napoli e a Torre Gaveta. Allo stato attuale, pertanto, esso serve solo da punto di attracco intermedio o da ormeggio per piccoli natanti di proprietari locali e napoletani che dai porticcioli del Golfo partono per escursioni giornaliere nelle aree circostanti ed accoglie nei giorni d'estate un centinaio di barche. Se le strutture esistenti fossero migliorate e potenziate e i moli venissero ingranditi, se ne avvantaggerebbe il turismo di tutta l'area e l'isolotto di San Martino riguadagnerebbe la posizione élitaria avuta un tempo non lontano ed oggi in parte perduta.

Doppiato il promontorio di Capo Miseno, si entra subito in una insenatura che già al tempo dei Greci e dei Romani, insieme al lago con essa comunicante, costituiva uno scalo naturale di notevole importanza: Miseno. Superate le Punte Terone e Penata, distinguibile per un arco naturale di notevole bellezza, si apre una prima rada più ampia e una seconda, più piccola e protetta, chiusa a sud da Punta Scarparella e una volta comu-

Gaveta in un tratto — tra l'altro — ricco di reperti archeologici e compreso nell'area coperta da vincoli edilizi.

nicante col lago interno, sede del porto romano, una delle più importanti basi della flotta repubblicana e imperiale al cui rifornimento idrico si provvedeva con i vicini, vasti depositi delle Cento Camarelle.

I fondali non profondi e la presenza di secche costituiscono un ostacolo per le imbarcazioni di stazza maggiore, che devono procedere facendo la massima attenzione ai gavitelli posti a segnalare il pericolo di interrimento e quello di resti romani sommersi. Generalmente, comunque, il primo bacino più esterno viene destinato ai natanti maggiori, mentre a quello interno ormeggiano le barche più piccole, per una capacità complessiva di oltre 200 mezzi nautici. Lungo la costa meridionale sorgono i pontili dei natanti della marina militare. A nord-ovest del porto c'è un piccolo cantiere, dove è possibile rifornirsi di acqua e carburante e procedere a riparazioni di lieve entità e all'alaggio di natanti inferiori a 20 tonnellate.

La località di Miseno si presenta, da un punto di vista ambientale, ricca di attrattive: la bellezza del promontorio di Capo Miseno e dello scoglio di Punta Pennata che delimitano la baia; il lago interno circondato dalle colline flegree; i numerosissimi resti romani rinvenibili nell'ambito stesso del porto e nelle sue vicinanze; la prossimità di altre località incantevoli e ricche di testimonianze di un glorioso passato; infine la tradizione portuale e la buona posizione odierna, che consente rapidi collegamenti con Napoli, con il nord e con le isole partenopee e ponziiane, sono tutti elementi che avrebbero dovuto garantire al porto attuale maggiore importanza e fortuna e determinare la creazione di un vasto comprensorio turistico, con l'inclusione dell'estesa spiaggia di Miliscola-Miseno. Già verso la metà degli anni Sessanta il porto di Miseno, insieme con quello di Torre del Greco, erano stati individuati, nell'allora approntato schema di sviluppo economico regionale, come i due più idonei a svolgere la funzione di servizi per il naviglio da diporto.

Si pensava a quel tempo di costituire nel sito una marina di importanza internazionale, di capacità otto volte superiore al porto di Cannes, in grado di ospitare più di 500 natanti da diporto d'altura. Tale marina avrebbe dovuto essere attrezzata con una vastissima gamma di infrastrutture, da quelle elementari, costituite dai servizi di rifornimento di acqua-carburante-viveri-elettricità, a quelle più ricercate, comprendenti gli esercizi

commerciali per il diporto nautico, alberghi, piscine e persino un eliporto, il tutto nel *pieno* rispetto dell'ambiente paesaggistico. In tal modo Miseno avrebbe assolto anche « ... ad una funzione di *polmone* per l'intera catena dei porti turistici meridionali »¹¹ e soprattutto per i porticcioli campani, che avrebbero fruito dei benefici derivanti dalla maggiore competitività esercitata a livello internazionale dal porto misenate.

Questo grandioso ed invero troppo ambizioso progetto è rimasto sulla carta, perché non è mai passato alla fase esecutiva: per mancanza di fondi, per debolezza della volontà generale, per le solite lungaggini burocratiche che affliggono ogni impresa pubblica nazionale, per difficoltà obiettive (accessibilità, proprietà privata, vincoli militari ecc.), la Marina di Miseno è oggi solo una bella chimera e da parte dei pubblici poteri si demandano — a parole — gli impegni all'iniziativa privata. Ma esisterà un imprenditore capace di intraprendere un'operazione simile — a parte tutti gli ostacoli di varia natura — senza cedere alle lusinghe della pura speculazione?

La Punta Le Cento Camarelle e la Punta di Cannito chiudono la rada di Bacoli, piccolo centro peschereccio e balneare dal nobile retaggio storico greco-romano, di cui restano numerose testimonianze archeologiche. La costa offre fondali non molto profondi e l'insenatura consente l'ormeggio ad imbarcazioni non grandi ma cospicue di numero, per l'attrazione esercitata dalla amenità del luogo, dalla vicinanza alla metropoli partenopea e dalla relativa pescosità del mare. Le attrezzature sono scarse: i locali effettuano servizi di guardiania e lavori di riparazione e di carenaggio; nell'inverno le barche sono custodite a secco sulla riva; esistono inoltre due scogliere frangiflutti, di cui una perpendicolare ed una parallela alla costa, e, tra le due, un passaggio per un piccolo specchio d'acqua interno e riparato con brevi pontili in legno per l'attracco e il ricovero di motoscafi e barche. I rifornimenti sono esigui e le strutture ricettive della zona molto limitate, per cui il più delle volte è necessario ricorrere al vicino e più importante scalo di Baia.

Chiusa tra Punta dell'Epitaffio e il Castello, la rada di Baia ha una zona portuosa ampia con un molo (Molo Sud), una ban-

¹¹ D. CORDOVA, *Il porto turistico del Miseno*, in « Atti del Conv. Naz. Per un sistema ... », cit., Tomo II, p. 134.

china (Banchina Principale) e tre pontili di ferro (Coppola, Longobardi e Vitale), nonché due boe da ormeggio situate in prossimità del pontile Coppola. Per le imbarcazioni da diporto viene usata la banchina principale, ma i natanti più piccoli si ancorano pure sul fondo fangoso, che offre una buona tenuta.

La rada di Baia si presenta ricca di bellezze paesaggistiche (Lago di Lucrino, lago d'Averno) e di resti archeologici (terme romane) che a volte, sommersi, formano zone di secca, al pari degli scogli affioranti e dei banchi di materiali di scarico delle cave di pozzolana adiacenti. Un pericolo per la navigazione è rappresentato pure dai numerosi allevamenti di mitili.

Lo sfruttamento del porto di Baia per la nautica da diporto è attualmente limitato a circa 300 imbarcazioni nei mesi estivi e viene ostacolato dall'uso delle infrastrutture (rifornimenti di acqua, carburante, scalo di alaggio, ricoveri) per scopi commerciali e dalla presenza del « cimitero di barche » che ingombra una vasta area; al contrario, tutta la zona meriterebbe, per le ragioni su esposte, ben diversa valorizzazione turistica, tale da consentire il pieno ed immediato utilizzo dei rinomati cantieri navali di Baia, che hanno una buona tradizione per la costruzione di imbarcazioni da diporto e di *gozzi*.

Più vasta è la contigua rada di Pozzuoli, che presenta due strutture portuali distinte. La prima, più antica, è costituita dal Molo Caligolano, che prende il nome dai residui piloni su cui è stato costruito, attribuiti a Caligola. Il lungo molo è adibito al commercio ed alla navigazione di linea e di pescherecci, che possono attraccare anche ad una darsena interna. A nord del porto commerciale, tra un pontile detto *Stabilimenti Meccanici* (ex Ansaldo) e una costruenda barriera di scogli, esiste un'area destinata alla nautica da diporto, il centro nautico Maglietta-Base Pozzuoli-Sud Cantieri. La banchina Maglietta, lunga 300 m, con fondali abbastanza profondi, può contare sulla vicinanza di un vasto terrapieno (13.000 m²) dove è in via di completamento la costruzione di una base nautica. Nei propositi dei suoi progettatori il porto turistico dovrebbe, a lavori finiti, consentire un ormeggio sicuro ed idoneo a più di 300 natanti. Senza dubbio una infrastruttura di tale tipo conta su diverse condizioni favorevoli, quali la presenza di prese d'acqua ed elettricità, impianti telefonici, gruppi elettrogeni, officine di riparazione, gru e pontoni, capannoni da rimessa ben attrezzati, distributori di

carburante, parcheggio per autovetture, vicinanza al centro di Pozzuoli e a buone vie di comunicazione terrestre. Nel contempo il suo sviluppo è limitato da seri problemi, soprattutto dall'esistenza del contiguo porto commerciale e peschereccio, che in un certo senso lo comprime e lo soffoca¹², nonché dallo scadimento delle funzioni turistiche del litorale flegreo che crea una spirale viziosa di inattività diportistica rotta solo dal movimento — piuttosto contenuto — delle barche locali. Ciò nonostante, nella previsione di un ripristino delle antiche glorie turistiche della zona e nella speranza che la *moda* per i beni culturali, oggi imperante almeno a parole, sia duratura e capace di attirare flussi turistici anche di provenienza nautica, si possono auspicare per il porto di Pozzuoli tempi migliori e per i cantieri adiacenti incrementi di attività.

L'estremo lembo sud-orientale del golfo di Pozzuoli è occupato dal lido di Bagnoli, chiuso dalla diga con scogliera che congiunge l'isolotto di Nisida alla terraferma. Nonostante la presenza di pontili e di altri punti di attracco, nell'area, occupata dall'Italsider, non è possibile ai natanti da diporto né il transito, né la pesca, né la sosta. Allo stato attuale Bagnoli rappresenta una brutta area periferico-industriale di Napoli e questa sua funzione ha fatto del tutto decadere le ricche tradizioni turistiche, che facevano dell'antica *Balneolae* una stazione idrotermale di primo piano in campo regionale e nazionale.

Quando nella prima metà del nostro secolo fu segnato il destino di questo tratto del litorale, già area di villeggiatura per la borghesia partenopea, le speranze erano affidate allo sviluppo dell'industria e massime della siderurgia, che avrebbe dovuto cambiare il volto economico di tutta la regione campana; oggi è fin troppo facile recriminare su una scelta localizzativa e strutturale che, per vari motivi, è risultata sfavorevole e, mentre l'Italsider si arrovella nei nodi di una estesa cassa integrazione o di una completa riorganizzazione dello stabilimento, oppure, in alternativa, della sua chiusura, rimpiangere le occasioni turistiche perdute appare un inutile anacronismo.

¹² Al porto commerciale di Pozzuoli attraccano anche i vaporette e i traghetti che effettuano i collegamenti (passeggeri e merci) con le isole di Procida, Ischia e Capri, che, con le circa 60 corse di andata e ritorno al giorno, rendono ulteriormente vivace il movimento dello scalo pu-teolano.

Un porticciolo nell'area in esame esiste: Coroglio, situato sulla costa nord-orientale, tra il molo Cappellini a SE e il molo Dandolo a NO. Le imbarcazioni da diporto dal basso pescaggio possono attraccare solo in prossimità del molo Cappellini, poiché le vicine aree militari sono interdette. I natanti ormeggiano quindi presso la radice orientale del molo, che è in realtà la diga sormontata da una strada carrozzabile che congiunge l'isolotto di Nisida alla terraferma, e presso la riva, dove esistono alcuni brevi pontili e una base nautica che compie servizi di riparazioni, pulizia, rimessaggio e alaggio. Anche il versante meridionale del molo, protetto da una scogliera frangiflutti di una cinquantina di metri, offre riparo a piccoli mezzi nautici. Lungo la costa sud-occidentale di Nisida esiste un'insenatura, né banchinata né segnalata, Porto Paone, perché ad essa è vietato l'accesso per motivi di sicurezza militare.

3. - Le isole flegree.

I porti delle isole di Ischia e Procida sono legati agli approdi della prospiciente costa flegrea non solo dalla vicinanza geografica, ma anche e soprattutto da affinità morfologiche¹³.

Gli approdi più importanti per entità di traffico e per ricettività sono senza dubbio quelli ischitani, seguiti a distanza dai più piccoli porticcioli di Procida. Il primo in assoluto è quello di Ischia, costruito su un'insenatura naturale di forma pressoché circolare, antico cratere semisommerso¹⁴. Già quasi completamente banchinato e fornito di bitte ed anelli d'ormeggio, esso è stato soggetto di recente ad un ampliamento non del tutto ultimato. Le bitte sono distanziate tra loro di circa 10 m e le banchine destinate alla nautica da diporto sono generalmente quella di levante e quella a dritta dell'entrata; ma dato il forte

¹³ Il porto di Ischia dista circa 10 miglia da Pozzuoli e Nisida e 7 da Capo Miseno, quello di Procida circa 5 da Pozzuoli, 6 da Nisida e 3 da Capo Miseno. L'isola di Capri è stata invece aggregata alla Penisola Sorrentina, di cui è la naturale prosecuzione.

¹⁴ La costruzione del porto si rese necessaria durante il periodo borbonico, per l'aumentato volume dei traffici con il continente. Venne così utilizzato un lago craterico costiero che fu collegato al mare con un canale (1854).

afflusso di imbarcazioni diportistiche, la capitaneria può operare disposizioni diverse in caso di necessità.

Il porto d'Ischia offre molteplici attrezzature e servizi: prese d'acqua; distributori di benzina e nafta leggera e pesante; energia elettrica; oli lubrificanti e bombole di gas combustibile; bombole d'ossigeno; viveri, ghiaccio, ecc.; capannoni di rimessa gestiti da carpentieri locali scali di alaggio dotati di verricelli fino a 150 t; cantieri ed officine di riparazione; piccoli scali per barche e motovelieri. Inoltre un gruppo di ormeggiatori-battellieri presta la sua opera anche di notte e non mancano sommozzatori attrezzati e portabagagli. Nell'abitato si trovano alcuni esercizi di vendita di accessori nautici. La guardiania è effettuata a pagamento lungo tutte le banchine destinate ai natanti da diporto, ma, nonostante la precisa regolamentazione¹⁵, sfugge — come d'altronde ovunque in Campania — ad ogni controllo. Le imbarcazioni, come vedremo, assai numerose si fermano in genere 1-2 mesi, spostandosi per lo più durante il giorno nelle località vicine e ritornando in porto la sera. Una piccola aliquota (100 circa) staziona ad Ischia Porto anche d'inverno; ad essa va aggiunta una maggiore quantità di natanti che viene rimessata in appositi capannoni non lontani dallo scalo. Di recente è stato avanzato un progetto, che è ora all'approvazione della Regione, per la realizzazione di un centro nautico, tale da fare concorrenza agli scali più attrezzati della Campania. Si prevede infatti di utilizzare un'area di proprietà del comune di Ischia, ubicata nella parte orientale del porto ed un tempo oc-

¹⁵ Riportiamo parte del testo dell'ordinanza n. 12/81 della Capitaneria di porto di Ischia del 26.8.81, perché simile ad altre emanate dalle rimanenti capitanerie campane e perché sintomatico esempio di legislazione mai applicata:

Art. 1 - Coloro che esercitano l'attività di guardiania nel porto di Ischia in possesso dell'autorizzazione di cui all'art. 121 T.U.L.P.S. rilasciata dal Comune di Ischia devono attenersi alle seguenti disposizioni: a) tenere un atteggiamento decoroso e rispettoso verso Autorità e pubblico; b) *tenere regolare bollettario vistato da questo comando nonché i registri di contabilità previsti dalle norme vigenti in materia di fisco*; c) indossare una maglietta o altro indumento blu o bianco con su scritta la dicitura Guardiania; d) applicare la seguente tariffa unica: dalle ore 7.00 alle ore 20.00 lire 400/h; dalle ore 22.00 alle ore 07 Lit. 4.000 per l'intero arco di tempo; e) essere iscritti nell'apposito elenco tenuto dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Ischia.

cupata da un cantiere ormai in disuso, per creare un centro atto ad offrire una serie di servizi specifici per il settore nautico, dalla riparazione e dall'allestimento delle imbarcazioni, all'alaggio fino a 350 tonnellate, ad una gamma svariata di attività artigianali e commerciali, cui sarebbe riservata un'area di oltre 1500 m². Una simile iniziativa, che prevede tra l'altro l'ampliamento del canale di accesso alla rada, senza dubbio appare degna di

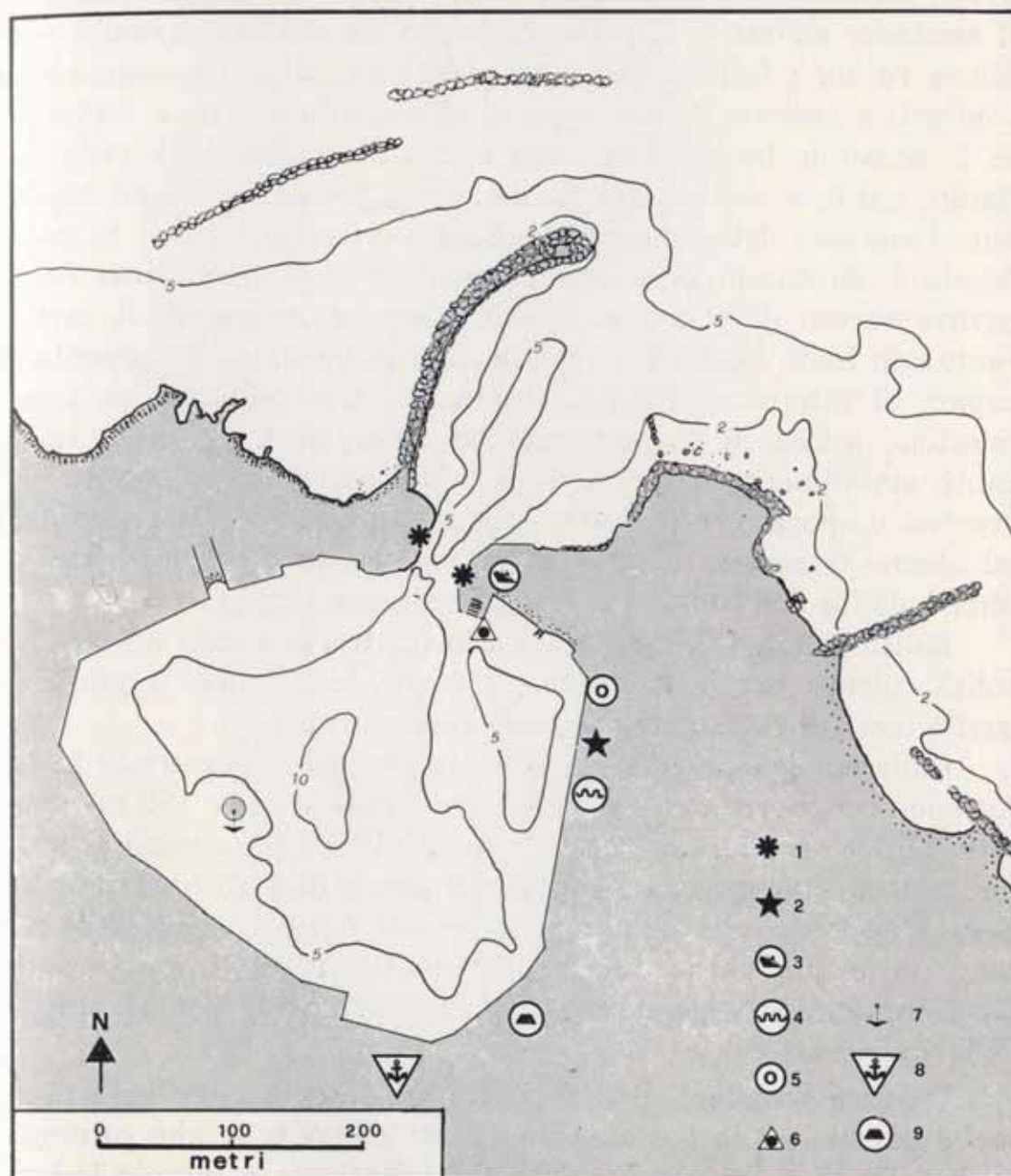


Fig. 7. — Il porto di Ischia: 1. fanali; 2. rifornimento carburante; 3. cantiere navale, officina riparazione, capannoni di rimessaggio; 4. prese elettriche; 5. prese d'acqua; 6. scalo di alaggio; 7. piattaforma di attracco a mare; 8. capitaneria; 9. terme.

considerazione e la sua attuazione concorrerebbe ad accrescere la produttività economica dell'area portuale di Ischia e migliorerebbe la qualità dell'offerta.

Gli altri approdi dell'isola sono minori, ma in essi si riscontra un forte afflusso di imbarcazioni durante i mesi estivi, per la suggestività dei paesaggi che li circondano. Il porticciolo di Casamicciola è chiuso da due moli: il più lungo ad ovest/nord-ovest, è banchinato e provvisto di bitte d'ormeggio; il secondo, ad est, è il prolungamento di una preesistente scogliera ed ha i fondali più bassi (2-3 m). Al primo attraccano traghetti e imbarcazioni maggiori, al secondo barche e motoscafi. È possibile inoltre ancorarsi anche al centro della rada sul fondo, tenitore abbastanza buono. Boe, gavitelli e fanali segnalano l'ingresso del porto ed eventuali pericoli o secche; la guardiania è effettuata da locali ormeggiatori. Il porticciolo offre inoltre servizi di prima necessità, come rifornimenti di carburante con fusti, bombole di gas, acqua in banchina e carpentieri capaci di effettuare piccole riparazioni. Nel comune di Casamicciola, infine, si trovano esercizi alberghieri, pensioni, ristoranti, stabilimenti termominerali e balneari, ritrovi pubblici ricreativi e sportivi, uffici vari (poste, banche, ecc.), un ospedale ed alcune farmacie, nonché un buon servizio di corriere per le altre località dell'isola ed uno di aliscafi per Capri.

Molto vicina a Casamicciola è la marina di Lacco Ameno, località celebre per le sue acque termali, che hanno il più alto coefficiente di radioattività finora conosciuto.

Dalla spiaggia, all'altezza del famoso *fungo*, si estende in direzione nord/nord-est un pontile cementato di oltre 150 m, sbarcato da due scogliere artificiali frangiflutti, oltre le quali si apre una piattaforma quadrata munita di due bitte e di un fanale binato. L'approdo, che può contare su alti fondali, è possibile sia lungo la testata, sia ai due lati del pontile, sia agli appigli delle scogliere che proteggono specchi d'acqua, utili per il rifugio delle imbarcazioni.

Un'altra scogliera di 215 m con andamento curvilineo pressoché parallelo alla costa sorge ad est del pontile che protegge un braccio di mare con bassi fondali, destinato a piccole imbarcazioni da pesca e da diporto. Sempre nella zona orientale è possibile ancorare sul fondo buon tenitore (ancoraggio detto *della treglia*). Il porticciolo di Lacco Ameno offre servizi analoghi a

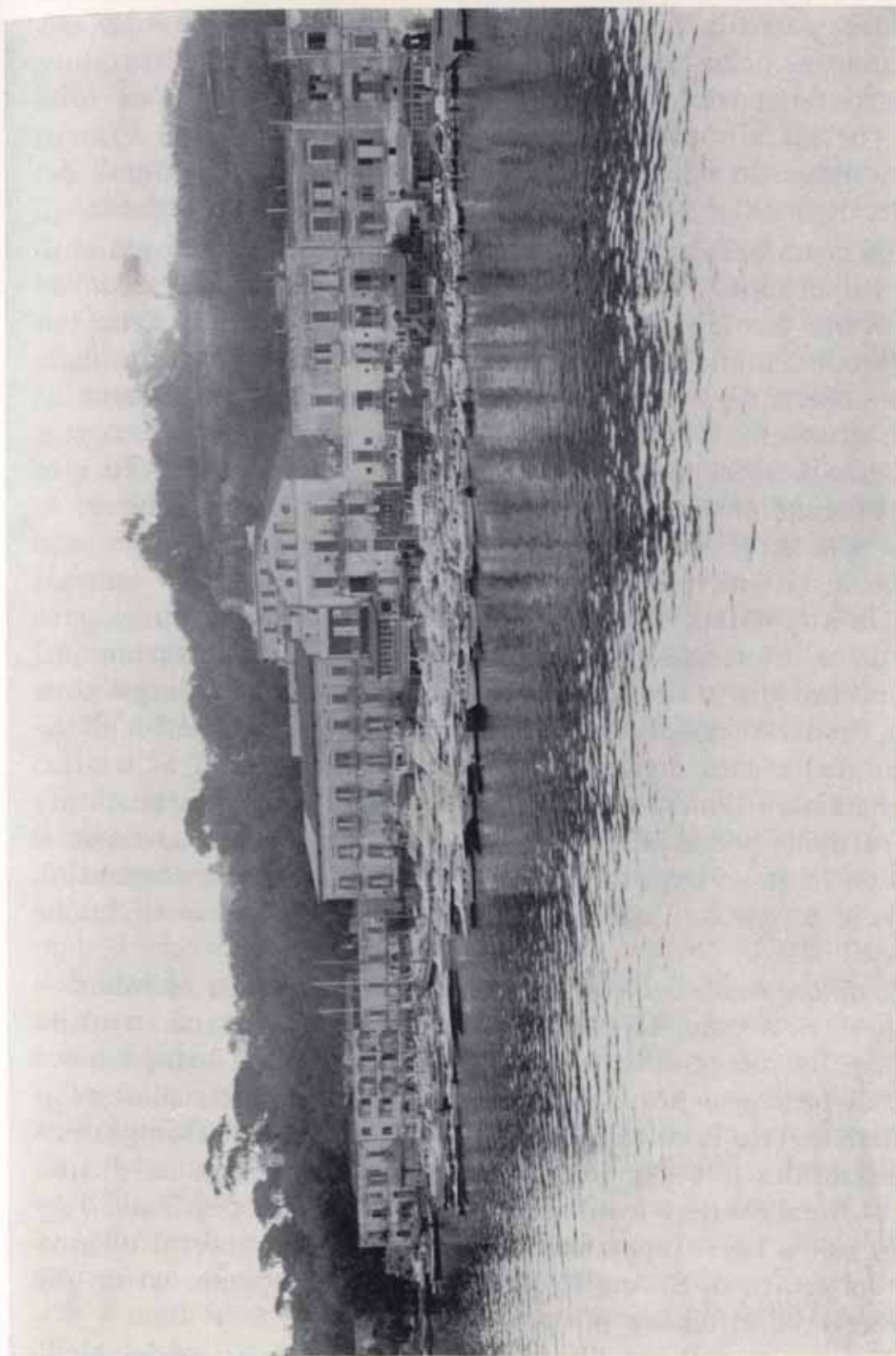


Fig. 8. — Il tratto destinato specificamente al diporto nautico sul lato orientale del porto di Ischia, con sullo sfondo la collina di S. Pietro. Le barche si addensano soprattutto nella parte centrale, dove si dispongono in quattro e anche più file.

quelli di Casamicciola anche se di tono minore, tanto che si potrebbe pensare, ai fini di un potenziamento delle strutture ricettive portuali, ad una loro utile integrazione in una piccola marina, che trarrebbe vantaggio dall'ottima attrezzatura alberghiera e della notevole affluenza turistica di buona levatura che già alle condizioni attuali fa accentrare negli approdi in questione un buon numero di imbarcazioni medio-grandi dei clienti degli alberghi più rinomati, tra cui il Regina Isabella.

La costa occidentale di Ischia ha in Forio il centro più antico e importante. Il suo porto, soggetto a naturale e rapido interrimento per la presenza dello sbocco degli scarichi delle terme (i cui materiali fangosi sono solo in parte asportati dalle deboli correnti) è chiuso ad est da una scogliera coperta da una piattaforma di cemento e ad ovest da un molo e da una contigua scogliera cementata che si prolunga oltre di esso ed è in fase di ampliamento. I fondali occidentali, bassi, e i lavori in corso alla scogliera orientale rendono possibile l'attracco solo a piccoli natanti; gli yachts attraccano a un pontiletto centrale su palafitte, dotato di bitte e di anelli d'ormeggio oppure a gavitelli davanti alla spiaggia. Quando l'opera di ristrutturazione del porticciolo sarà ultimata, esso avrà un'imboccatura larga circa 80 m, fondali maggiori di quelli odierni (4-5 al centro e 7-8 all'imboccatura) e sarà diviso in due parti, una destinata al traffico commerciale e l'altra alla nautica da diporto. C'è da auspicare che saranno potenziate anche le attrezzature specifiche per il turismo nautico, oggi carenti, tanto da non essere paragonabili a quelle turistico-ricettive, che risultano al contrario di buona qualità.

L'unico scalo della scoscesa costa meridionale ischitana è quello di S. Angelo, ad est dell'istmo omonimo. La sua struttura è di tipo elementare: un pontile di cemento e una banchina con bitte di ormeggio protetti da due scogliere parallele alla spiaggia, uno stretto accesso. Le attrezzature scarse (ad esempio non c'è possibilità di rifornimenti di nafta e carburante, né di usufruire di carpentieri e di servizi di riparazioni) destinano l'approdo solo a brevi tappe, mentre la bellezza dei dintorni e l'amenità del centro di S. Angelo meriterebbero di contare su un più attrezzato ed efficiente porto.

Nel suo complesso l'isola d'Ischia, polo turistico del Mediterraneo tra i più noti, può contare su una foltissima schiera di

affezionati estimatori e sarebbe necessario un potenziamento capillare ed organico dei suoi punti di approdo, per contribuire ad una equilibrata distribuzione della cospicua massa di villeggianti che affolla l'isola nei mesi estivi, sottoponendola ad un carico che in talune zone, alle condizioni odierne, appare eccessivo soprattutto nel mese di agosto.

Meno caotica e congestionata è Procida, per la quale viene da chiedersi come mai l'eccedenza della domanda turistica della vicina Ischia non vi si dirotti, visto che l'isola è « altrettanto bella e, sul piano naturalistico, storico, paesaggistico, persino migliore. La brevissima distanza che la separa da Ischia, la frequenza e la rapidità dei trasporti marittimi (5-10 minuti di percorrenza) consentirebbero senza alcun disagio la pratica delle cure termali quotidiane ad Ischia ed il soggiorno notturno o serale a Procida, con vantaggio per ambedue. Secondo gli operatori turistici procidani — che in verità non sono né molti, né agguerriti — a loro basterebbe che appena l'1% di quella eccedenza venisse convogliata a Procida per sostenere e migliorare, in qualità e numero, i pochi esercizi alberghieri dell'isola. Eppure questo non avviene, come non si verifica, salvo rari casi, il turismo di tipo escursionistico giornaliero da Ischia e da Capri: comunque non in misura sufficiente per risentirne i benefici »¹⁶.

La piccola isola costituisce, con la vicina Vivara, un unico comune che vive di agricoltura, pesca e attività marinare e di un turismo balneare per fortuna ancora lontano dai limiti della saturazione. L'antica vocazione marittima di Procida, testimoniata anche dalla presenza di un attivo e centenario Istituto Nautico che da parte sua ha contribuito senza dubbio ad indirizzare verso la navigazione intere generazioni di isolani, non pare trovare piena conferma nelle limitate strutture del porto, costituito da tre moli, di cui il più lungo (510 m) è quello di ponente, a gomito, orientato verso nord-est in modo da proteggere, sia pure parzialmente, lo specchio d'acqua orientale dai venti di nord/nord-ovest. Gli altri due moli sono quello centrale, di sottoflutto, in fase di ampliamento, e quello orientale, banchinato, sostitutivo di una preesistente scogliera che deve essere demolita. I moli sono muniti di anelli di ormeggio e di bitte e anche

¹⁶ E. MANCINI, *Flegree isole dei verdi vulcani*, Milano, Mursia, 1980, p. 61.

la riva è banchinata e predisposta per l'attracco ad ovest delle navi passeggeri e ad est dei natanti da diporto. Pescherecci, barche locali e imbarcazioni diportistiche attraccano ai moli alla rinfusa, creando una pittoresca confusione; sono in corso lavori per ottenere una maggiore organicità mediante l'ampliamento delle attrezzature portuali e la destinazione di uno spazio specifico per il turismo, per creare migliori sistemi di difesa dai ven-

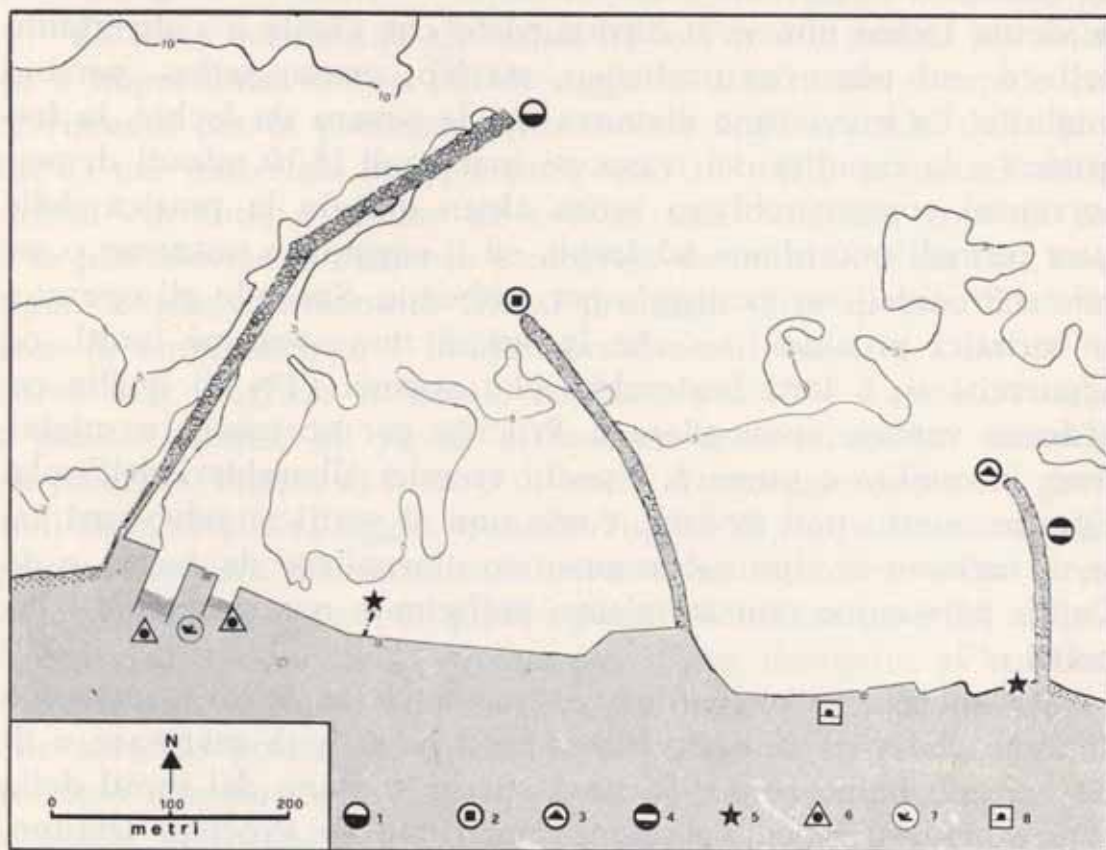


Fig. 9. — Il porto di Procida: 1. molo di Ponente; 2. molo sottoflutto (o nuovo molo di Levante); 3. molo di Levante (che verrà demolito nella fase di ristrutturazione del porto); 4. ancoraggio vietato; 5. distributori carburante; 6. scali di alaggio; 7. cantiere navale; 8. Istituto Nautico.

ti nord-occidentali che spesso provocano danni e rovina parziale del molo di ponente, più esposto ad essi. Inoltre è previsto il potenziamento delle strutture a terra, consistenti in due scali di alaggio, due cantieri navali per riparazione e costruzione di natanti, gruppi di ormeggiatori e piccoli servizi di rifornimento (acqua, carburante e viveri). Sulla banchina esistono anche un ufficio postale e una cabina telefonica e nelle prossimità dell'area portuale sorgono un albergo e alcune pensioni, ristoranti e

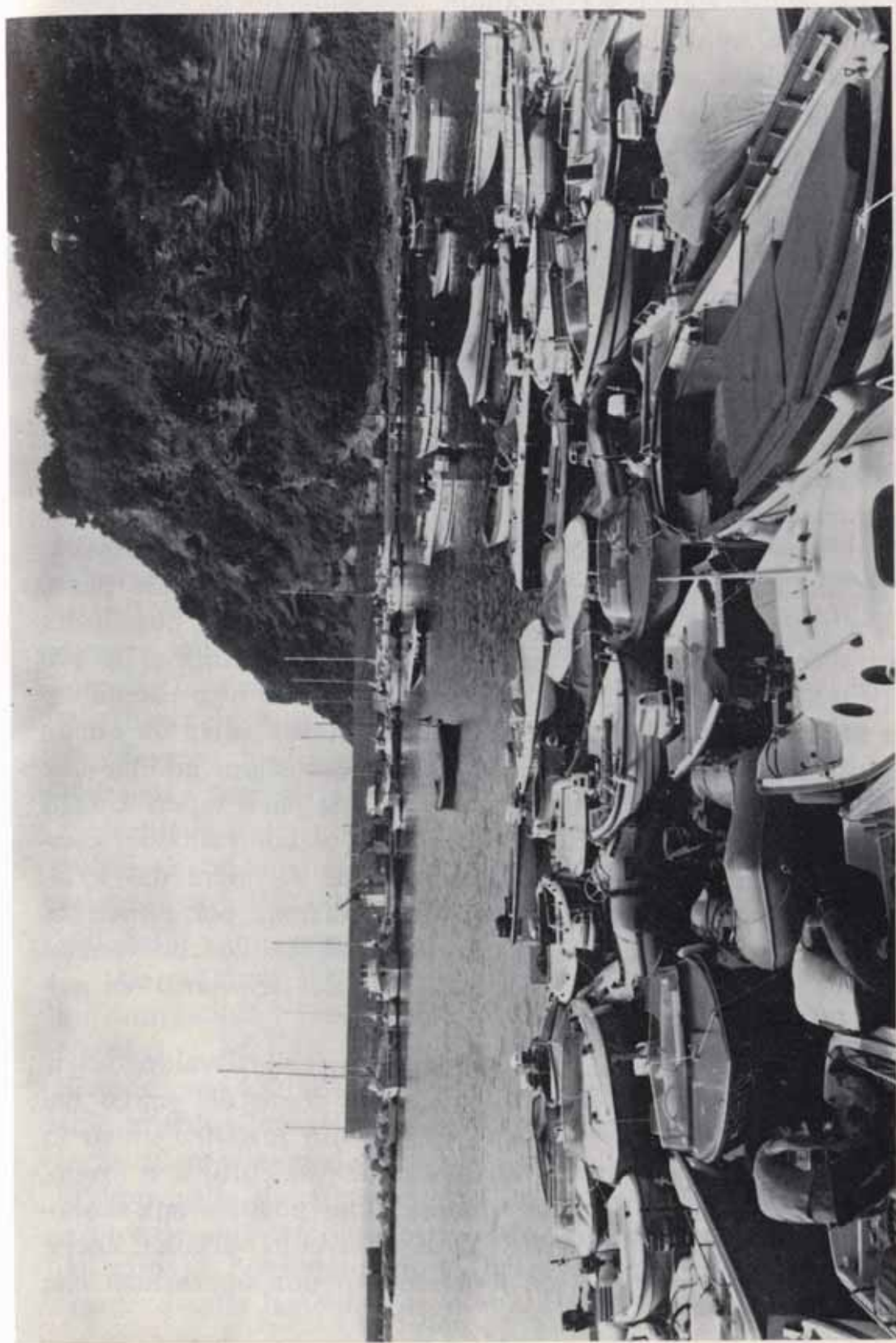


Fig. 10. — Procida: lo scalo della Chiaiolella. Sullo sfondo il molo di ponente con il muraglione paraonde e, sulla destra, la parete tufacea stratificata che cinge ad ovest la suggestiva insenatura. In primo piano le imbarcazioni più piccole si dispongono fitte in triplice e quadruplici fila.

locande, ospedale e farmacie, servizi di collegamento con l'interno e con Ischia, Napoli e Pozzuoli.

Un altro approdo è la Cala Corricella, a sud dell'abitato principale, che è riparata da una scogliera trasversale arcuata che chiude un piccolo specchio protetto, molto frequentato da imbarcazioni le quali ormeggiano ad appositi anelli della banchina rivierasca. Infine c'è il porticciolo della Chiaiolella, che sorge in una rotonda insenatura naturale, avanzo di un antico cratere, come il porto di Ischia. La sua imboccatura è limitata ad ovest dal promontorio della Palombara e ad est da un piccolo poggio ed è resa più angusta dalla presenza di due moli con andamento parallelo alla testa dell'insenatura. La cala è banchinata ad ovest e a nord e fornita di bitte ed anelli. Il molo occidentale è ampio, accessibile anche ad auto e protetto da un muro paraonde; un moletto, all'interno della cala, limita alla sua destra l'area dove è consentito l'ormeggio e dove si può fruire di un servizio di alaggio e di rifornimenti di prima necessità. Dalla Chiaiolella si può raggiungere, attraverso un ponte pedonale, la vicina isoletta di Vivara, che non ha alcuna possibilità di attracco, ma costituisce senza dubbio un'attrazione in più per i turisti che approdano a Procida, in quanto si presenta integra nelle sue strutture naturali fondamentali e salva da quelle forme di degradazione ambientale e di speculazioni edilizie che hanno devastato le vicine e più famose isole partenopee. Infatti Vivara è un'*oasi di protezione*, sottoposta al controllo del Centro meridionale « Pro Natura Vivente » che vi opera dal 1974, con un osservatorio naturalistico e una stazione per l'inanellamento di uccelli migratori¹⁷, e sarebbe auspicabile che venisse ripreso l'accantonato progetto di creazione del *delfinario* nel golfo di Genito.

Una simile iniziativa, oltre ad avere un chiaro valore scientifico e a rappresentare la prosecuzione a mare del parco naturale terrestre, costituirebbe un esperimento *turistico* unico in Italia e un esempio raro di combinazione tra cultura e svago, che non mancherebbe di avere ripercussioni positive sull'economia procidana, potendo inserire l'isola in circuiti turistici, anche se ci pare doveroso segnalare i pericoli di una operazione che

¹⁷ E. MANCINI, *Op. cit.*, p. 226.

esige interventi oculati e piena purezza di intenti, per non trasformarsi in un ennesimo appiglio alla speculazione¹⁸.

4. - Uno spazio angusto per un diportismo attivissimo: i porti napoletani.

Gli approdi turistici da Capo di Posillipo a Portici registrano il numero di presenze più continuato nel corso dell'anno di tutto il tratto settentrionale campano, di cui rappresentano il principale nodo di traffico. Inoltre la città di Napoli costituisce un indubbio richiamo anche per le imbarcazioni non locali sicché una puntata in uno dei suoi porti turistici è inevitabile anche per quegli yachts che toccano il litorale partenopeo per sostare prevalentemente negli approdi delle isole o delle altre rinomate località vicine.

Napoli conta quattro approdi esclusivamente destinati al diporto: Posillipo, Mergellina-Sannazzaro, S. Lucia e Molosiglio, in quanto il porto grande è riservato alle navi mercantili e passeggeri. Ad essi, per puro dovere di precisione, va aggiunto il piccolissimo porticciolo Manzi, immediatamente a est del Capo Posillipo, che può offrire riparo solo a piccole imbarcazioni e che dispone di una scogliera di protezione spesso inondata e parzialmente sommersa durante le mareggiate. Tutta la costa da Marechiaro a Posillipo, d'altronde, soprattutto nei mesi estivi, pullula di natanti medio-piccoli o piccolissimi che, nell'inverno, vengono tirati a secco sulla riva o rimessati nelle cavità naturali della zona, oppure trasportati altrove.

Lo scalo di Posillipo, costruito su iniziativa del CONI per le Olimpiadi del 1960 e dato in concessione all'omonimo Circolo Nautico, è protetto da un lungo molo a scogliera che, protendendosi per 150 m, chiude e ripara ad ovest e a sud uno specchio d'acqua accessibile da levante attraverso un'imboccatura larga 30 m. La modesta ampiezza dell'approdo, che ha una superficie utile di circa 400 m², fa sì che ad esso accostino solo le piccole unità da diporto che possono servirsi delle attrezzature del circolo, consistenti in 15 prese d'acqua ed in altrettante di corrente sulla banchina, in uno scalo di alaggio con gru e in un

¹⁸ F. TASSI, *Parchi nazionali e riserve naturali*, Milano, Angeli, 1976.

telefono. Inoltre è possibile rifornirsi di gas combustibile e di aria per sommozzatori nonché di viveri e avvalersi del servizio di guardiania svolto dagli ormeggiatori del circolo. Il porticciolo, infine, al pari degli altri di cui andiamo trattando, è avvantaggiato dalla sua ubicazione nel cuore di una città popolosa e ricca di attrattive turistiche qual è Napoli, dove si possono reperire le più svariate risorse ricettive ed una vasta gamma di servizi.

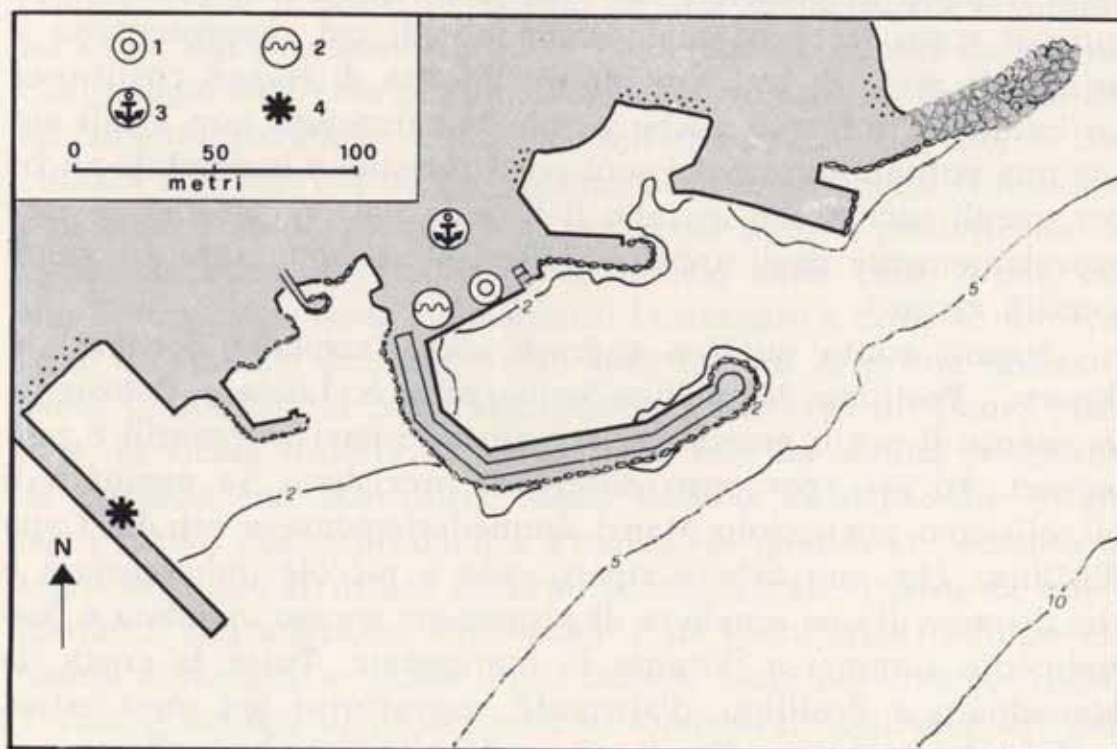


Fig. 11. — Il porticciolo di Posillipo: 1. prese d'acqua; 2. prese elettriche; 3. Circolo Nautico; 4. stabilimento balneare.

Il più importante approdo partenopeo è quello di Mergelina-Sannazzaro, che si apre in un'insenatura della rada di Napoli, chiusa a sud da un molo frangiflutto lungo 400 m e banchinato per oltre due terzi in cemento e per il rimanente in legno. Nello spazio interno si protendono dalla riva, in direzione sud-est, tre moli che chiudono la darsena destinata alle imbarcazioni da diporto. Gli yachts di maggiori dimensioni attraccano all'interno del molo frangiflutto, fornito di prese d'acqua, distributore di carburante e cabina telefonica. Altri distributori e cabine sorgono all'interno della darsena che è anche munita di gru fissa, mentre il terzo pontile più esterno è riservato agli aliscafi che

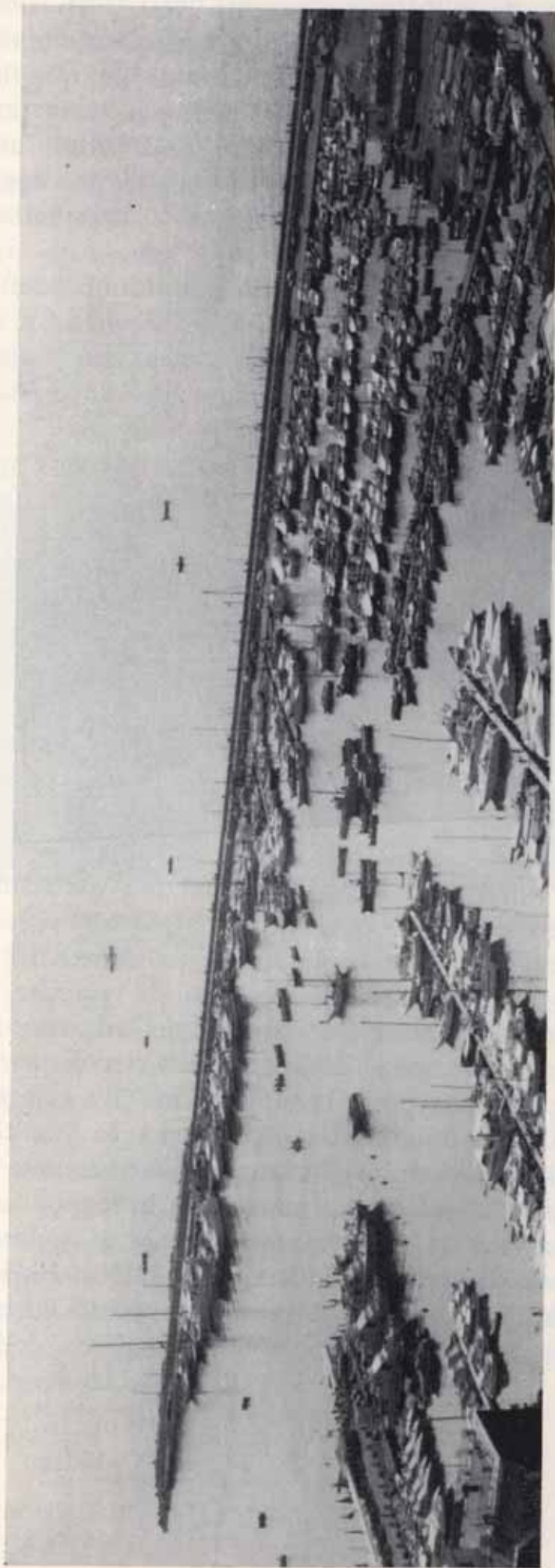


Fig. 12. — Il porto turistico di Mergellina: le barche si addensano lungo il molo frangiflutti dove attraccano i natanti maggiori e lungo i pontili in legno sulla destra, riservati in genere alle imbarcazioni medio-piccole. In primo piano, sulla sinistra, il molo di sottoflutto al quale si ormeggiano le motovedette della Guardia di Finanza e, al centro, i due pontili per natanti di stazza medio-grande.

collegano Napoli alle isole e a Sorrento. Nel porticciolo turistico operano due ditte specializzate per l'assistenza marinara e numerosi ormeggiatori effettuano servizio di guardiania.

Mergellina-Sannazzaro costituisce l'area più vasta tra quelle destinate al diporto nautico nell'ambito della città, anche se manca di alcuni servizi e soprattutto di aree di parcheggio. Infatti lo scalo immette a terra direttamente in una delle principali direttrici del traffico cittadino che, come tutti sanno, è tra i più caotici d'Italia. L'approdo non può dunque definirsi in senso pieno un porto turistico, e potrebbe apparire, a chi non conosce i problemi del capoluogo partenopeo, un ripiego momentaneo in attesa — breve — di una soluzione adeguata. Quanto diversa è la realtà!

Nella rada di Mergellina, tra il porto anzidetto e quello di S. Lucia, è possibile, per le imbarcazioni più piccole, l'ancoraggio all'interno delle numerose scogliere frangiflutto che bordano quasi per intero il tratto di costa in questione.

Adiacente a Castel dell'Ovo, sull'isolotto di Santa Lucia, è il porticciolo omonimo, protetto da una scogliera che si estende in direzione nord-sud con la parte terminale verso nord-est per favorire l'accesso al canale di imbocco. All'interno si trovano due darsene banchinate e diversi pontili in legno, gestiti da privati e dai clubs nautici Savoia, Rari Nantes e Italia, ma le imbarcazioni di maggiore stazza ormeggiano nella darsena settentrionale. Il porticciolo gode di condizioni favorevoli, quali la presenza del contiguo Borgo Marinaro che offre una vastissima gamma di attrezzature per il rifornimento, la riparazione e il rimessaggio dei natanti (organizzato in modo da consentire il varo anche d'inverno), ma risente del pericolo di risacche, quando spirano i venti meridionali, e dell'esiguità dello spazio. La guardiania è affidata a privati o ai dipendenti dei circoli.

Anche nella zona compresa tra Castel dell'Ovo e il porticciolo di Molosiglio è possibile l'ancoraggio su fondo buon tenitore. L'approdo turistico del Molosiglio è costituito da una darsena protetta a sud da una scogliera, banchinata in legno, cui attraccano i più grossi yachts; nell'interno, invece, ormeggiano le imbarcazioni minori che fruiscono di servizi in banchina (acqua, carburante e gru di alaggio) e della presenza della Lega Navale e del Circolo Nautico Canottieri Napoli. L'angustia della darsena

na rende il porticciolo sempre sovraffollato e quindi poco utilizzabile da natanti di passaggio verso i quali, al contrario, dovrebbe essere più aperto.

Nonostante il forte afflusso di imbarcazioni diportistiche, che superano nei mesi estivi le 1800 unità al giorno, gli approdi partenopei appaiono decisamente insufficienti rispetto alla potenzialità nautica di Napoli e del suo vasto retroterra. Infatti, se



Fig. 13. — Barche ormeggiate negli stretti spazi tra le scogliere frangiflutto e la costa lungo la via Caracciolo.

si tien conto che « ... il porticciolo turistico è innanzitutto un fatto terrestre, in quanto legato alle condizioni naturali ed umane del retroterra »¹⁹, si dovrebbe dedurre che gli scali partenopei godono di diversi vantaggi, quali l'ampia area di attrazione e lo sviluppo delle vie di comunicazione. Per la regione partenopea il problema viene a ribaltarsi, in quanto la città non ha potuto — o saputo — ottenere un sistema di approdi consono alle esigenze della sua clientela nautica, nazionale e internazionale. La situazione si presentava preoccupante già quindici anni fa per

¹⁹ E. LEARDI, *Op. cit.*, p. 21.

« la completa saturazione della disponibilità complessiva, con la conseguente incapacità di assorbimento di ogni ulteriore flusso »²⁰.

Da allora ad oggi tale condizione si è andata aggravando in modo allarmante, in quanto, a fronte della stazionarietà delle infrastrutture e degli spazi, si è molto accresciuta la domanda soprattutto locale e di conseguenza il grado di concentrazione ha oltrepassato ogni limite.

La precarietà degli approdi partenopei è provocata inoltre da altri fattori, quali *in primis* l'inquinamento costiero e la commistione, indubbiamente nociva, tra mezzi da diporto, militari (Guardia di Finanza), di contrabbando, pescherecci. Il quadro d'insieme peggiora ulteriormente quando a tutto ciò si aggiunge la vicinanza degli attracchi destinati agli aliscafi che collegano Napoli alle isole, i quali, oltre che dal pontile di Mergellina-Sannazzaro, si muovono pure dal Molo Beverello, contiguo al porticciolo di Molosiglio. Se si pensa che con trenta partenze al giorno ed altrettanti arrivi, cui vanno aggiunte le 24 corse con ritorno effettuate dai vaporetto, sono stati trasportati nel 1981 4 milioni di persone²¹, si può avere un'idea del ritmo convulso del traffico nelle acque del golfo di Napoli, che certo non può giovare ad un equilibrato sviluppo del diportismo nautico e fa scegliere spesso in alternativa scali meno importanti e attrezzati, ma anche meno intasati.

Ora si vorrebbe risolvere questa situazione drammatica separando il traffico passeggeri di aliscafi, vaporetto e traghetti sia da quello commerciale, sia da quello da diporto, e destinandogli uno spazio al Molosiglio. In tal modo l'approdo di Mergellina verrebbe restituito interamente alle imbarcazioni diportistiche con indubbi vantaggi per la riorganizzazione degli scali turistici partenopei. Ma non basta; occorre ristrutturare e ampliare tutti gli approdi esistenti e, soprattutto, potenziare il porticciolo di Santa Lucia, che diventerebbe in tal modo l'attracco dei circoli nautici, oltre a Posillipo.

Per l'area partenopea sembra ipotizzabile solo un processo di integrazione e sviluppo di tutti gli scali che, puntando sulla

²⁰ Cfr. Atti del Conv. naz. *Per un sistema dei porti turistici...* cit., Tomo I, p. 510.

²¹ Fonte: EPT di Napoli, *Bollettino Statistico*, Anno XX, n° 4, 1981.

differenziazione di importanza²², consenta la costituzione di un sistema comprensivo dei porti di Mergellina e Santa Lucia, già raccordati dalla zona litoranea, in cui sorgono le principali strutture alberghiere napoletane, sgravati di una parte del traffico minore che dovrebbe essere convogliato verso gli altri approdi partenopei. Così, se non è possibile inventarsi spazi che non esistono, una più razionale organizzazione ottenuta attraverso il potenziamento delle strutture esistenti consentirebbe un miglioramento della situazione attuale in cui appare carente la ricettività, anche perché non è mai stata affrontata l'annosa questione della gestione dei porti minori.

La metropoli partenopea vive uno dei momenti più difficili della sua esistenza: la crisi economica nazionale, la debolezza dell'apparato industriale, la crescita della popolazione urbana, nonostante la diminuzione delle nascite, sono le questioni più preoccupanti, aggravate dal terremoto del 1980.

Se il turismo, benché poggi su strutture traballanti, continua ad essere una delle poche voci attive della travagliata economia comunale, conviene puntare maggiori sforzi su di esso, sviluppandone un ambito che può dare grossi introiti, senza procurare ulteriori e più gravi congestioni a terra.

5. - I porti vesuviani, intermediari tra grandi regioni turistiche.

La costa vesuviana, che va da Portici a Castellammare, ha avuto nel passato una funzione turistica ed insediativa di gran rilievo, com'è testimoniato dalla lunga teoria di ville settecentesche, ma ha mutato volto ed attività in tempi recenti con il progressivo espandersi dell'area urbana ed industriale di Napoli. Anche i porti hanno accentuato il loro carattere commerciale, e la condizione di declino in cui versa il pur ricco patrimonio ambientale e l'inquinamento del mare hanno impedito il richiamo di un turismo nautico di tipo indipendente. Gli approdi vesuviani, pertanto, difficilmente sono interessati da un flusso stabile e continuato ed hanno un carico diportistico limitato sia

²² Il Leardi definisce *densità intercalare* l'avvicendamento su un tratto di costa di porticcioli di importanza diversa (Cfr. E. LEARDI, *Op. cit.*, p. 26).

come numero di natanti, sia come durata dell'attracco, generalmente ridotto ad 1-2 giorni. D'altronde anche qui la commistione tra funzioni ricreative e mansioni commerciali non giova né all'una né all'altra forma di attività, limitando lo sviluppo di entrambe.

Portici, primo dei centri litoranei vesuviani, può contare su un porto che è costituito da una spiaggia lavica in corrispondenza della quale un molo a gomito con il primo braccio rivolto verso nord-ovest e il secondo verso nord/nord-est ha creato uno specchio d'acqua riparato. Il porto, ben protetto (solo con i venti di sud-ovest c'è talora pericolo di risacche), ha diverse strutture di base, ma non riserva allo stato attuale alcuno spazio alle imbarcazioni da diporto, che attraccano generalmente verso il centro della rada su gavitelli e si ancorano sul fondo dell'avanporto che è l'unico buon tenitore della zona, perché presenta per lo più fondali di roccia lavica, in taluni punti ricoperti da uno strato sottile di sabbia compatta. A limitare ancora di più le funzioni turistiche contribuiscono le prescrizioni, che vietano, ad esempio, l'accesso in banchina a veicoli non autorizzati. Eppure Portici rappresenta l'unico punto di ancoraggio intermedio tra Napoli e Torre del Greco e per questo motivo, unitamente alla presenza nell'area di cantieri specializzati e di officine per la costruzione e riparazione di motori marini, sarebbe necessario che risultasse più aperto alla nautica da diporto.

Purtroppo la vicinanza dell'area industriale di Napoli-San Giovanni a Teduccio e della darsena petroli non consente il rispetto di simili esigenze ed ha giocato un ruolo negativo anche nel progetto di creazione di un porticciolo turistico nella vicina Ercolano²³ che avrebbe potuto contare sull'attrazione degli scavi archeologici. A favore della realizzazione di tale infrastruttura c'era anche la considerazione che Ercolano costituisce l'unica città costiera con oltre 50.000 abitanti a non possedere un porto, sin dai tempi in cui quello romano denominato Resina, denso di traffici con il Mediterraneo meridionale e orientale, fu distrutto dall'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. Ma le aspettative

²³ Cfr.: «Atti del Convegno Naz. Per un sistema dei Porti turistici», *Op. cit.*, Tomo II, p. 283.

degli Ercolanesi sono state ben presto eluse e il progetto è stato — pare definitivamente — accantonato.

Struttura analoga a quella di Portici, ma con ampiezza maggiore, ha il porto di Torre del Greco. Qui la spiaggia lavica ad est ed un lungo molo ad ovest, leggermente curvilineo ed orientato verso sud, chiudono una rada non completamente riparata, cui si accede da un'ampia imboccatura limitata ad ovest da una scogliera di 40 m, congiunta al molo e parzialmente sommersa. Sulla riva si susseguono i capannoni e gli scivoli di alcuni buoni cantieri navali, l'edificio della Capitaneria e quello del locale Circolo Nautico Turris, che usufruisce di un molo di sottoflutto cementato e munito di fanale. Sul lungo molo esterno si trovano prese d'acqua e distributori di carburante, ma attrezzature simili si possono reperire anche sulla banchina della Capitaneria. Le imbarcazioni da diporto ormeggiano di solito sul lato di levante del molo principale e di quello di sottoflutto, nello spazio libero o in quello riservato al Circolo Nautico e durante l'estate, anche a pontili galleggianti aggiuntivi.

Va detto inoltre che il porto risente di alcuni fattori negativi, come gli sbocchi delle fogne, che contribuiscono, con lo scarico di rifiuti solidi, ad intasare il porto anche per il gioco delle correnti che entrano nella rada dell'imboccatura, indifesa contro i venti meridionali.

La funzione turistica di Torre del Greco è senza dubbio scaduta, ma riservano attrattive l'ascesa al Vesuvio e la visita alle fabbriche del corallo che conservano vive le tradizioni artistiche ed hanno reso la cittadina celebre nel mondo. Nello scorso anno il Consiglio comunale ha approvato un progetto per la realizzazione di un porto per 5000 posti barca, ma tale iniziativa, pur se ha preso spunto da un precedente piano del Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, non ci pare inserita in una programmazione di ampio respiro e perde perciò valore, a parte il fatto che non abbiamo alcun elemento per ipotizzare una data di inizio effettivo dei lavori.

Il porto di Torre Annunziata è, rispetto a quelli già esaminati, più grande e frequentato, anche se soprattutto da imbarcazioni e navi per il commercio, ma la presenza della contigua spiaggia con gli stabilimenti balneari e la prossimità a Pompei fanno sì che ci sia un certo flusso turistico — anche marinaro — che potrebbe essere potenziato, migliorando le attuali condizio-

ni di ormeggio e di assistenza nautica. La rada è cinta dal lungo molo di ponente, curvato leggermente verso SE e destinato alla nautica da diporto e ai pescherecci, mentre al traffico mercantile sono riservati il molo di levante che, perpendicolare all'altro, restringe l'imboccatura del porto, e la Calata Crocelle, vale a dire il tratto — interamente banchinato — rivierasco, dove sono ubicati anche gli edifici della Capitaneria e della Dogana. Le imbarcazioni da diporto possono attraccare anche alle boe situate nella rada ai due lati del molo di levante oppure gettare le ancore sul fondo che è ottimo tenitore all'esterno dell'isobata di 10 m, mentre nell'ambito portuale gli apporti alluvionali del fiume Sarno, che tendono ad interrare la darsena, rendono necessarie periodiche escavazioni e impediscono un ancoraggio sicuro. Nonostante l'ampiezza del porto e l'importanza della cittadina retrostante, le attrezzature e i servizi portuali scarseggiano: prese d'acqua sono solo sul molo di levante e sulla Calata Crocelle dove non è consentito alle imbarcazioni da diporto di attraccare; per il rifornimento da distributori e per il reperimento di altri generi di prima necessità si deve ricorrere agli esercizi commerciali dell'abitato. È invece possibile usufruire dei servizi di alcune officine da riparazione, munite di scali di alaggio con verricello elettrico e di capannoni da rimessa.

Gemelle nel nome, le due cittadine vesuviane sono accomunate dunque dalla medesima funzione prevalentemente di tipo commerciale ed hanno riservato poco spazio al turismo. Ciò non toglie che nel quadro di una ristrutturazione dei loro porti sia auspicabile che vengano rivalutate anche le attività diportistiche per contribuire al compimento di un sistema integrato di servizi marinari lungo tutto il golfo partenopeo.

Castellammare di Stabia, « naturale cerniera tra Penisola Sorrentina, Piana del Sarno e metropoli partenopea »²⁴, vanta una ricca tradizione marinara e cantieri navali rinomati sin dai tempi borbonici. Il suo porto, chiuso ad ovest dal lungo molo foraneo e ad est dal piccolo molo Quartuccio, è aperto ai venti di nord/nord-est, piuttosto frequenti in inverno. Alle imbarcazioni da diporto è generalmente (salvo altre disposizioni della locale Capitaneria di Porto) destinato uno spazio presso il molo di

²⁴ T. D'APONTE, *La piana del Sarno, Le trasformazioni dell'assetto territoriale*, Napoli, Ist. Geogr. e di Geogr. Econ. dell'Università, Memorie di Geografia economica e antropica vol. XI, 1979, p. 153.

sottoflutto, in promiscuità con i pescherecci, e presso la banchina del Mare Morto, destinata altresì alle operazioni di alaggio e messa a mare delle imbarcazioni, nonché al rifornimento di carburante e di acqua. È anche possibile, a condizioni di vento favorevole, sostare in rada ancorando sul fondo buon tenitore. Castellammare di Stabia è indubbiamente lo scalo più attrezzato

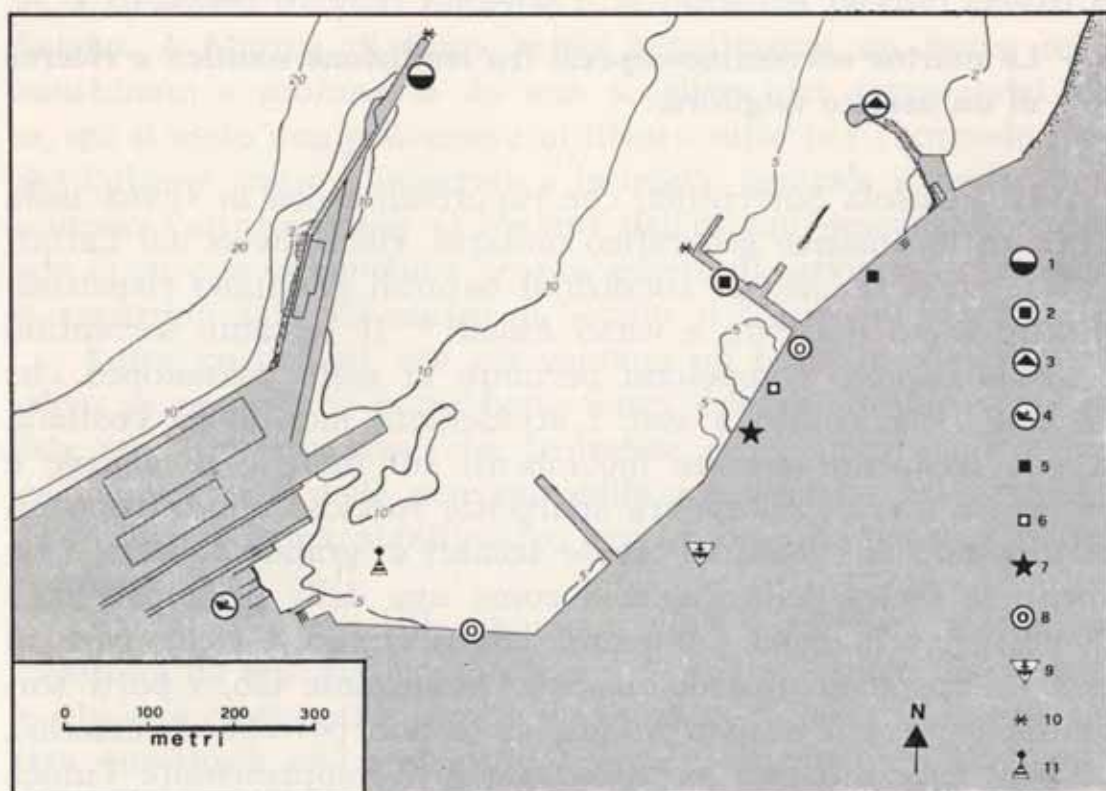


Fig. 14. — Il porto di Castellammare: 1. molo foraneo; 2. molo sottoflutto; 3. molo Quartuccio; 4. cantiere e officina riparazioni; 5. gru fissa; 6. gru mobile; 7. rifornimento carburante; 8. prese d'acqua; 9. dogana e capitaneria; 10. fanali; 11. boa d'ormeggio.

di tutta l'area in esame, ma « purtroppo esso è in posizione eccentrica rispetto alla Costiera [sorrentina] e, pertanto, non si inserirà convenientemente nel circuito marittimo del turismo nautico fino a quando gli altri centri non si saranno più organicamente adeguati rispetto alla funzione che potrebbero svolgere in campo nautico »²⁵. La ragione più valida di attracco nel

²⁵ M. SORICILLO, *Il porto di Meta di Sorrento, nel quadro turistico della costiera sorrentina*, Atti del Conv. Naz. « Per un sistema... », cit., Tomo II, p. 382.

porto di Castellammare non è costituita perciò dai richiami turistici, peraltro apprezzabili (terme, scavi escursioni nei dintorni), ma dalla presenza delle officine dei cantieri navali che offrono servizi di ottima levatura. Pertanto la sosta delle imbarcazioni da diporto è generalmente breve e legata più che altro a motivi contingenti.

6. - Le marine sorrentino-capresi fra tradizione nautica e ricerca di un assetto migliore.

La Penisola Sorrentina, che rappresenta con la vicina isola di Capri un insieme geografico unitario, viene divisa dai Lattari in due costiere che per condizioni naturali gravitano rispettivamente verso Sorrento e verso Amalfi²⁶. Il versante sorrentino e l'isola caprese competono pertanto al golfo partenopeo che da essi viene chiuso a sud. L'accidentata morfologia costiera, con le frequenti terrazze incombenti sul mare e le piccole e numerose marine chiuse tra sporgenze rocciose che offrono un certo riparo dai venti, ha creato scenari di grande bellezza e favorito la scelta della Penisola come una delle principali zone di villeggiatura della Campania, contribuendo a richiamare in essa un cospicuo turismo nautico. Nonostante ciò, i porti sorrentino-capresi non sono né grandi (e non potrebbero esserlo), né ben attrezzati, pur potendo tale area rappresentare l'unica vera alternativa alla congestionata zona partenopeo-ischitana, per l'alto potenziale di sviluppo della nautica diportistica.

Il primo porticciolo è quello di Vico Equense, che sorge in una breve insenatura sabbiosa tra due tratti di costa alta immediatamente a nord-est del centro omonimo. Esso è costituito da una scogliera con andamento sud-ovest/nord-est e da tre brevi pontili, di cui il più lungo (20 m), cementato e munito di anelli da ormeggio, è destinato ai pescherecci e ai natanti da svago. A queste esigue attrezzature corrispondono strutture altrettanto semplici: non ci sono prese d'acqua in banchina, ma una sola fontana, non esistono officine di riparazione di scafi

²⁶ D. RUOCCO, *Geografia Regionale della Campania*, Napoli, SEN, 1969, p. 94.

e motori, e anche il rifornimento di carburante avviene con difficoltà. In prossimità dello specchio d'acqua portuale c'è uno scoglio, detto Margherita, nei cui paraggi le imbarcazioni possono ancorare. Peraltro ad attirare d'estate un cospicuo numero di visitatori marinari bastano la bellezza del sito e la possibilità di usufruire dei servizi degli stabilimenti balneari. Il vicino approdo di Marina di Equa è situato a levante di Punta Scutolo, a sud-ovest di Vico Equense e ai piedi del piccolo centro di Seiano. A Marina di Equa esiste attualmente un breve molo banchinato e prolungato da una scogliera per complessivi 125 m, ma il molo non può essere utilizzato tutto per l'approdo, perché l'ultimo tratto è interrato e in quello centrale i fondali consentono l'attracco solo ai natanti dall'esiguo pescaggio; inoltre non si ritrova in banchina nessun genere di servizi e rifornimenti, reperibili solo nel centro di Seiano, a 125 m sul mare.

I due porticcioli, che già vantano un buon traffico diportistico, se potenziati, potrebbero senza dubbio divenire una valida struttura ricettiva, che fruirebbe del supporto, oltre che degli alberghi e delle pensioni della zona, anche dei campeggi di Marina di Equa, significativo per un turismo nautico di tipo familiare.

Punta delle Gradelle chiude a nord una vasta insenatura costituita da due marine, di Meta e di Alimuri, separate da quello che con molto ottimismo è detto *porto* di Meta, cioè una gettata curvilinea che isola uno specchio d'acqua più tranquillo e consente l'attracco nella parte più interna, banchinata. Il porto risulta protetto dai venti settentrionali e orientali ed esposto al maestrale, contro il quale la banchina orientata da sud-ovest a nord-est non basta ed occorrerebbero ben più grosse opere di difesa. Quindici anni fa il Soricillo, descrivendo le attrezzature della banchina Marisco, di cui precisava altresì l'epoca di costruzione (1884) e di rifazione (1925), così si esprimeva: « Questo è il porto di Meta di Sorrento, poco funzionale per la mancanza di ogni tipo di attrezzatura, di qualsiasi genere di servizio, ... per i bassi fondali dovuti anche alla sedimentazione di materiali trasportati dal Rio di Meta ». A proposito del progetto (1960) di un porto di IV^a classe ad Alimuri, egli auspicava che un'operazione di questo genere potesse essere pilota di analoghe iniziative tese a sviluppare un sistema integrativo di por-

ti in centri naturalmente interconnessi tra loro²⁷. Ma quindici anni (e ben 23, se si tien conto della data iniziale del progetto) non sono serviti ad altro che a fare iniziare dei lavori per la costruzione di un molo di sopraflutto orientato verso nord e avente origine dalla testata del vecchio molo, il quale non offre neppure ormeggi sicuri. Pertanto il maggior numero di imbarcazioni si ancora, d'estate, nella rada a nord-est della secca della Pila, sul fondo buon tenitore, anche se più esposto ai venti. Ogni commento ci sembra superfluo e rimandiamo alla discussione sulla potenzialità del turismo nautico; ci preme qui solo ricordare l'antica vocazione marinara di Meta di Sorrento, che è stata — e continua ad esserlo — mortificata nel nostro secolo, nonostante il passato glorioso che la vedeva sin dal secolo XIII attivo centro cantieristico, la cui tradizione è continuata dai piccoli cantieri ancora operanti.

Non molto diverse si presentano le condizioni degli ultimi quattro scali di Marina di Cassano, S. Agnello, Sorrento e Marina della Lobra.

Il primo è l'approdo di Piano di Sorrento ed è protetto da un molo di 150 m, per oltre 1/3 banchinato e per il resto a scogliera, dotato di colonne di ormeggio, anelli e parabordi in legno. I bassi fondali (al massimo 2 m di profondità) rendono l'approdo inagibile alle imbarcazioni dal pescaggio maggiore; inoltre le attrezzature sono esigue, perché non ci sono né prese d'acqua né distributori in banchina, mentre esiste uno scalo di alaggio e una piccola officina per il rimessaggio invernale e per riparazioni di vario genere. Sono previsti (ma abbiamo dato prova dell'esasperante lentezza dei tempi di attuazione delle opere nautiche nella zona!) il prolungamento della banchina — di cui sono in atto i lavori — e la costruzione di un molo di sottoflutto ad est dell'attuale; ma per il momento le imbarcazioni, piccole e assai numerose in estate, si ancorano prevalentemente sul fondo buon tenitore di un'area posta a circa 500 m dalla riva, protetta dai venti settentrionali e orientali, piuttosto pericolosi per la loro intensità.

Per l'antica tradizione della marineria locale, ancor oggi perpetuata dall'abilità dei carpentieri dei non grandi ma assai

²⁷ M. SORICILLO, *Il porto di Meta di Sorrento nel quadro turistico della costiera sorrentina*, «Atti del Conv. Naz.», cit., Tomo II, p. 384.

rinomati cantieri ivi operanti, Piano di Sorrento esercita una notevole attrazione sui diportisti nautici ed esige al più presto uno scalo adeguato.

Prossimo alla Marina di Cassano è il piccolissimo approdo di S. Agnello, dove un breve pontile con direzione sud-est/nord-ovest e una scogliera a gomito chiudono un'esigua rada che può ospitare una ventina di imbarcazioni.

Il porto più importante del versante settentrionale della Penisola è quello di Sorrento, favorito dalla buona posizione e



Fig. 15. — Sorrento: il porticciolo di Marina Grande con le barche tirate a secco sulla riva.

dalla suggestività dei dintorni; esso è nettamente primo, nonostante la pochezza delle strutture e delle attrezzature specifiche. Infatti l'approdo di Marina Piccola, su cui incombe il pianalto del centro urbano, è costituito da uno specchio d'acqua parzialmente protetto dai venti occidentali da un molo a gomito banchinato e munito di bitte e anelli. Di questo molo viene riservata specificamente ai natanti da diporto la sezione più interna e meno profonda, dove esiste anche un pontile di legno su palafitte, con parabordi, molto utile per lo sbarco e l'imbarco dei turisti marinari che arrivano anche con gli aliscafi da Napoli e

dalle isole partenopee. Altri pontiletti in legno vengono montati d'estate su palafitte fissate alla sottile striscia sabbiosa rivierasca per l'alto numero delle barche stazionanti. Presso il molo principale esistono uno scalo d'alaggio, prese d'acqua (private) e distributori di benzina, nonché qualche esercizio di generi nautici. Ormeggiatori e guardiani locali effettuano la sorveglianza delle imbarcazioni; nella zona si trovano diversi cantieri. Lo spazio riservato ai natanti da diporto è però assolutamente insufficiente e la maggior parte di essi deve ricorrere all'ancoraggio in rada che — per l'apertura ai venti settentrionali — non è scevro da pericoli, oppure alla banchina della vicina Marina Grande, peraltro utilizzata dai pescherecci e occupata parzialmente in estate dalle cabine di uno stabilimento balneare; inoltre le operazioni di rimessaggio hanno un costo elevato. Tutto ciò contrasta con l'enorme potenziale turistico del centro di Sorrento, senza dubbio uno dei più conosciuti a livello internazionale e degno di essere servito da infrastrutture nautiche di portata pari a quella delle altre, turistiche in senso lato²⁸.

La Marina di Puolo, che si apre tra i due capi di Sorrento e di Massa, non ha alcuna attrezzatura specifica per il diporto nautico, ma ciò nonostante è molto frequentata d'estate dalle imbarcazioni che si ancorano sul fondo buon tenitore della piccola baia; data la buona posizione dell'attivo centro peschereccio, lo scalo potrebbe essere facilmente potenziato mediante la creazione di strutture idonee alla nautica e il prolungamento dei piccoli moli e della scogliera occidentale.

L'ultimo approdo del versante sorrentino settentrionale è quello di Marina della Lobra, lo scalo marittimo di Massa Lubrense. Anche in questo caso ci troviamo di fronte ad un'area dall'enorme capacità attrattiva solo in minima parte sfruttata. Infatti, come affermava il Soricillo, « se teniamo conto che Massa Lubrense è uno dei centri turistici della costiera sorrentina che si presenta con le migliori prospettive di sviluppo, evidente appare l'opportunità di realizzare le indispensabili opere di ristrutturazione portuale, affinché possa inserirsi più proficuamente nel contesto economico nel quale è ormai predominante l'attività turistica »²⁹. Ma i miglioramenti apportati all'ap-

²⁸ M. SORICILLO, *Il porto di Meta...*, cit., p. 386.

²⁹ M. SORICILLO, *Op. cit.*, p. 387.

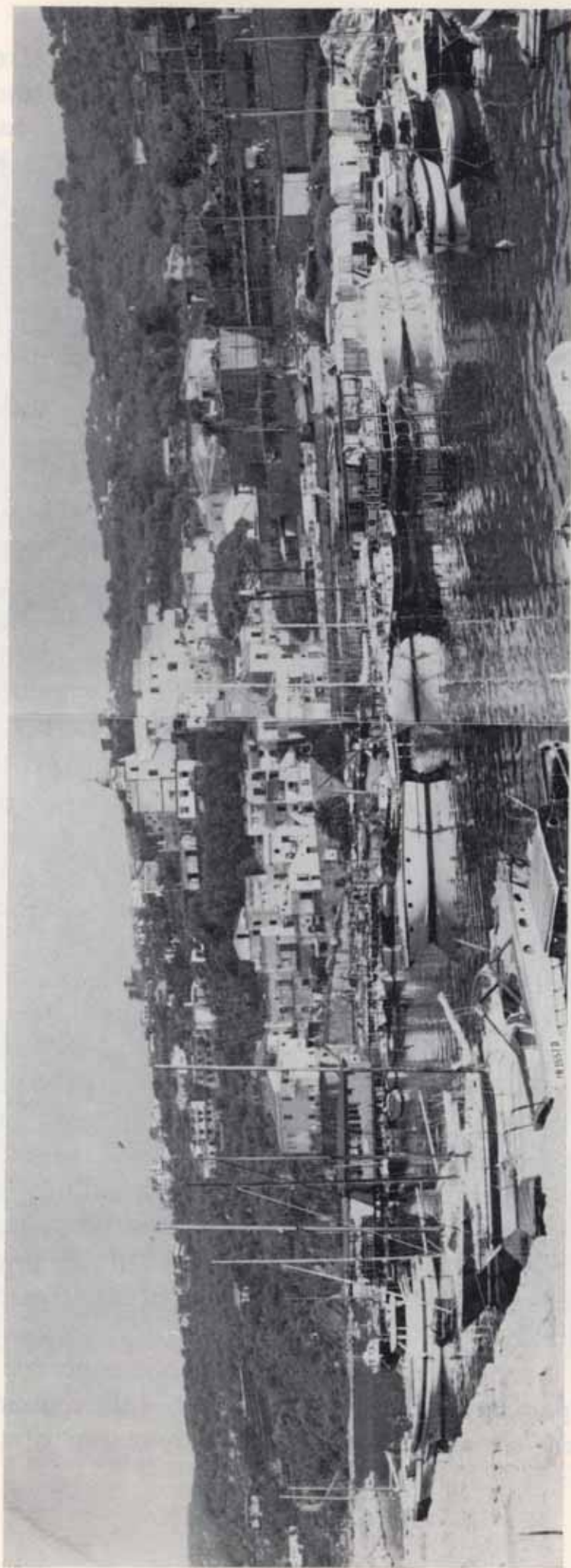


Fig. 16. — L'affollato porticciolo di Marina della Lobra visto dalla scogliera (in primo piano a sinistra) che chiude la rada e che accoglie, per l'esiguità dello spazio banchinato, numerose imbarcazioni. L'abitato è dominato dalla chiesa e dal convento francescano di S. Maria della Lobra.

prodo, nonostante le istanze, sono stati minimi, a fronte del notevole aumento di natanti, che ha peggiorato la situazione. Il porticciolo è chiuso da una scogliera che parte dalla radice del promontorio, si appoggia al centro ad uno scoglio e si protende per circa 200 m parallela alla riva per incurvarsi nella parte terminale a chiudere una rada ben protetta cui si accede a nord-est da un'imboccatura alquanto esigua. I bassi fondali e la presenza di scogli e secche rendono lo spazio interno poco agibile per i natanti maggiori (con un pescaggio superiore ad 1,5 m). La spiaggia è occupata da alcuni stabilimenti balneari che forniscono a richiesta acqua e fusti di carburante, ma senza dubbio questo tipo di attrezzatura di fortuna è indegno di una località rinomata come Massa Lubrense, che meriterebbe più di un semplice porto-rifugio, visto che ci sono le condizioni per la costruzione di un grande porto turistico in corrispondenza della Chiaia.

Sotto alcuni aspetti gli approdi capresi presentano caratteristiche analoghe. Di questi il più compiuto è quello di Marina Grande, di cui è in atto un ingrandimento a scopi specifici turistici, che ha dato luogo a molte polemiche, come si vedrà meglio in seguito.

Guardato dall'alto dell'abitato di Capri, il porto di Marina Grande appare come un'ampia distesa di acqua tranquilla, racchiusa e protetta dai due moli — principale e di sopraflutto — che si spingono dalla riva a ovest/nord-est e ad est/nord-ovest a guisa di chele di granchio. In corrispondenza dell'imboccatura dalla zona denominata Fortino si protende verso N un moletto di sottoflutto (*Banchinella*) che separa il porto commerciale ad O dal porto turistico ad E; all'interno di quest'ultimo, è possibile individuare un'area ulteriormente protetta da una banchina a gomito che è detta *Darsena* ed è gestita, come del resto tutto il porto turistico, da privati, che assegnano in quest'area posti fissi su prenotazione. I moli e le banchine sono tutti forniti di anelli e bitte e i fondali sono abbastanza profondi; le infrastrutture e i servizi offerti sono di vario tipo e nel complesso sufficienti a soddisfare le principali esigenze nautiche, anche se ci si sarebbe aspettato di più da un'opera tanto discussa nella fase della sua realizzazione.

Carente è invece la situazione per ciò che concerne il rimessaggio e la riparazione delle imbarcazioni. Infatti mancano officine e cantieri, né esistono allo stato capannoni di rimessa e



Fig. 17. — Capri: Il porto turistico di Marina Grande chiuso dai moli principale e di sopraflutto. Sulla destra la banchina a gomito cinge la *Darsena*, all'esterno della quale si trova il porto commerciale. La foto, scattata a mattina inoltrata quando già una parte delle imbarcazioni erano uscite dal porto, non dà un'idea esatta dell'entità del traffico diportistico caprese.

l'unica struttura è costituita da due gru mobili di alaggio. Nonostante la suddivisione operata tra porto turistico e porto commerciale, anche in quest'ultimo, durante i mesi estivi di maggiore afflusso, attraccano imbarcazioni da diporto di dimensioni medio-piccole nei pressi della banchina rivierasca, all'altezza dei distributori di benzina e nafta.

La costruzione del porto turistico di Caterola fu progettata negli anni Cinquanta ed ebbe i primi finanziamenti dal Ministero dei Lavori Pubblici già nel 1959. La fase attuale dei lavori dovrebbe essere l'ultima ed entro il 31 dicembre 1982 avrebbe dovuto estinguersi anche la concessione a privati della gestione portuale turistica; a tutt'oggi, però, il Comune di Capri non ha preso alcuna decisione; pare anzi probabile che ci sarà una proroga. In questi ultimi tempi, tra le tante inerenti il futuro dell'isola, si è accesa anche la polemica sulla costruzione di un *megaporto* da destinare ad un afflusso turistico molto maggiore di quello odierno. L'idea di una tale realizzazione ha spaventato un po' tutti — capresi ed estimatori dell'isola — ed ha insinuato il sospetto che dall'alto si voglia mutare Capri in un'isola artificiale dominata dal cemento e dalle sue leggi. Per fortuna il pericolo sembra scongiurato, in perfetta aderenza con i pareri espressi dai maggiori esperti nazionali e internazionali, e l'orientamento prevalso è di tendere più concretamente a portare a compimento gli ultimi lavori in atto e a contribuire in tutti i modi a mantenere l'isola pulita.

Capri ha anche un altro approdo a sud-ovest, molto più piccolo e meno attrezzato e sicuro, quello di Marina Piccola, nella rada che è limitata da Punta Ventosa e dai Faraglioni. L'approdo in sé e per sé è costituito da una lingua di scogli, la Sirena del Mulo, che separa due piccole baie all'interno delle quali ad appositi gavitelli ormeggiano le imbarcazioni, che si ancorano pure sul fondo di alghe dall'ottima tenuta. Nella cattiva stagione è possibile tirare a secco i natanti di minore stazza sulla spiaggia della baia orientale, più protetta dai venti. Questo approdo è in realtà un semplice rifugio, mancante di qualsiasi servizio o infrastruttura, se si esclude un piccolo sbarcatoio, ma è impensabile una sua ristrutturazione per la particolare posizione geografica: infatti l'arco di golfo che va da Punta Tragara alla Sirena del Mulo è un bene ambientale intoccabile e, oltretutto,

ci pare impossibile una difesa dai venti di sud-ovest, particolarmente violenti³⁰.

Dalla breve disamina degli approdi del fronte settentrionale della Penisola Sorrentina e dell'isola di Capri scaturiscono immediatamente alcune riflessioni che saranno approfondite in seguito, in una visione d'insieme sulle condizioni del turismo nautico della Campania settentrionale. È evidente comunque che l'enorme capacità nautica dell'area sorrentino-caprese, senza dubbio la migliore nell'ambito partenopeo, non trova alcun riscontro nel grado di effettiva utilizzazione. Infatti gli scali sorrentini non sono nati per il turismo, ma si sono convertiti ad esso per una sorta di adattamento *naturale* in cui gli interventi pubblici sono risultati pressoché assenti, e alla buona attrezzatura sussidiaria non fa riscontro un'eguale, specifica, per il dipor- to nautico. La lentezza con cui sono state realizzate le opere di miglioramento e di ristrutturazione di alcuni porti, la loro esiguità in rapporto alle effettive necessità, la mancanza di un piano d'intervento coordinato, capace di coagulare « il massimo dell'accordo possibile tra i diversi territori, facendo ognuno sacrificio di egoismi, orgogli, ripicche campanilistiche, ma tutti mirando a pervenire ad una serie di indicazioni, prescrizioni e strutture che facciano del comprensorio veramente un tutto armonico atto a determinare una continua e redditizia osmosi interna di ospiti »³¹, sono stati tutti fattori frenanti lo sviluppo dell'area.

Eppure abbiamo già ricordato come la questione sia stata più volte sollevata a livello di organi ufficiali e di esperti e quanto si sia detto di giusto e di oculato già da tempo. Allora gli scarsi risultati sono da considerarsi ancor più riprovevoli, perché non scaturiscono da ignoranza, ma da fiacchezza costituzionale. In questo modo si è lasciato che ogni teoria, anche la più assurda, venisse portata avanti e vagliata attentamente e, mentre

³⁰ Con Marina Piccola di Capri si chiude la serie di approdi della Campania settentrionale, anche se va detto che oltre la Punta della Campanella la clientela marinara partenopea si spinge spesso per i bagni nel Seno di Ieranto, protetto dai venti settentrionali e dotato di fondali profondi, anche se mancante di qualsiasi attrezzatura, e trova rifugio talvolta al Cantone, dove stazionano d'estate centinaia di imbarcazioni.

³¹ Così si esprimevano le fonti ufficiali nel lontano 1966: EPT, *Il turismo a Napoli*, riportato in M. SORICILLO, *Il porto di Meta...*, in « Atti del Conv. Naz.... » *cit.* Tomo II, p. 395.

i progetti validi attendono ancora in molti casi il consenso degli organi competenti, nel gran calderone delle proposte ognuno si è sentito in dovere di aggiungere un ingrediente nuovo.

7. - **La dimensione del diportismo nautico partenopeo: un bilancio attivo, ma molti problemi da risolvere.**

Come ogni studio di geografia economica, anche quello dei porti si basa su alcuni dati quantitativi da cui non si può prescindere. Il Barbieri, ad esempio, afferma che « ogni ricerca sui porti deve avere necessariamente una base statistica, poiché, come in genere nella geografia delle comunicazioni, l'entità e la qualità del movimento che ha luogo oggi e aveva luogo in passato sono elementi fondamentali per stabilire l'importanza storica ed attuale e per classificare le funzioni degli stessi mezzi di trasporto. Questi valori possono essere visti, almeno in un primo momento, solo numericamente »³².

Per quanto attiene ai porti turistici, le statistiche disponibili sono invero carenti e testimoniano realtà generali e non circoscritte. Infatti gli approdi del diporto sfuggono ad ogni tipo di controllo del movimento marittimo da parte delle locali capitanerie per ciò che concerne il movimento globale delle imbarcazioni (accanto alle grandi, devono venir considerate le medio-piccole e piccolissime non soggette ad immatricolazioni), per cui i dati ufficiali della Marina Mercantile sono poco indicativi. Inoltre non è possibile attribuire uno spazio medio per natante onde calcolare la capacità di un approdo, visto che non vengono mai rispettate né le distanze di sicurezza tra un'imbarcazione e l'altra, né le file regolamentari secondo cui dovrebbero disporsi i mezzi nautici (di cui, per di più, la stazza varia tanto da rendere impossibile il calcolo di una media anche approssimata). Gli ormeggiatori e coloro che effettuano servizio di guardiania, quando ci sono, non staccano le regolamentari bollette (è lo stesso problema dei *posteggiatori*, così comune non solo a Napoli!), né tantomeno applicano le tariffe previste dalle Ordinanze della Capitaneria.

³² G. BARBIERI, *I porti d'Italia*, Memorie di Geografia Economica, CNR, Centro Studi per la Geografia economica, XX, 1959, p. 14.

Infine è impossibile calcolare la consistenza effettiva del parco nautico di una regione, in quanto prima di tutto le barche immatricolate in una città conservano la loro targa originaria anche quando sono vendute e portate lontano dal cantiere di origine, e poi l'orientamento generale è di comprare natanti più piccoli a tutto vantaggio dei costi anche di manutenzione, e ciò ha fatto crescere a dismisura le piccole barche inferiori a 6 m adattate a brevi tragitti, ma molto meno care. La carenza di una documentazione precisa, pertanto, rende impossibile un'analisi puntuale del problema e costringe lo studioso a formulare ipotesi la cui validità può essere messa continuamente in discussione³³. Per questa serie di considerazioni ci è parso opportuno confrontare i dati ufficiali con quelli scaturiti dall'osservazione diretta, ottenuti contando il numero dei natanti presenti nei diversi approdi nelle prime ore del mattino e dopo il tramonto, nei mesi estivi di maggiore punta (luglio-agosto), in modo da poter avere qualche elemento più sicuro di partenza.

Naturalmente anche tali computi rimangono indicativi, perché non è stato possibile effettuarli che per un breve periodo, ma è pur sempre vero che gli scarti nel numero delle imbarcazioni alla verifica sono sempre risultati minimi, il che conferma l'attendibilità di massima del sistema adottato.

In tali mesi il carico giornaliero dei porti della Campania settentrionale superava complessivamente le 7500 unità, con i massimi a Mergellina-Sannazzaro (1300), Ischia Porto (800), Capri-Marina Grande (650)³⁴. Gli altri approdi di maggiore affluenza risultavano Coppola Pinetamare, Procida-Chiaiolella, Forio, S. Angelo d'Ischia, nonché i porticcioli della costiera sorrentina; tutti, all'infuori di Nisida e Torre Gaveta, accoglievano oltre 100 imbarcazioni, ma in netta prevalenza medio-piccole. La situazione riportata dalle statistiche ufficiali per l'ultimo giorno dei mesi di luglio e agosto 1980 era invece la seguente³⁵:

³³ A livello regionale campano, peraltro, comincia a sentirsi la necessità di istituire una struttura pubblica di informazione statistica che faccia capo all'Assessorato dei Trasporti.

³⁴ È significativo l'afflusso maggiore di imbarcazioni a Ischia Porto rispetto a Capri, in netto contrasto con i dati ufficiali.

³⁵ Ministero della Marina Mercantile, Ufficio Studi Economici, *Il diporto nautico in Italia*, Anno 1980, Roma, Ist. Poligrafico e Zecca dello Stato, 1981.

| | Napoli | Ischia | T. del Greco | Massa Lubrense | Sorrento | Capri |
|--------|--------|--------|--------------|----------------|----------|-------|
| luglio | 596 | 115 | 154 | 285 | 70 | 395 |
| agosto | 753 | 85 | 142 | 320 | 120 | 344 |

La minore o maggiore qualificazione dell'approdo scaturisce, però, più che dal numero, dal tipo di natante presente, in quanto nei porti maggiori (Capri, Mergellina) si notava una prevalenza di imbarcazioni di stazza maggiore, mentre negli altri esse erano quasi tutte inferiori ai 6 m di lunghezza e alla 3 t.

Per quanto riguarda la consistenza del parco nautico i dati ufficiali riportano immatricolate al 21.XII.81 nel compartimento di Napoli 7022 natanti, pari al 73% dell'intera Campania e all'1% delle immatricolazioni nazionali³⁶. I vicini compartimenti di Torre del Greco e Castellammare, gravitanti in complesso nell'area napoletana, contano oltre 3665 immatricolazioni; inoltre sono regolarmente iscritti nei tre Compartimenti 2246 motori fuoribordo superiori a 20 cv, il che porta le unità complessive a 12.923³⁷. Se a queste cifre si aggiunge il numero molto cospicuo delle barche non soggette ad immatricolazione, si supera la soglia dei 14.000 mezzi nautici. Nella condizione attuale gli approdi partenopei possono accogliere solo 2/3 di tali natanti, già a condizioni di carico in eccesso. Nulla resta, allora, per l'afflusso di yachts non locali, che in termini di economia sono più importanti e dovrebbero essere per questo privilegiati. Anche i dati del Ministero della Marina Mercantile, infatti, per quanto attendibili solo in parte, testimoniano l'esiguità del movimento

³⁶ Di queste, 4321 sono a propulsione meccanica entro bordo, 1333 a propulsione meccanica fuoribordo, 662 a propulsione velica e 65 con motore ausiliario (Cfr. MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, *Il diporto...*, cit. e IDEM, *La marina mercantile nel 1979, Relazione*, Roma, Ist. Poligr. e Zecca dello Stato, 1981). Si ricordi che a queste imbarcazioni vanno aggiunte quelle immatricolate presso gli Uffici della Motorizzazione civile.

³⁷ Un analogo calcolo fatto dall'UCINA su 21.442 imbarcazioni immatricolate in Italia negli anni 1977-79, assegna ai tre compartimenti il 7,33% del totale nazionale e l'88% di quello regionale (UCINA - CONSORNAUTICA, *Studio statistico sul naviglio da diporto immatricolato in Italia negli anni 1977-1978-1979*. Pubbl. n° 8, ottobre 1980.

internazionale se confrontato a quello nazionale di cabotaggio³⁸.

In pratica si può ben concordare con il D'Aponte che « nel diporto nautico esiste un'esigenza di *circolazione turistica* legata alle imbarcazioni maggiori che praticano attività crocieristiche e un'esigenza, assai diversa, di ormeggio e di utilizzazione *balneare*, di natanti entro i sette metri, collegata al fenomeno dello sviluppo del turismo di massa nei centri costieri »³⁹. Fino a quando non sarà possibile regolamentare o dividere i due flussi, assai diversi per carattere e problemi, non si risolverà nessuno dei problemi dei porti turistici. Per lungo tempo, nei dibattiti sul loro potenziamento, si è puntato sulla creazione delle marine, secondo l'orientamento già seguito in Francia. Marina potrà forse definirsi, una volta ultimato, l'approdo di Coppola Pinesamare, che però per il momento non può contare su una clientela internazionale e che corre altresì il rischio di divenire un *ghetto* nautico, se le condizioni di iperaffollamento del litorale si estenderanno anche alla darsena; altre marine progettate sul litorale partenopeo (Miseno) non sono mai state realizzate⁴⁰.

³⁸ Un'indicazione di massima può venire anche dal movimento per bandiera, calcolato per tutta la Campania (MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, *Il diporto...*, cit.) nel modo seguente:

MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO PER BANDIERA
(1980)

| BANDIERE | n° | T.S.L. | BANDIERE | n° | T.S.L. |
|-------------|----|--------|------------|-----|--------|
| Australia | 2 | 145 | Italia | 406 | 18258 |
| Austria | 2 | 174 | Liberia | 3 | 1927 |
| Bahamas | 1 | 426 | Malta | 1 | 32 |
| Belgio | 10 | 538 | Monaco | 1 | 103 |
| Bermude | 2 | 63 | Olanda | 4 | 346 |
| Bolivia | 4 | 196 | Panama | 30 | 6619 |
| Canada | 1 | 32 | Portogallo | 2 | 116 |
| Francia | 23 | 1118 | R. F. T. | 17 | 1510 |
| Hong Kong | 2 | 188 | Spagna | 6 | 944 |
| Inghilterra | 62 | 8522 | Svezia | 2 | 84 |
| | | | U.S.A. | 15 | 679 |

³⁹ T. D'APONTE, *Porti turistici e assetto del territorio*, Comunicazione letta in occasione del Secondo Conv. Internaz. di Studi Geografici-Storici Sassari, 2-4 ottobre 1981, in corso di stampa. Un'analoga analisi tipologica dell'utenza nautica ha fatto pure G. RENATO, *La domanda degli utenti per trascorrere il tempo libero sui mari, sui laghi, sui fiumi italiani*, Atti della I^a Conferenza del mare, cit., p. 159.

⁴⁰ Per marina si intende un sistema di infrastrutture realizzate in acqua per l'ormeggio dei panfili e a terra per il rimessaggio degli stessi,

Come accade molto spesso, l'Italia si è mossa con notevole ritardo rispetto agli altri Stati, anche a livello di progettazione: è accaduto così che, mentre le grosse strutture delle marine apparivano già superate altrove, perché non più rispondenti alle esigenze del nuovo turismo nautico, di tipo più *popolare*, in Italia venivano ancora ideati grandiosi porti turistici incompatibili con la natura dei luoghi, per fortuna mai realizzati. Ma ormai da qualche anno si comincia a parlare di spiagge attrezzate, di scivoli, di strutture mobili atte ad accogliere le imbarcazioni minori⁴¹. Iniziative simili, se messe subito in atto, consentirebbero di riguadagnare una parte del tempo perduto. Anche questa soluzione, naturalmente, può incontrare qualche intoppo: basti pensare, ad esempio, ai problemi derivanti dal nuovo tipo di concessione da dare agli stabilimenti e all'organizzazione degli spazi litoranei, che deve essere tale da garantire sosta, sicurezza e accesso al mare e da evitare ogni forma di intralcio⁴².

per offrire a coloro che frequentano l'approdo di comfort più completo e tutta l'assistenza anche da un punto di vista meteorologico e nautico (cfr. G. LIBERATI, *Sistemi portuali alla luce della legislazione vigente*, Atti del Conv. Naz., cit. Tomo II, p. 333). Com'è differente la situazione partenopea, se si considera che in porti che aspirano ad essere considerati *marina*, mancano spesso persino i servizi più elementari, come quelli igienici!

⁴¹ Per spiaggia attrezzata si intende un'area litoranea anche munita di stabilimenti balneari, riparata dal mare per mezzo di sistemazioni protettive di tipo leggero, attrezzata per l'ormeggio o la sosta dei piccoli natanti e in grado di offrire un minimo di assistenza e di collegamenti con l'entroterra. La spiaggia attrezzata è una soluzione alternativa ai porti, più economica, perché richiede impegni finanziari relativamente modesti e tempi di allestimento minori; perché consente una migliore adattabilità ai mutamenti di gusto dei fruitori e perché per la sua semplicità risulta di più facile realizzazione per i minori problemi burocratici, amministrativi, ambientali, ecc., che deve affrontare (M. GIUGNI, G. e M. RICCHETTI, *Il sole non basta più*, Ucina e Consornautica, Milano, 1981 e M. GIUGNI, *Spiagge attrezzate, filosofia e possibilità socio-economiche*, Atti della I^a Conferenza del mare, cit., p. 153 ss.). Tra le attrezzature risultano interessanti i siloscafi, strutture in tubi metallici dove parcheggiate, accatastate ordatamente, le barche nei periodi in cui non vengono usate.

⁴² Il tipo di concessione in vigore oggi fu ideato dal legislatore nel 1942 per essere adottato in casi sporadici; è ormai improrogabile una riforma capace di ridistribuire competenze in ordine alla formazione del provvedimento di concessione e di conciliare gli interessi della col-

Nel corso della precedente disamina abbiamo accennato a qualche timido tentativo di organizzare approdi in modo più elastico (si ricordino, ad esempio, i pontili galleggianti di Torre del Greco e della Marina Piccola di Sorrento), ma l'attuazione di spiagge attrezzate è ancora tutta da venire. Esse sarebbero particolarmente facili da realizzarsi lungo il litorale domiziano e vesuviano, più adatti ad una nautica *motorizzata e carrellabile*, mentre nella Penisola Sorrentina, nelle isole e lungo i golfi di Napoli e di Pozzuoli ci sembrano più idonee le strutture mobili di supporto ai piccoli approdi naturali, per i quali sono indeferibili un potenziamento e un miglioramento delle attrezzature e dei servizi e la creazione di posteggi, passeggiate a mare, esercizi specificamente nautici non solo in vista di un aumento ulteriore del traffico, ma anche per una sua idonea distribuzione e qualificazione, che darebbe esiti positivi anche per ciò che concerne la concorrenza con altre aree già affermate dell'Italia centro-settentrionale. Ma il maggior pregio di queste soluzioni alternative è quello di liberare spazi intasati, riservando alle barche inferiori ai 7 m aree più propriamente balneari e ai natanti maggiori i porti veri e propri.

In particolare ci sembra che sarebbe idoneo attuare una serie di provvedimenti articolati, ma complementari, tesi a realizzare una rete di piccoli approdi, della capacità di 500 imbarcazioni circa per ciascuno, che facciano da supporto ai porti turistici maggiori. Per ottenere ciò, nel tratto domiziano andrebbe potenziato l'approdo della foce del Garigliano, mediante l'approfondimento dei fondali e l'inserimento di tutte le strutture mobili adatte alla nautica più piccola che può risalire anche il corso del fiume.

Analoghe iniziative, che consentono un rispetto maggiore dell'ambiente paesaggistico, sono possibili alla foce del Volturmo, mentre a Coppola Pinetamare devono essere portati a termine i lavori di ultimazione del porto turistico, che, anche se attualmente non viene più considerata una struttura portuale particolarmente valida⁴³, a lavori finiti potrebbe costituire la

lettività con la gestione del pubblico demanio, per l'attuazione di un'autentica politica turistica e urbanistica delle aree costiere.

⁴³ Cfr. *Carta dei siti dei porti e approdi turistici per il naviglio da diporto in Italia*, dove, come abbiamo visto, il porticciolo di Coppola Pinetamare è considerato, per i suoi fondali poco profondi, solo un porto

marina campana più settentrionale e, insieme a Pozzuoli, sgravare gli approdi partenopei di una parte del traffico.

Al centro la marina può realizzarsi attraverso l'integrazione degli approdi di Mergellina e Santa Lucia, lo smistamento delle imbarcazioni più piccole verso lo scalo Manzi, potenziato e ristrutturato in modo da offrire un valido riparo anche quando spira il libeccio, e il trasferimento dell'attracco degli aliscafi (al quale, come abbiamo visto, dovrebbe essere destinato il Molosiglio).

La marina più meridionale di questo primo tratto delle coste campane potrebbe essere costituita o dal porto di Castellammare, completamente rinnovato attraverso un prolungamento della diga foranea e l'escavazione dei fondali, o da un'integrazione dei porticcioli di Sorrento e Meta, anche se quest'ultima ipotesi appare improbabile, data la mole delle opere a mare e a terra.

I porti delle isole in questo quadro, oltre a poter contare su un traffico autonomo, assolverebbero una validissima funzione di supporto degli approdi della terraferma. In alternativa si potrebbero proporre anche altre soluzioni (come ad esempio la costituzione della marina di Miseno), dopo un'attenta analisi dei fattori frenanti (costo ed entità degli interventi, difficoltà di esproprio di alcune aree, ecc.) e incentivanti la loro attuazione pratica.

In definitiva ci pare necessario impiegare entrambe le strategie viste sinora sempre in un rapporto antitetico: grossi porti turistici o una maglia di piccoli approdi. Gli elementi del primo tipo saranno necessariamente limitati a poche località e destinati soprattutto allo sviluppo di una nautica da diporto capace di promuovere un incremento di redditi esterni alla regione, mentre i piccoli scali costituiranno senza dubbio un supporto dei grandi e, se funzionanti debitamente, consentiranno un più organico assetto del territorio costiero.

D'altronde, nonostante la forte crescita del turismo nautico

minore; ma va ricordato che dal tempo della costruzione della carta (presumibilmente 1979, ma pubblicata nel 1980) ad oggi tali fondali sono stati approfonditi. L'alternativa alla marina di Pinetamare potrebbe essere quella (più affascinante) di Miseno, ma naturalmente si allungerebbero i tempi già lunghi di completa realizzazione di tutto il sistema dei porti turistici campani.

nazionale in genere e partenopeo in particolare, il fenomeno non può ancora definirsi popolare nel senso pieno del termine e le 500.000 e passa unità naviganti sui mari italiani, se rapportate alla popolazione, rappresentano una delle medie più basse in Europa. Ed è bene sottolineare l'aspetto puramente economico del problema: l'attività marinara è apportatrice di introiti nella misura in cui innesca un effetto moltiplicatore di denaro non tanto interno alle singole aree geografiche, ma soprattutto esterno. Pertanto alla funzione di assicurare un servizio valido al flusso turistico nautico campano si affianca quello — in molti casi prioritaria — di offrire una gamma di strutture ricettive ad una clientela nazionale e internazionale che abbisogna di attrazioni non solo da un punto di vista naturale e culturale, ma anche per ciò che concerne prestazioni varie e competitive a livello economico, ed è ormai risaputo che i porti più ricettivi monopolizzano la clientela più ricca⁴⁴.

Oggi non è possibile considerare il porto un semplice approdo per i natanti, capace di offrire solo riparo, rifornimento e servizi elementari: esso deve essere dotato di tutte le strutture ricettive e pararicettive capaci di attirare una clientela sempre più numerosa ed esigente⁴⁵. Porti simili, se si escludono (e solo in parte) Capri, Ischia e Mergellina, nel litorale partenopeo non esistono, né tantomeno esistono forme di turismo residenziale analoghe a quelle liguri, dove in alcuni comprensori vengono messi in vendita, insieme all'immobile, anche i posti-barca⁴⁶.

Ma per cambiare il volto dei nostri approdi e per dotarli di tutta una serie di attrezzature complementari che consentano il raggiungimento di una situazione ottimale, tenendo conto da un lato dei limiti delle disponibilità finanziarie e dall'altro degli incentivi derivanti dalla economicità e validità dell'impresa, bisogna prima di tutto superare lo scoglio dell'annoso dilemma tra iniziativa pubblica o privata. È ormai evidente che lo Stato, e per esso gli Enti pubblici, di rado hanno agito in modo

⁴⁴ E. BELARDINELLI, A. TABERINI, *Nautica da diporto e approdi turistici nel Mezzogiorno e nelle isole*, in « Boll. di informazioni Marittime », Roma, 1971.

⁴⁵ A. MAZZOLA, *La problematica degli approdi turistici e un esempio di porto turistico*, in « Atti del Conv. Naz. Per un sistema... », cit., Tomo II, p. 276.

⁴⁶ E. LEARDI, *Moment'...* cit., p. 19.

adeguato e in tempi brevi per la realizzazione dei porti turistici e per il loro rinnovamento e potenziamento; in molti casi, al contrario, la legislazione vigente ha bloccato le iniziative volte al miglioramento di scali dall'ottima posizione ai fini della nautica da diporto ⁴⁷.

D'altra parte anche il decentramento regionale, per la rigidità del regime demaniale marittimo, che ha consigliato di ricorrere a modifiche ed ampliamenti sulla base di competenze territoriali, ha sortito pochi effetti nell'area in esame ⁴⁸. Lo stesso ministro della Marina Mercantile, in una delle ultime interviste rilasciate, sottolineando la spaccatura anche per questo comparto economico tra il nord e il sud, ha auspicato che in quest'ultimo venga intrapresa una serie di iniziative private pari a quelle realizzate nel settentrione e in Sardegna. Tale dichiarazione, anche se appare come un volersi sgravare di un carico troppo oneroso, ha il pregio di riconoscere l'assenteismo degli Enti pubblici e di mettere il dito sulla piaga della mancanza di infrastrutture e dell'eccessivo costo delle poche esistenti (è stato calcolato che per ormeggiare in un porto privato italiano un'imbarcazione media si spende 2/3 o 1 in più che negli approdi della Costa Azzurra).

È dunque chiaro che alle imprese private, preferibilmente consortili, deve essere lasciato campo aperto, per dimostrare le proprie capacità imprenditoriali non solo ai fini del puro guadagno, ma anche della gestione corretta di un bene pubblico di sempre maggiore diffusione. Ma attenzione: « considerato che l'ambiente costiero risulta per più motivi oggetto di indiscriminate speculazioni e che in esso gli insediamenti hanno seguito una linea di sviluppo che è la negazione stessa di ogni principio di razionalità urbanistica, si pone il problema di verificare sino a qual punto la realizzazione di un sistema portuale turistico rappresenti un ulteriore fattore di sfruttamento privatistico del litorale o se, al contrario, sia ancora possibile operare scelte capaci di armonizzare giuste esigenze di profitto con l'interesse della collettività » ⁴⁹. Senza dubbio questo rappresenta il

⁴⁷ E. MANZI, *Op. cit.*, p. 559.

⁴⁸ Cfr.: N. GRECO, *Considerazioni per una politica legislativa sui porti turistici*, in « Riv. dir. nav. », 1969, n. 3-4 e A. BARBERA, F. BASSANINI, *I nuovi poteri delle regioni e degli enti locali*, Bologna, Il Mulino, 1979.

⁴⁹ T. D'APONTE, *Porti turistici e assetto del territorio*, *cit.*

primo dei nodi da sciogliere per quanto attiene l'inserimento della nuova realtà portuale nel contesto dell'area in cui si sviluppa, dove agiscono forze diverse, talvolta autonome, talaltra interdipendenti, che possono mutare completamente il volto della regione costiera: in ogni caso occorre adoperarsi per la difesa dei beni ambientali che, oltre alla loro importanza intrinseca, hanno una funzione attrattiva di primo piano nello sviluppo di tutte le attività turistiche. Così, se il paesaggio « non è turbato dalle imbarcazioni e dalle loro alberature, che spesso rappresentano anzi componenti assai suggestive, né teme i danni della presenza di moli bassi sul pelo dell'acqua, come sono per lo più quelli dei porticcioli »⁵⁰, l'alterazione dell'ambiente può essere profonda e irreversibile, quando si interviene con le costruzioni non oculate delle aree di servizio a terra. Ciò è particolarmente avvertibile nelle marine e nei megaporti, che agiscono sul paesaggio con più incisività⁵¹, ma in tutti i casi è necessario correlare correttamente la gestione del litorale e dei porti all'assetto del territorio.

Altra questione strettamente legata alle suesposte è quella del disinquinamento, perché l'operazione *mare pulito* rappresenta una *conditio sine qua non* dello sviluppo nautico⁵². Nella Campania nei prossimi cinque anni dovrebbe essere completata, ad opera della Cassa per il Mezzogiorno, una rete di 40 depuratori di cui ben 11 ricadenti nel litorale oggetto della nostra analisi⁵³. Sarebbe opportuno però affiancare queste grandiose opere con una serie di norme che limitano la circolazione a motore almeno in alcuni tratti e che obblighino al rispetto per la natura, che nel caso specifico del mare non è quasi mai osservato⁵⁴. Il disinquinamento del litorale partenopeo, una volta ottenuto, costituirà una grossa conquista e un notevole incentivo allo svi-

⁵⁰ E. LEARDI, *Op. cit.*, p. 82.

⁵¹ C. CESCHI, *Porti turistici e paesaggi*, Genova, UCINA, 1969; E. BELARDINELLI, *Problemi attuali dei porti turistici*, Milano, Giuffrè, 1970.

⁵² G. MERLI, *Inquinamento*, in « Atti della seconda Conferenza Nazionale del mare », Napoli, 19-21 novembre 1981, pubblicati in « Italia Mare », n. 6-7, giugno-luglio 1981, p. 43.

⁵³ Dei depuratori previsti l'unico già in funzione è quello di Acerra, ma presto sarà attivato quello di Cuma, che ha richiesto una serie di interventi molto complessi per salvaguardare il patrimonio storico e archeologico che i lavori di scavo hanno portato alla luce.

⁵⁴ Cfr. J. JAMBERT, *La mer assassinée*, Paris, Gallimard, 1978.

luppo delle attività nautiche. Da esso, inoltre, indirettamente trarrà nuova linfa anche l'attività dei cantieri navali di costruzione e riparazione, dall'ottima tradizione, quella delle piccole e numerose officine artigianali, nonché quella degli esercizi commerciali ad indirizzo nautico specializzato.

Lungo il litorale partenopeo operano circa 20 aziende maggiori, impegnate nella costruzione di scafi e imbarcazioni soprattutto in legno, cui si aggiunge un numero molto più cospicuo (ma non quantificabile per l'assenza di indicazioni precise) di aziende piccolissime a conduzione semifamiliare e una trentina di officine di carpenteria navale, spesso abilitate anche alla costruzione e alla ristrutturazione di scafi⁵⁵.

La tipologia prevalente delle imprese di Napoli e di Castellammare è quella di stabilimenti idonei alle costruzioni di medio e grande tonnello, mentre quelle degli altri centri (Baia, Sorrento, Torre del Greco, Piano di Sorrento, Procida) sono riservate esclusivamente alla cantieristica minore⁵⁶. Il numero degli addetti, calcolato attualmente intorno alle 1700 unità, rappresenta, nel clima di disoccupazione dilagante, un dato positivo, anche se va detto che una parte dei dipendenti finisce in cassa integrazione durante i mesi invernali; ma a questo si potrebbe facilmente ovviare con interventi statali più oculati e soprattutto con un ulteriore decollo del settore, non improbabile, visto il successo dei prodotti partenopei alle manifestazioni non solo locali, ma anche nazionali.

Considerata in termini attuali e potenziali, l'industria nautica appare un patrimonio ingente, ma appena intaccato, per di più in modo per nulla oculato; al contrario, se questa risorsa venisse sommata alle altre scaturienti dal diporto nautico e ad esse attinenti, se ne vedrebbe più realisticamente l'importanza at-

⁵⁵ V. SCIARELLI, V. MAGGIONI, P. STAMPACCHIA, *L'industria in Campania all'inizio degli anni Ottanta*, C.C.I.A.A., Napoli-Isveimer, 1982, vol. II, *Repertorio degli stabilimenti manifatturieri e di installazione di impianti*. I dati rilevati dagli autori parlano di 17 stabilimenti e 26 officine di carpenteria navale con più di 10 addetti, ma ci sembrano restrittivi, in quanto non figurano alcuni cantieri particolarmente rinomati (come lo Scotto di Procida), che presentano le loro produzioni alle diverse manifestazioni nautiche nazionali, talvolta citati nell'ANNUARIO MARITTIMO REGIONE CAMPANIA, edito dall'Associazione Nautica Napoletana, 1980.

⁵⁶ F. FELICETTI, M. MARIN, *Cantieri Navali in Campania: Pellegrino*, in «La Rivista del porto di Napoli», Napoli, luglio-agosto 1968.

tuale e futura. Ci riferiamo a tutta quella svariata gamma di aziende produttrici di attrezzature nautiche ausiliarie, di prodotti per la pesca e di abbigliamento sportivo, di prodotti alimentari particolari, ecc., che nell'area in esame sono mal rappresentate, sia come comparto industriale che come esercizi commerciali (pochi di numero e irregolarmente sparsi sul territorio, tanto da essere spesso difficilmente raggiungibili per il turista che arriva dal mare), ma che senza dubbio rappresentano un comparto assai valido dal punto di vista economico. Qualcuno ha detto che ogni porto turistico dà lavoro a 300 persone per ogni 100 barche ormeggiate. Il calcolo ci pare azzardato per eccesso, ma non per questo bisogna rinunciare ai porti turistici trincerandosi dietro la considerazione che l'approdo è spesso avamposto di sfrenata speculazione edilizia dell'entroterra: magari è più vero il contrario, come insegna Coppola Pinetamare. In ogni caso bisogna porre un freno anche alla pratica delle spese pubbliche e dei guadagni privati che oggi sono l'effetto più comune del connubio atipico ed equivoco tra impresa pubblica e privata ed hanno fatto sì che, mentre la nautica si accingeva a convertirsi in svago per molti (se non per tutti), i porti divenivano elitari.

È ora di correggere il tiro: i discorsi divengono altrimenti solo ripetitivi e le considerazioni geografiche assumono il tono di grottesca pretesa di *resurrezione* o di altrettanto inutile rievocazione.

RÉSUMÉ

Le tourisme nautique représente une voix importante de l'économie nationale et surtout de l'économie de la Campania et les chantiers mineurs se présentent comme un secteur économique très important, qui a eu un constant accroissement du facturé. Il faut donc d'urgence développer les petits ports touristiques et veiller à leur meilleure exploitation. La Campania pourra bien s'insérer dans le procès d'accroissement du tourisme nautique grâce à la bonne prédisposition de ses côtes, sur lesquelles il faudra équiper des escales qui permettent l'abord de différents types d'imbarcations.

De l'analyse du tourisme nautique on tire un bilan actif, mais il faut intervenir pour créer des escales efficaces qui soient le support à trois ports touristiques importants. Pour cela il faut employer les deux stratégies qui jusqu'à aujourd'hui ont été considérées antithétiques: ou

des *marinas*, ou un reseau d'escales mineurs en utilisant surtout les capacités des entrepreneurs privés à cause de l'absentéisme des Organismes publics et en defendant aussi le milieu de la spéculation.

SUMMARY

The nautical tourism plays a very important role in the national economy, specially in the region of Campania. The minor dockyard activity has greatly increased in the last few years, assuring a constant income. It is urgently necessary to provide new power to the nautical activities mainly due to the nature of Campania's northern coasts. In our opinion there are several ports but badly structured, extremely crowded and without any connection in making a harmonious seashore; it is necessary to make at last three major ports and a series of minor but efficient harbours, using strategies considered, until today, antithetical: or *marinas*, or a series of little harbours, exploiting private initiative in substitution of the Public Authorities, almost inexistent, and defending the natural sites from any kind of speculation.