



Procida: an ancestral relation with the sea

Angela Sarcinelli
Architetto, Caserta
arch.sarcinelli@gmail.com

Procida, an island of culture and history, a land marked by geological phenomena that have led to a unique and picturesque landscape, has always had a deep bond with the sea. It's from the sea that still flows much of the livelihood for its inhabitants.

The interface between sea and land, represented by the port facilities and spaces of refuge for pleasure crafts, is the subject of the following paper dealing with the analysis of the island realities: from the more articulated and full of services, the simple moorage, focusing on the impact of the nautical industry on the local economy.

This study sets into a larger strategy suitable to locate the useful information to understanding the structural and management cruces on which focusing to aim at the growth of the nautical and territorial section that invests on it, which, in this case, can be represented by the entire island, for its modest size.

Keywords

Interface; Economics; Sea; Port system; Environment; Strategy

Procida: un rapporto ancestrale con il mare

Introduzione

Il rapporto con il mare, la storia, la natura, la cultura e l'economia, sono i fattori intrecciati che hanno condizionato, nei secoli, il sistema insediativo di Procida e *“reso capaci gli isolani di volgere le casualità del territorio e degli eventi, a proprio utile dando vita ad un gruppo sociale spettatore e succube della storia, capace di difendersi, anziché attore capace di rinnovarsi”*.

Procida, dimenticata e snobbata dai turisti, ha attratto in ogni tempo civiltà diverse ispirando poeti, musicisti e uomini d'arte, ancora oggi continua a vivere un dualismo tra la realtà che si muove in fretta e che non si lascia afferrare ed un suo ritmo difficile da conservare, forse impossibile da sostenere.

E' un destino quello di Procida o è piuttosto un'inconsapevole scelta?
Un modo di vivere voluto e subito, anche a costo di restare fuori dai grandi mutamenti, perfino economici.

Seguendo un tempo diverso dalle Isole di Ischia, divertente ed effervescente, e Capri, mondana e snob, Procida oggi è alla ricerca di un equilibrio che potrà garantirle una sopravvivenza senza snaturare la sua profonda essenza di Isola marinara.

La risorsa *Mare* per secoli ha rappresentato la fonte di benessere che non rendeva necessaria la ricerca di altre iniziative che prevedessero la valorizzazione del territorio, con infrastrutture e servizi dedicati all'ospitalità.

Altri fattori che non hanno consentito di offrire un *prodotto Procida* proponibile a livello turistico, sono stati la presenza del carcere borbonico prima e l'insediamento del penitenziario poi.

Solo con la crisi del settore marittimo e la chiusura del Bagno Penale (1988), si è cominciato a guardare al turismo come prospettiva occupazionale e di sviluppo economico.

L'isola però sconta anni di ritardo e di assoluta mancanza di cultura turistica. L'esiguità del territorio, 4 kmq, e l'inadeguatezza di strutture ricettive e ricreative, impediscono di accogliere adeguatamente i turisti e farli sostare sull'isola.

Anche la ricettività portuale presenta delle difficoltà: allo stato attuale, l'Isola, si trova nella necessità di dover completare ed adeguare le infrastrutture presenti, non solo per soddisfare le richieste di mercato ma anche per riqualificare il rapporto tra i porti e il territorio.

Lo sviluppo storico, urbano ed economico dell'isola

L'isola di Procida appartiene all'arcipelago delle isole partenopee con Ischia e Capri ed è situata tra il Golfo di Napoli, Ischia e Capo Miseno.

L'ambiente naturale limitato ma vario ha rappresentato al tempo stesso la forza ostile e la fonte di sussistenza condizionando le localizzazioni e i modi di costruire: i procidani hanno utilizzato a proprio vantaggio le casualità del territorio in relazione alle specificità dei luoghi, creando insediamenti aventi caratteristiche individuali.

Avvolta dal mare, silenziosa, all'ombra di Ischia e Capri, famose una per le acque termali, l'altra per le bellezze naturali, rappresentava ai tempi dei Romani un luogo ameno dove i patrizi andavano *“a riposare le membra”*.

La tranquillità dell'Isola venne turbata dalle incursioni saracene, che spinsero la popolazione ad abbandonare le coste, e quindi l'attività peschereccia, e a rifugiarsi sul promontorio di Terra Murata, dedicandosi all'agricoltura e mantenendo viva l'attività peschereccia con la costa più vicina alla Terra, quali le Marine di Sancio Cattolico e della Corricella.

Da questo momento è possibile identificare cinque fasi salienti dello sviluppo del paesaggio dell'Isola:

- un primo arroccamento in seguito alle invasioni saracene del IX secolo;
- una lenta e rada diffusione degli insediamenti fino ai primi anni del XIV secolo;
- un totale abbandono del piano dell'Isola fino al XVII secolo, dovuto alle incursioni barbaresche;
- un ritorno all'espansione nel territorio, con un massimo di saturazione alla fine del XVIII secolo;
- una successiva stasi e trasformazione delle funzioni insediative a causa dell'emigrazione e del declino delle attività economiche tradizionali alla fine del XIX secolo.

L'impianto paesistico consolidatosi in Procida in molti secoli dall'età medioevale ai nostri tempi, trova espressione nella più autentica architettura procidana codificata da una cultura tanto chiusa quanto consolidata e coerente.

Dal Seicento la Terra si è progressivamente aperta in una fitta rete di strade, sentieri, scalinate; diramate dalla maggiore via maestra che unisce le Marine di Sancio Cattolico a nord e della Chiaiolella a sud. Esse costituiscono il supporto di autonome località e contrade cioè di una sorprendente varietà di situazioni paesistiche, ove ogni intervento architettonico nel tempo, adeguandosi alle preesistenze, è sempre stato un contributo efficace e appropriato alla costruzione dell'immagine complessiva.

La storia urbana di Procida, pertanto, è strettamente legata agli eventi storici, e così anche la sua economia che, a fasi alterne, mutò da marittima, in rurale, a commerciale, seguendo un suo sviluppo anche in relazione alle richieste della Chiesa e delle dinastie che si sono succedute.

La fase storica di equilibrio tra condizioni economiche, contenuti sociali della collettività, rapporti tra tessuto urbano e valori compositivi dell'architettura dell'isola, permane fino a qualche decennio fa; da questo momento infatti entrano in crisi i rapporti di produzione ed i riferimenti reciproci della società isolana determinando l'alterazione dei nuclei urbani storici: la crescente pressione umana ha prodotto una sempre crescente espansione, più o meno controllata, degli agglomerati urbani. Ad aggiungere complessità a questo stato di cose è stata l'esigenza di fronteggiare e sopperire alla necessità del vivere quotidiano: prima la pesca, poi l'abitazione.

Alla soluzione originaria, che prevedeva l'utilizzo dei piani terra come deposito barche e attrezzi dei pescatori, si sono sostituite nuove funzioni, a seconda del luogo nel quale insistono le tre diverse realtà marinare: così nella cortina della Marina di Sancio Cattolico è subentrata l'attività commerciale, congeniale con la presenza dello scalo marittimo; la cortina della Marina di Corricella si è popolata di ristoranti per la bellezza e la tranquillità dei luoghi, mentre la cortina di Marina di Chiaiolella ha risposto all'esigenza di nuovi vani abitativi.

L'architettura tipica procidana, definita *"un'architettura senza aggettivi"*, dallo storico dell'arte Cesare Brandi, che costituiva un fondamentale elemento di relazione tra comunità tradizionale e contesto naturale, ha perduto quindi le proprie reali storiche capacità di organizzazione della vita sociale.

L'evoluzione dell'economia procidana è strettamente legata alle vicende storiche dell'isola e dei suoi abitanti.

Per oltre quattro secoli, e fino a non molto tempo fa sia pure in un contesto diverso, il mare ha rappresentato per Procida la maggiore risorsa della sua economia. Ne derivava che i

soggetti economici addetti a produrla, stimati intorno ai due terzi della popolazione attiva, lavoravano sul mare e per il mare, considerando oltre ai marinai e ai pescatori, anche gli addetti ai numerosi mestieri che ruotavano intorno all'attività marinara: calafati e carpentieri, mastri d'ascia e mastri ferrai dentro e fuori dei cantieri navali, fabbricanti di vele, di funi, di filati per le reti e di ogni tipo di bottame utilizzato nell'esportazione di vini, agrumi e pesce salato o lavorato.

Nel XIX secolo, con la transizione dalla vela al vapore, la marineria procidana accusò un duplice disagio: da una parte smise di essere un'istituzione familiare; dall'altra, con l'applicazione del vapore, tutto questo mondo si avviava al tramonto, perdendo il carattere domestico, fino a quando le nuove tecniche di costruzione in ferro, provocarono il declino dei cantieri procidani.

Cominciava così una nuova era per l'Isola.

Con la costituzione del Regno d'Italia e la fine del Regno indipendente delle due Sicilie, cominciò la *questione meridionale* e con essa l'età dell'emigrazione: una strada che già dal primo Ottocento i procidani avevano imparato a percorrere.

La rottura con la tradizione, che impose al personale marittimo la ricerca di una collocazione in una nuova marineria, fu vissuta con grave disagio dalla gente di mare. Per molti l'accesso a bordo in cerca di occupazione significò il modo per emigrare, determinando un arretramento oggettivo delle possibilità di evoluzione strutturale della società.

Il periodo dell'emigrazione oltreoceano tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo inflisse quindi l'ultimo duro colpo all'economia dell'isola: i giovani procidani andarono altrove a cercare lavoro, e partirono per il Sudamerica e per gli Stati Uniti; altri invece, già dediti alla pesca, lasciarono l'isola per raggiungere le coste algerine in cerca di mari più pescosi e di corallo.

I flussi migratori contribuirono all'abbandono dell'Isola, che visse anche un successivo periodo di oscurantismo, a causa della presenza delle due Isole maggiori e più famose di Capri ed Ischia.

Lo sviluppo turistico di livello internazionale che hanno conosciuto le altre isole del Golfo, non ha mai sfiorato la piccola Procida, che aveva nel settore marittimo la sua principale risorsa economica: armatori, pescatori, comandanti e direttori di macchine, nostromi e marinai sono stati per generazioni le figure professionali più numerose nell'isola, ed ancora oggi l'Istituto Nautico, *Francesco Caracciolo*, continua a formare le più valide figure professionali nel settore.

L'isola attualmente si trova in un periodo di forti trasformazioni nella sua struttura economica. Quote marginali della popolazione attiva si dedicano alla pesca commerciale, con una discreta flotta peschereccia, mentre quote ancora inferiori sono dedite alla cantieristica o all'agricoltura.

La marineria, sebbene in forte calo, rimane uno dei maggiori settori di occupazione accanto alla quale si è cercato di favorire lo sviluppo dell'industria turistica. Tuttavia i risultati, sono stati inferiori alle attese, soprattutto se guardati sullo sfondo di vicine mete turistiche quali Ischia, Capri o Sorrento.

Ciò sicuramente non per la mancanza di attrattive, ma più probabilmente per l'assenza di una solida tradizione imprenditoriale, nonché per la forte carenza di strutture ricettive.

Il turismo oggi: ripartire dalla portualità

Stretta tra le terme di Ischia e la mondanità di Capri, Procida, forte della sua storia marinara, sta cercando di trovare un suo spazio originale nel mercato delle vacanze.

Nel complesso panorama turistico del nostro Paese, un ruolo importante è quello svolto dal turismo nautico e dalle infrastrutture ad esso collegate.

Considerando la crescita della domanda di turismo nautico nel Mediterraneo e che Procida è un'isola posta in un golfo di incomparabile bellezza, appare chiaro che in un'epoca di crisi come quella che stiamo vivendo, l'economia locale si sia dedicata naturalmente allo sviluppo del turismo nautico.

Attualmente sull'Isola esistono quattro realtà portuali, la cui distinzione tipologica è alquanto articolata e fa riferimento sia all'esclusività o meno della struttura per il diporto nautico, sia alla presumibile dotazione di servizi.

Va rilevato che la loro presenza sul territorio, è garanzia dell'accessibilità dal mare mediante un'equilibrata distribuzione lungo gran parte della costa isolana.

Navigando si possono così individuare, a nord la Marina di Sancio Cattolico lungo la quale trovano posto sia il Porto Commerciale e Peschereccio (*foto 1 e 2*), che il porto turistico di Marina di Procida (*foto 1 e 3*); a sud-est la Marina di Corricella (*foto 4 e 5*), con il piccolo porticciolo peschereccio; a sud-ovest con la Marina di Chiaiolella (*foto 6 e 7*), prettamente porto turistico.

Variano però, le condizioni al contorno e quindi le azioni di sviluppo in relazione agli strumenti urbanistici e di salvaguardia imposti dalle normative vigenti.

Qual è, quindi, il rapporto che esiste tra i porti di Procida ed il territorio alle loro spalle?

Non esiste uno standard, ogni borgo è un caso a se, ogni comunità ha vissuto e vive tutt'ora in modo diverso e particolare il rapporto con il proprio porto: alcune ci sono cresciute e si sono sviluppate con esso, altre vivono con esso un rapporto di interdipendenza.

Il Porto rappresenta una realtà importante, ricca di suggestione e di fascino, luogo di passaggio e di incontro di uomini con saperi diversi, capaci di innescare nuovi modelli di relazione con il territorio.

Inoltre le strutture portuali sono da considerarsi il fulcro dell'offerta per il diporto nautico: sono infatti l'elemento che costituisce l'interfaccia mare-terra, ossia il punto di collegamento tra la navigazione ed il territorio.

Tuttavia, il Porto non deve essere considerato una realtà a se stante, assimilabile ad un parcheggio di barche, ma va considerato come parte di un sistema più ampio nel quale si intrecciano innumerevoli fattori, primo fra tutti il rapporto che si crea non solo con l'ambiente inteso come *natura da salvaguardare* ma anche come luogo, nell'accezione più ampia di *realtà locale*, in cui va ad insediarsi.

Figura 1. A sinistra il Porto Commerciale e Peschereccio, a destra il Porto Turistico



Figura 2



Figura 3



Figura 4



Figura 5



Figura 6



Figura 7



L'analisi qualitativa delle strutture portuali esistenti si è basata sulla valutazione di una serie di servizi rivolti sia all'imbarcazione sia al diportista, rilevando un livello qualitativo definibile medio, rispetto ad altre realtà nazionali.

Allo stato attuale, Procida presenta la necessità di dover completare ed adeguare le infrastrutture già presenti, per soddisfare le richieste di mercato e per riqualificare il rapporto tra i porti ed il territorio, creando un contatto immediato tra il turista ed il luogo, riscattando l'intera Isola e preservandone la storia, il paesaggio, le tradizioni.

Se qualcosa è stato già fatto, tanto è in corso di definizione, e molto altro andrebbe programmato e realizzato: in attesa del polo turistico ricettivo da ricavare dall'ex carcere di Terra Murata, il mare, con le sue varie attività e con i posti barca dei suoi porti, può essere il punto di riferimento per la crescita economica, la nautica può diventare il vero polmone del turismo dell'isola.

E' necessario quindi trovare nuove traiettorie di sviluppo economico attento alla valorizzazione e promozione del territorio nonché alla sua salvaguardia, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile dell'intera Isola. Perché essa possa offrire di più a chi ci vive e riscoprire il turismo non di massa ma di qualità, puntando sui servizi e la rivalutazione del territorio.

L'incentivazione all'adeguamento di porti all'interno di bacini già esistenti, è una scelta che presenta rilevanti vantaggi sia di carattere economico sia, di carattere paesaggistico-ambientale.

Tra le riflessioni in ambito di logistica e portualità, si conferma di particolare rilievo quindi, la tematica "porto-territorio", che coinvolge non solo la comunità portuale, cioè chi vi opera, ma riguarda anche la comunità che ci vive, cioè i cittadini.

Ci sono porti che restano per sempre soltanto approdi o ancoraggi, mentre altri diventano palcoscenici e infine mondi a se.

La riqualificazione delle aree portuali ha l'obiettivo di far scattare una collaborazione tra competenze portuali e competenze urbane nell'ottica di un miglioramento reciproco per il raggiungimento di una qualità urbana sostenibile e duratura.

La crescita del turismo nautico, potrebbe creare un processo di reazione a catena, favorendo l'occupazione, l'espansione di attività economiche e commerciali legate al mondo del turismo nautico che coinvolgerebbe l'intero indotto del territorio che vive alle spalle.

I progetti di potenziamento e razionalizzazione delle attrezzature portuali sono chiamati così a misurarsi con gli aspetti funzionali ed economici e possono contribuire ad innescare concreti processi di riqualificazione in grado di creare nuove centralità urbane e territoriali, quali piazze pubbliche, percorsi belvedere e waterfront attrezzati legati alle attività turistico-culturali e al tempo libero.

Se l'obiettivo generale è quello di sviluppare un "turismo sano" per il turista ma che porti benessere anche al territorio, è chiaro che bisogna offrire servizi adeguati, ampliare e qualificare l'offerta turistica, rivalorizzare i vecchi eventi, crearne dei nuovi: ciò di cui ha bisogno l'Isola è uno sprone al miglioramento sia dal punto di vista dell'accoglienza, sia dal punto di vista socio-culturale, nonché economico.

Chi utilizza unità da diporto per attività di turismo e ricreative, incide su due aspetti in particolar modo: l'uso dell'imbarcazione e l'impatto sul territorio, generando un indotto in termini di spesa sia sul porto dove ormeggia, sia sulle strutture ed i servizi ivi presenti.

Tale impatto economico è condizionato da una serie di variabili quali la tipologia di turismo a livello quali-quantitativo delle strutture e la propensione alla spesa degli utenti.

L'indotto economico del turismo nautico è fortemente legato quindi, ai costi di ormeggio e manutenzione delle unità da diporto e alla capacità di spesa dei diportisti sul territorio: trasporto (parcheggio, taxi, trasporto pubblico); alloggio (alberghi, bed & breakfast, camere); ristorazione (generi alimentari, bar, ristoranti); shopping (articoli nautici, giornali, abbigliamento, elettronica); intrattenimento e cultura (musei, spettacoli, sport, visite guidate)

E' evidente quindi, che non è sufficiente la quantità dei posti barca a qualificare una struttura ed il territorio in cui essa è inserita, ma soprattutto la qualità dei servizi offerti.

Far approdare il turista in una struttura sicura e che soddisfi le sue esigenze e necessità, mediante la scelta dei più moderni servizi offerti, è sicuramente un obiettivo al quale tendere: questa creatività che fonde i servizi alle barche con i servizi alle persone, può essere la carta vincente per rapire il turista, farlo immergere nella realtà del luogo e far sì che egli scelga di approdare in questi porti anziché in altri.

Conclusioni

Dall'ampia analisi condotta sono emersi con chiarezza gli elementi che oggi possono ritenersi strategici per l'evoluzione dell'Isola di Procida, sia nel breve termine che nel lungo periodo, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile a 360 gradi.

Va comunque tenuto presente che c'è una crisi generale che ha colpito il settore della nautica sia negli aspetti produttivi (costruzione e vendita di unità da diporto) sia in quelli più generali direttamente legati al turismo nautico e quindi anche e soprattutto al settore della portualità. Tutto ciò si amplifica se consideriamo le scelte fatte dall'attuale governo.

Analizzando quindi il settore nautico nei suoi riflessi territoriali, ambientali, economici, tecnici e sociali, si può concludere che la riqualificazione dei servizi già presenti, l'integrazione di essi con le nuove tecnologie, la tutela ambientale e le prospettive del settore nautico, sono tematiche di grande attualità e rilevanza strategica per lo sviluppo dell'economia dell'intero territorio isolano.

Uscire dalla crisi si può, a partire dallo sviluppo di un turismo nautico di qualità che riassume in sé tutta la cultura del mare, comprendente pesca, tradizioni marinare, ecocompatibilità, ecosostenibilità e terziario, oltre che la progettualità legata al territorio.

Il primo passo da compiere è l'adeguamento, il riordino e la messa a sistema delle strutture già esistenti, al quale devono necessariamente seguire maggiori e concrete sinergie anche da parte delle amministrazioni.

Partendo dal presupposto che il porto è la porta di accesso fra mare e terra, deve essere visto, interpretato e progettato considerando che oggi non rappresenta più soltanto un'infrastruttura a servizio del diportista, ma è chiamato a diventare il motore di sviluppo dell'economia del territorio in cui si inserisce e non solo quello costiero.

Bisogna ripartire quindi dal mare, unica via di accesso all'Isola, per stimolare l'indotto nautico, l'indotto legato alla portualità dell'Isola.

Bibliografia

Alisio G., *Il mito e l'immagine. Capri, Ischia e Procida nella pittura dal '600 ai primi del '900*, Torino, Nuova ERI, 1988, p.16

Balzani M., Montalti E. (a cura di), *I progetti nelle città della costa. Dal ridisegno del waterfront al piano spiaggia*, Sant'Arcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2008

Brandi C., *varie*

Capaccio G. C., *Il Forastiero*, 1634

Coppin D., *Procida tra terra, fuoco e mare. Itinerari geologici per escursionisti e amici dell'ambiente*, Napoli, Provincia di Napoli, 2009

Cosenza G., Jodice M., *Procida. Un'architettura del Mediterraneo*, Napoli, Clean, 2007

De Feo V., *Procida. L'isola, il paese, l'architettura*, Napoli, Electa, 1992

Doria G., *Napoli e dintorni. Guida storica e artistica*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1966

Ferrajoli F., *Procida. Guida Storica ed Artistica*, Napoli, 1951

Il Golfo, quotidiano di Ischia e Procida

Maturi A., *Passeggiate Campane*, Firenze, Sansoni, 1957

Morante E., *L'isola di Arturo*, Torino, Einaudi, 1957

Osservatorio Nautico Nazionale con il patrocinio del Ministero del Turismo, *Rapporto sul Turismo Nautico n. 2*, Genova, 2010

Osservatorio Nautico Nazionale, *Indagine sulle concessioni in tema di portualità turistica n. 1*, Genova, 2011

Parascandolo M., *Procida dalle origini ai tempi nostri*, Ed. Benevento, 1893

Scognamiglio O., *L'abbazia di San Michele a Procida*, Napoli, Electa, 1998

Stefanile M., Vergine F., *Il golfo di Napoli*, Genova, Sagep, 1967

Viola P., Colombo E., *Porti Turistici*, Palermo, Flaccovio Editore, 2010