

Napoli è una città di mare. In molti tuttavia ritengono che la sua relazione col Tirreno sia epidermica, casuale o addirittura inesistente. Da sempre, nella vulgata popolare, il mare assume il valore di *balneum*, *solis et otium*, di mera scenografia al vivere quotidiano. Napoli è sì stata fondata da genti venute dal mare, lo stesso mito di Partenope riporta al Mediterraneo, ma a guardar bene nelle pieghe della sua storia, il porto di Roma fu Puteoli e non Napoli, Bacoli la sede della *Classis Misenensis* e della *schola militum*
(fanti di marina), Amalfi una delle quattro Repubbliche marinare. Il mare per Napoli cominciò ad assumere un'importanza vitale come elemento di comunicazione e fonte di traffici con gli angioni e gli aragonesi. Rilevanza che scemò con la corsa alla colonizzazione dei territori del Nuovo Mondo, per poi rinvigorire con l'avvento di
**Carlo di Borbone**
e del Fascismo. Due epoche storiche distinte e distanti ma che in comune avevano, per lo sviluppo economico di Napoli e del Mezzogiorno, una visione strategica mediterraneo-centrica.

Un modello di sviluppo economico che, al tempo del Borbone, fondava sulla terza flotta mercantile europea, tecnologie d'avanguardia – il sistema dei fari lenticolari Fresnel, il bacino di carenaggio in muratura - e su numerosi trattati commerciali con i paesi della sponda sud del Mediterraneo, Russia inclusa. Con il Fascismo, su un porto che raggiunse le attuali dimensioni con una qualità e quantità d'infrastrutture e armamento mai conseguite prima d'allora. Ma il *"m are della fatica"*
di Napoli, nei secoli, era anche una frontiera ove si riscuotevano gabelle e dazi e si contrastava il contrabbando. Per queste vitali attività, l'area portuale è stata sempre nettamente staccata dalla città da alte muraglie o da invalicabili cancellate.

Recinzione che fu eliminata solo nel 2004 e che fece sperare in uno spontaneo ricongiungimento della città al mare. Il sindaco **Bassolino**, con l'enfasi delle grandi occasioni, ebbe ad esclamare: *"Cade il nostro 'muro di Berlino' che separa la città dal mare. Sono certo che i napoletani si approprieranno subito di questa nuova area"*
.

Nei fatti, l'area portuale, pur priva di delimitazioni, non riusciva ad essere vissuta dai napoletani. Al punto che **Francesco Nerli**, in più occasioni ebbe modo di sostenere che molto probabilmente, tra porto e città, non esisteva alcun legame. Lo scalo partenopeo continuava, infatti, ad essere nell'immaginario collettivo un luogo di lavoro, una grande risorsa produttiva.

Ai più risulta difficile individuare nel porto un bene culturale nonostante la presenza degli storici edifici - Stazione Marittima di Bazzani, Immacolatella Vecchia di Vaccaro, la darsena e quel che resta del Regio Arsenale Navale – e le rappresentazioni mnemoniche che evocano in termini d'identità e cultura.

Contemplare le eleganti linee architettoniche barocche sormontate dalla Statua dell'Immacolata Concezione della Deputazione della Salute o quelle candide e razionaliste della Stazione Marittima non può non ricondurre alla mente le struggenti immagini della grande emigrazione oltre Atlantico dei braccianti del Meridione o quelle non meno amare dell'emigrazione verso l'Australia degli Anni '50. La vista del Regio Arsenale Navale con la radice del Molo San Vincenzo invece ricorda agli animi più sensibili, la fatica e gli stenti degli oltre duemila lavoratori metalmeccanici. Storie minori, per lo più misconosciute, la cui conoscenza potrebbe concorrere in misura determinante a creare o ricucire quell'impercettibile trama che lega inscindibilmente, oltre le apparenze, i napoletani al porto.

Il "Museo dell'emigrazione" ed il "Museo del mare", il primo approvato in epoca bassoliniana e mai realizzato, il secondo previsto dal "Grande progetto" e di là da venire, potranno senz'altro costituire due fondamentali strumenti nella ricostruzione della memoria storica. Ma si sa che la tempestività, la consequenzialità tra decisione ed azione, sono caratteristiche aliene al porto di Napoli ove, come dimostra la sua storia, per approfondire un fondale, ampliare una calata o allungare un molo occorrono tempi biblici. Le vicende riguardanti la nomina del nuovo presidente dell'Autorità portuale e le resistenze dei petrolieri di Vigliena al nuovo Piano Regolatore del porto sono purtroppo un'algida testimonianza di tale deprecabile consuetudine.

Al pragmatismo militaresco ed alla competenza di **Luciano Dassatti**, il porto di Napoli deve molto in termini di razionalizzazione, rilancio e modernizzazione, ma in particolar modo è la città intera a dovergli della gratitudine per la sua difesa dell'economia e del lavoro di un intero territorio. Ma il tenace e lungimirante marinaio è andato oltre ponendo mano ad una vera e propria rivoluzione culturale. Il travaso nelle coscienze dei cittadini di domani delle "radici" storiche ed economiche dello scalo napoletano. Con
*"Il Porto incontra le scuole"*
ha coinvolto circa 500 scolari delle scuole elementari, che hanno così potuto conoscere l'importante infrastruttura in tutta la sua complessità: dalle norme per la sicurezza sul lavoro alla raccolta differenziata, dai protocolli per la difesa dell'ambiente alle attività che si svolgono quotidianamente sulle banchine.
Una lodevole iniziativa che andrebbe ripetuta annualmente per costruire, attraverso la nostra gioventù, un futuro che faccia della nostra risorsa portuale – identitaria, economica, culturale e storica - un concreto punto di riferimento. La civiltà del lavoro, una storia di cui essere orgogliosi. Anche grazie all'ammiraglio Dassatti.
**Lidio Aramu**