

Incastonata nella parte alta del suo golfo, Napoli non può che essere una città di mare. Ed è opinione diffusa che lo sia. Senza alcun dubbio, la costruzione di questo convincimento va ascritta innanzitutto al mito fondante di Partenope, la sirena venuta dal mare, che dà origine alla città. Ma è principalmente la canzone napoletana che salda quest'elemento della natura alla tradizione popolare.

I sentimenti dell'amore, della passione della nostalgia trovano la loro cornice naturale nel mare. E' il mare, crudele o incantatore, a fare da sfondo ai moti dell'anima dei napoletani. Gli specchi d'acqua di Via Caracciolo, Mergellina e Posillipo, complice uno scenario naturale senza eguali, sono tra i più celebrati.

Meno ricordato, se non addirittura ignorato, pur bagnando la stessa costa, il tratto di mare compreso tra l'ex arsenale borbonico ed il fortino di Vigliena. E' il tratto di costa su cui si irradia il porto con le sue attrezzature. L'infrastruttura che ha reso possibile nel corso dei secoli la trasformazione della poesia del mare in una concreta fonte di lavoro e reddito per la città. Il sudore, il calore insopportabile delle caldaie, la polvere di carbone che si appiccica ai corpi, le lamiere arroventate, i volti degli operatori portuali riarsi dal sole non hanno trovato né cantori, né poeti. Persino gli emigranti a bordo dei bastimenti che li porteranno nelle lontane Americhe, nell'allontanarsi dalla città rivolgono i loro occhi verso santa Lucia.

Il rapporto tra Napoli e il suo mare costituisce la più antica delle antinomie che caratterizzano la città.

E’ sufficiente affacciarsi tra le pagine della sua storia per rendersi conto di una sostanziale estraneità dell’elemento marino alle attività dominanti dei napoletani svolte sostanzialmente sulla terraferma. Del resto è emblematico che il porto di Roma sia stato Pozzuoli e la Repubblica marinara Amalfi e non Napoli. La pesca e la navigazione sono state attività economicamente marginali. La prima s’identificava con una pesca da terra o sotto costa come dimostra la perdurante inesistenza di una flotta peschereccia, mentre il trasporto marittimo si limitava ai collegamenti Napoli/isole del Golfo. Soltanto dopo il secondo dopoguerra, con Achille Lauro antesignano, saranno costituite le grandi compagnie di navigazione.

Per i napoletani, quindi, il mare rappresentava e rappresenta uno scenario. Nella migliore delle ipotesi un mezzo di svago - “o' bagnò e' mar” - o di cura del corpo – talasso terapia ed elioterapia -. Napoli come archetipo della biblica opposizione tra terra e mare in cui il mare è estraneo ed ostile all’uomo mentre la terraferma è stata assegnata da Dio come luogo di residenza. Il mare non è il suo spazio vitale.

Si deve a popoli stranieri – angioini ed aragonesi – la costruzione di un forte legame tra Napoli ed il suo mare. Durante queste dominazioni la città assurge al rango di grande emporio marittimo. La città cresce nelle sue dimensioni ed i partenopei speculano sugli edifici adibiti a depositi per le merci, accumulando apprezzabili ricchezze. Napoli conserverà questa funzione ancora con i Borbone e col Fascismo che farà di Napoli il porto dell’Impero, la Regina del Mediterraneo estendendone l’influenza oltremare.

Il trascorrere dei secoli, tuttavia, non ha risolto tale paradosso. Prendiamo le Amministrazioni locali come riferimento. Ebbene, non hanno mai avuto un assessore al mare tranne che in due unici casi – amministrazione del sindaco Antonio Bassolino 1997 e della Provincia di centro destra del presidente Luigi Cesaro - presentati alla pubblica opinione come la cartina al tornasole di un radicale cambiamento del modo di governare. In realtà. Visti gli esiti, possono essere ritenuti la tangibile dimostrazione che, oramai, le anacronistiche categorie politiche destra/sinistra sono le antitesi speculari del sistema e non le risoluzioni alle crisi del sistema stesso.

1997, il sindaco di Napoli, **Antonio Bassolino**, istituisce il primo e innovativo assessorato al mare presieduto dall'ammiraglio **Piero Gallerano**, già comandante del porto di Napoli. L’obiettivo ad esso affidato è ambizioso: eliminare ogni artificiosa divisione tra la struttura sociale, economica e culturale della città da quella del porto.

Le direttrici di marcia definite da Gallerano per il suo assessorato erano rappresentate dal mare come cultura, storia, ricerca, protezione dell’ambiente marino, nuove professionalità e strategie per la creazione di nuove opportunità occupazionali per i giovani.

Le salvifiche attese andarono puntualmente disattese. Dopo tre anni di polemiche, nel 2000, Bassolino, approfittando dell’occasione fornita dalle dimissioni presentate da alcuni assessori, dà il via ad un rimpasto della Giunta municipale. E così, l’assessorato al mare che doveva essere il segno di una mutata attenzione della città verso la risorsa mare malinconicamente scompare.

Per ritrovare un altro assessorato al mare occorrerà attendere il 2010 con la nomina di **Marco Di Stefano**
ad assessore del mare dell'amministrazione provinciale di Napoli. Non si tratta di un politico di lungo corso, è tecnico di valore, profondo conoscitore della storia e delle realtà della portualità di Napoli e della sua provincia.

La sua nomina è accolta con favore dagli operatori portuali e dalla città che investe e produce. Per il presidente **Cesaro** la creazione dell'assessorato al mare guidato da un tecnico puro, autore di numerosi progetti ed interventi all'interno dell'area portuale napoletana, rappresenta la manifestazione tangibile della ferma volontà della nuova amministrazione di centro-destra, di valorizzare e tutelare la risorsa mare ritenuta di grande importanza per l'economia del territorio.

Volontà che s'invera nel documento "il Porto di Napoli tra imperativi economici ed aspirazioni di sviluppo". Atto in cui l'assessore **Di Stefano** individua le criticità costituite dalla mancanza di pianificazione e dalla carenza di controlli sulle attività degli operatori portuali. L'immagine che ne esce fuori è quella di una struttura portuale nelle sue forme ancora ottocentesca con moli a pettine inadeguati all'attracco delle moderne navi portacontainer, incastrato tra il centro storico e quello antico, privo di retro porto (distripark) e stretto a levante e ponente rispettivamente dal porto turistico di Vigliena e dal molo S. Vincenzo.



Il documento programmatico, tuttavia, non si arresta all'analisi, ma individua puntualmente le soluzioni. Il potenziamento del trasporto su ferro, la delocalizzazione del terminal petroli e dei depositi costieri, l'eliminazione delle immissioni dirette in mare di agenti altamente inquinanti e tossici attraverso lo scolmatore di levante, il collettore di via delle Brecce, lo scarico di emergenza dell'impianto di depurazione di Napoli Est e il collettore Gianturco, la realizzazione del Museo del Mare ed il recupero dei relitti delle navi borboniche affondate da Nelson costituiscono i punti di forza del nuovo piano regolatore del porto fortemente voluto dall'assessore Di Stefano.

Ma si sa che l'insieme dei partiti, indipendentemente dalla scala cromatica, più che del pubblico interesse si preoccupa innanzitutto di tenere ben saldo tra gli artigli il potere, connotandosi sempre più come un'insopportabile sovrastruttura sociale parassitaria. Così il presidente Cesaro dovendo ricomporre l'ennesima crisi della sua inconcludente maggioranza con la sistemazione di due candidati trombati alle ultime elezioni amministrative elimina l'assessorato al mare.

Fin troppo facile. Marco Di Stefano non è un politico, non è avvezzo alle congiure di palazzo e per di più continua a pensare in piena autonomia. L'unico assessorato che, per impegno e qualità degli interventi in un settore strategico per l'economia, era riuscito a dare visibilità ad

un’amministrazione sorda e grigia. Fortunatamente il piano regolatore del porto è stato adottato. L’ex assessore al mare può ritenersi quindi soddisfatto: se il porto di Napoli ha un futuro lo si deve di sicuro anche a lui.

Certo adesso ci sarà l’assalto partitocratico alla diligenza dei fondi FERS per le grandi opere portuali finanziate dalla Regione Campania, ma il mare, in quanto risorsa culturale ed economica, torna a non bagnare Napoli. Si perpetua così l’antica incongruenza di una città nata dal mare, ma che nei fatti è separata da esso dall’atavica incapacità, culturale e politica, delle sue classi dirigenti di considerare l’elemento marino come un imprescindibile spazio vitale.
Lidio Aramu