

Porti e vita marittima nella storia e nell'economia della Campania

Summary: PORTS AND SEA LIFE IN THE HISTORY AND THE ECONOMY OF CAMPANIA REGION

The sea has always been essential for the life and the identity of Campania, the second region for number of inhabitants in Italy. Half of the Italian merchant fleet is operated by families that reside in Campania but work on world routes. Culture, traditions, uses of the population of this region are tied to the relationship with the sea. More recently, the intense urbanization of the shoreline for residential, industrial and tourist uses causes landscape damage. The concentration of population and activities on the shoreline generates territorial imbalance with the landlocked provinces of this region.

Keywords: Campania, Shipping, Territorial Imbalance.

1. Mare e terra: un rapporto essenziale malamente gestito

Oggi quasi due milioni mezzo di residenti della Campania sono concentrati nei 61 comuni bagnati dal mare lungo una linea costiera che misura 400 km, comprendendo i perimetri insulari. Sarebbe una linea più estesa se il golfo di Gaeta, che storia e geografia legavano alla Campania, non fosse stato trasferito, insieme alle isole Ponziane, entro i confini amministrativi del Lazio. Rispetto ai 2.200 km di coste del Mezzogiorno continentale, l'affaccio marittimo della Campania appare modesto (il Tirreno e lo Jonio bagnano 780 km del perimetro calabrese). Ma risiede in Campania, oggi come un secolo fa, la maggior parte della popolazione marittima del Sud Italia.

La più intensa urbanizzazione e le maggiori risorse economiche della regione (industria, commerci, pesca, traffici marittimi, porti, cantieri navali e, più di recente, il turismo) sono legate al rapporto col mare. Così come costumi, tradizioni, arte, canzoni, gastronomia. Un rapporto al quale s'affidano speranze di sviluppi futuri, sempre che si sappia e si voglia preservare identità e qualità d'un ambiente costiero, in più tratti compromesso da scelte sbagliate. Di ieri e di oggi.

Il rapporto tra la Campania e il mare ci riporta ad una storia geologica lunga milioni di anni, e a vicende umane, politiche, economiche, culturali che si sono snodate attraverso migliaia di anni. Uomini venuti dal mare approdarono sulle coste campane scontrandosi, ma anche fondendosi con i popoli che venivano dall'entroterra. La civiltà della Campania è per massima parte prodotta

da questi incontri e scontri; momenti di fulgore (Amalfi, Napoli, Salerno, Gaeta) e momenti di eclisse.

Le lezioni del passato, remoto e recente, ci forniscono ampio materiale per formulare alcune asserzioni, ma anche per trarne alcuni interrogativi circa lo stato presente e per valutare prospettive future: economiche, ambientali, culturali.

La prima asserzione è che il mare resta fondamentale nella vita della Campania. Oggi come ieri, la apre al rapporto col mondo. E ne sostiene l'economia: sotto alcuni aspetti, specie quelli industriali, in misura minore che in passato; sotto altri, quelli legati al cosiddetto terziario – commercio, trasporti, turismo – in misura molto maggiore. Scomparsi nella prolungata crisi industriale i maggiori impianti gestiti dalle Partecipazioni Statali, affievolito il ruolo di tradizionali attività produttive private, il nocciolo duro dell'imprenditoria regionale sempre più è rappresentato dall'armamento marittimo, articolato in numerose famiglie d'antica tradizione marinara, ma anche in figure emergenti apportatrici di rinnovate capacità.

Il rapporto col mare conferisce soprattutto identità alla regione. Ciò può essere valutato per aspetti immateriali, cultura, tradizione, lessico, costume. Certamente è valutabile per gli aspetti fisici. Le peculiarità di paesaggio esprimono non solo valori estetici cui si debbono, grazie all'ispirazione indotta in personalità della letteratura, dell'arte, della musica d'ogni tempo e d'ogni paese, la penetrazione nell'immaginario collettivo di gran parte dei popoli del mondo; ma generano anche risorse economiche, a misura che è venuto

aumentando il numero delle persone che desiderano ammirare, fruire di questa bellezza.

La seconda asserzione è che la popolazione della Campania, tanto debitrice al mare e alle sue risorse, raramente lo ha ricambiato con comportamenti coerenti. Per quanto riguarda il passato, ci si può dolere che Napoli e il suo regno mai siano riusciti a raggiungere ruoli di potenza marittima, come Genova, Venezia. In Campania riuscì alla piccola Amalfi, sia pur per poco.

In tempi più recenti, esempi di gestione erronea e dannosa del rapporto col mare se ne trovano molti. Anzitutto una urbanizzazione intensa della fascia costiera, prima con l'addensamento residenziale, quindi con l'insediamento industriale, infine – ed è storia di oggi – con le costruzioni d'uso turistico. Mai fu possibile porre rimedio a questa soffocante gravitazione sulla costa attraverso piani urbanistici che riequilibrassero la distribuzione di popolazione, attività, residenze e funzioni tra Campania marittima e Campania interna. Oltre che lo squilibrio territoriale dannoso ad entrambe, ne è derivato il deterioramento progressivo dell'ambiente marino. Scarichi urbani ed industriali hanno danneggiato l'ecosistema. La fauna ittica s'è depauperata; ne ha risentito la pesca, specie quella costiera che assorbe il maggior numero di pescatori. Eppure, era stata proprio la varietà e ricchezza delle specie marine presenti nelle acque del golfo ad indurre il grande naturalista tedesco Anton Dohrn a costruire a Napoli, nel 1874, quella Stazione Zoologica con annesso acquario, il primo nel Mediterraneo, tuttora centro di ricerche biologiche di rilievo europeo.

Come è agevole comprendere, la prima asserzione è di segno positivo. La seconda è basata su considerazioni negative. Da questo contrasto nascono gli interrogativi, circa l'uso che la Campania potrà o dovrà fare del suo mare, inteso come risorsa apportatrice di benefici. Nell'ambito di attività tradizionali, già consolidate (porti, cantieri, turismo), così come nell'ambito di attività più innovative, l'ittiturismo ad esempio, o più ancora, nella rianimazione di spazi costieri degradati, sostituendo nuove funzioni compatibili a funzioni deturpanti o inquinanti o comunque obsolete. È quella che si può definire una politica di "rottamazione" di paesaggi degradati.

Certamente è difficile trovare punti di equilibrio tra le esigenze di valorizzazione e sviluppo e le necessità di salvaguardia del paesaggio e della qualità ambientale. La storia della rada di Bagnoli, ad ovest di Napoli, fa testo. Ad inizio Novecento vi si compì una scelta e che col senno di poi è apparsa dannosa: l'insediamento di un impianto si-

derurgico con annessi pontili asserviti allo sbarco di ferro e carbone e all'imbarco dei prodotti. Ma la chiusura della fabbrica nel 1990 offriva occasione per risanare il paesaggio violato: eppure incertezze e controversie sui modi d'agire e sui fondi da impiegare oltre a ritardare d'un ventennio la trasformazione del sito lasciano temere nuovi insediamenti improvvidi. E che dire delle isole napoletane, o delle costiere sorrentina e amalfitana, o del Cilento, luoghi di straordinaria bellezza, minacciati però da un consumo di spazio senza dubbio eccessivo. Soprattutto per una modalità di uso turistico – il turismo delle seconde case – cui corrisponde il massimo di alterazione ambientale e la minima ricaduta sulle economie locali. Quindi una bassa utilità sociale, a fronte di altre possibili scelte di valorizzazione turistica dei medesimi siti.

Così pure è giocoforza trovare un punto di equilibrio tra la conservazione di valori ambientali dello spazio litoraneo della Campania e il complesso di attività generate dal diportismo nautico. L'impetuoso sviluppo di questo settore ha ricadute su attività industriali, la cantieristica e l'indotto navaltecnico, e genera domanda turistica laddove esistono porti specializzati. Dalla mancanza o ritardi di scelte sono scaturiti i danni maggiori: iniziative spontanee, disordinate, sovente abusive, che hanno costellato di approdi precari e non attrezzati gran parte dei siti costieri. Soddisfano, male, esigenze locali, e scoraggiano quel turismo nautico di più alto profilo che reca ricchezza a vecchie e nuove mete marine del Mediterraneo.

Navi, porti, cantieri: è il tritico che sorregge da sempre le economie delle grandi regioni marittime affacciate sui mari e sugli oceani. La Campania è una regione marittima che in molti periodi della sua storia, politica ed economica, non ha saputo o potuto far leva su queste risorse fondamentali. Ad esse, più di recente, s'è aggiunto un nuovo elemento, il turismo, favorito dalle straordinarie qualità di paesaggio e clima della regione.

Una riflessione sugli scenari che si possono aprire alla Campania, così come in altre regioni marittime del Mediterraneo, nel medio e lungo periodo, non può prescindere dal ruolo della città. La città è figlia del mare, o anche dei grandi fiumi. Ce lo insegna la storia dell'umanità. Così come ci insegna che sono divenute grandi città, metropoli mondiali solo le città i cui abitanti hanno valorizzato in massimo grado il vantaggio loro offerto dal contatto tra l'acqua e la terra, spingendosi verso lidi lontani e penetrando nei territori retrostanti. È la "città egemone" il perno intorno al quale ruotano i destini d'un territorio, in una



regione di mare così come in una regione continentale. Dalla città vengono gli stimoli allo sviluppo economico, all'innovazione culturale, al mutamento sociale. Possono però venirci anche freni alle trasformazioni, col rischio che ristagni la vita economica, si degradi l'ambiente sociale. Napoli, intesa come area metropolitana, concentra la gran parte della popolazione marittima che è anche la gran parte della popolazione regionale, così come assomma in sé la quasi totalità delle funzioni di decisione politica, economica, della cultura, della creatività. Concentra anche problemi, mali antichi e recenti, disagi e devianze.

Per le metropoli dei paesi che si affacciano sul bacino mediterraneo – e Napoli è tra queste – il rapporto di maggiore o minore distanza dal cuore dell'Europa si misurerà soprattutto in termini di efficienza delle reti urbane, di modernizzazione di città d'impianto antico e di grandi tradizioni ma negli ultimi decenni lasciate crescere malamente. L'area napoletana, a somiglianza di aree metropolitane del nord Africa, di Atene, Istanbul, è cresciuta in quantità di popolazione, di case, di mezzi motorizzati; ma non è ancora adeguatamente arricchita in qualità di servizi, di funzioni, di strutture. Un profondo rinnovo urbano diviene obiettivo non secondario, probabilmente condizione primaria per il riassetto di un'intera fascia marittima che risponda all'obiettivo che oggi si usa definire della "sostenibilità" ambientale. A sua volta condizione per lo sviluppo dell'intera regione, in un processo che favorisca recupero di vivibilità all'interno di una comunità che, diversificata da sempre nelle culture dei suoi abitanti, della costa e dell'entroterra, in prospettiva, causa l'immigrazione, è destinata a diversificarsi anche nelle etnie.

2. Napoli: storia del porto come storia della città

“Né meno che di sito e di cielo, è di corpo bellissimo questa città [Napoli]; piena di palagi signorili, di templi superbi, di piazze spaziose, di strade amplissime e dirittissime, di reali porte, di mura forti ed inespugnabili, di Porto di tutte le marine tempeste difeso e sicuro...”. Così scriveva da Sorrento Bernardo Tasso, il padre di Torquato, ad un amico cui teneva ad illustrare beltà e risorse della sua terra. Siamo nel 1545; la città e tutto il Sud italiano sono ormai saldamente in mano spagnola. Il *“Porto di tutte le marine tempeste difeso e sicuro”* ha già acquisito una struttura articolata attraverso opere di banchinamento lungo la linea costiera, costruzioni di moli protesi in mare e baluardi contro traversie marine e attacchi di

navigli ostili. Il Viceré don Pedro de Toledo vi avvia la costruzione del nuovo Arsenale, con ampliamento della vecchia struttura aragonese.

Splendide opere pittoriche consentono di seguire l'evoluzione dell'impianto portuale dall'età aragonese (come nella cosiddetta Tavola Strozzi, attribuita a Francesco Pagano, che illustra il *Ritorno della flotta aragonese dalla battaglia di Ischia* del 1464), all'età del Vicereame spagnolo (come nella veduta di Napoli di Didier Barra, 1647). Soprattutto lo consentono pregevoli rilevazioni topografiche ed assonometriche: da quelle cinquecentesche di Antonio Lafrery (1566) e Sebastian Munster (1572), alla precisa *Fidelissima Urbis delineatio* di Alessandro Baratta (1629).

L'epistola del Tasso, i resoconti d'altri autori, le mappe e le pitture enfatizzano quella che è una costante nella storia della città di Napoli, il legame col mare. La marittimità segna profondamente la cultura della comunità napoletana: dà alimento ad abitudini di vita, si sedimenta in tradizioni, affiora nella lingua d'uso, arricchisce il patrimonio folclorico. La storia del porto è storia della città. I momenti di dinamismo dei traffici via mare e d'investimento di risorse pubbliche negli arredi portuali corrispondono ad altrettanti periodi alti della storia di Napoli. Viceversa, abbandono, decadenza o distruzioni nell'area portuale segnano momenti di ristagno economico, eclisse politica, aggressione di forze nemiche.

La ricostruzione storica del divenire della struttura portuale napoletana – ma, fatte le dovute proporzioni, ciò sarà valido anche per altri approdi che nel corso dei secoli si sono aperti lungo la fascia costiera della Campania – dagli sbarchi dei primi coloni elleni ai nostri giorni, costituisce per conseguenza anche un sommario del più che bimillenario altalenare di luci ed ombre delle vicende della regione. Tra dinastie, dominazioni, alleanze, isolamenti.

Città popolosa, città viva, per secoli capitale, comunque sempre metropoli dominante in quella parte meridionale d'Italia delimitata dal Garigliano e dal Tronto. Porto d'incrocio di molte tra le principali rotte che dall'età classica all'età moderna collegavano le regioni del Mediterraneo occidentale e poi, ancora, nell'età contemporanea, questa regione al resto del mondo: Napoli ha costantemente avuto una forte connotazione marinara. E tuttavia mai ha raggiunto le soglie di quell'egemonia marittima cui pure erano riuscite ad attingere, in Italia, Venezia e Genova, o, in Francia, Marsiglia e, in Spagna, Cadice e poi Barcellona.

Non è alla storia del porto che bisogna far ri-

corso per comprendere le ragioni di ciò, quanto alla storia politica del territorio meridionale, del regno napoletano: poiché mai la politica espressa dalle varie forme di reggimento di Napoli ha fatto del mare quella che oggi si definirebbe un'opzione strategica. Non lo ha fatto nell'ottica dei rapporti internazionali; non lo ha fatto nell'ottica delle scelte economiche. Nell'alternarsi tra le supremazie, ora delle potenze di terra ora di quelle di mare, i cui tratti così felicemente sono illuminati dalle sintesi di Carl Schmitt, in un confronto che ha spaziato attraverso i secoli e coinvolto l'intero pianeta, sappiamo bene che, tramontato l'Impero Romano, non solo Napoli ed il suo regno, ma l'Italia si son trovati a giocare ruoli marginali, o addirittura subalterni.

Al di là e al di fuori degli scenari geopolitici, e all'interno della storia regionale e nazionale, è giusto tuttavia citare un momento significativo di recupero della piena consapevolezza del ruolo centrale del porto napoletano come possibile elemento trascinate di nuovi assetti territoriali, in contesti di maggior dinamismo economico. È una fase particolare della storia recente di Napoli e della Campania: il riferimento è al primo decennio del Novecento, quando in accoglimento delle indicazioni dell'economista (e poi politico) Francesco Saverio Nitti e pochi altri, con la legge speciale del 1904 ebbe deciso impulso un'industrializzazione fortemente tributaria al trasporto via mare, seguendo modelli che già s'andavano precisando nella facciata settentrionale d'Europa.

Gli stessi modelli che troveranno la loro più compiuta espressione nella seconda metà del secolo appena trascorso: le MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*) e le ZIP (*Zone Industriali Portuali*), affermatesi al di qua e al di là dell'Atlantico e in Giappone. Oggi queste formule presentano un valore strategico minore, a fronte di evoluzioni tecnologiche che hanno attenuato il ruolo delle grandi concentrazioni di industrie pesanti privilegiando industrie "leggere" distribuite sul territorio; così come hanno suggerito di trasferire verso i paesi produttori i più inquinanti impianti di raffinazione e trasformazione delle materie prime. Ma comunque modelli che sono stati protagonisti dei grandi sviluppi industriali del nord del mondo a partire dal secondo dopoguerra.

Nel caso di Napoli, un intrecciarsi di cause ed effetti ha probabilmente operato in direzione del mancato svilupparsi di aristocrazie imprenditoriali legate al mare a somiglianza di quanto accadeva a Genova, Venezia, Trieste, Atene, Londra, Anversa, Rotterdam. Giocano un ruolo importante i fattori connessi alla geografia fisica e a quella eco-

nomica, ed influiscono sugli assetti geopolitici. I porti definiti "di facciata marittima", che vanno cioè costruiti seguendo una linea di costa, sia pur all'interno di un golfo, obbligano a costi maggiori per realizzare moli in acque profonde, per le protezioni a mare, tanto più complesse quanto più estesa si vuol rendere la linea delle banchine, e difesa dalle incursioni di flotte ostili. Senza contare gli oneri per le penetrazioni verso l'interno, da assicurare con strade e ferrovie. Hanno maggior fortuna commerciale e industriale i porti che nascono lungo le rive di grandi fiumi che sfociano a mare, od anche all'interno di baie che profondamente s'addentrano nella terraferma. Rotterdam, il più trafficato del mondo, s'è venuto sviluppando lungo i bordi del maggior fiume d'Europa, il Reno; il mar del Nord è l'antiporta degli spazi oceanici, ma attraverso il fiume e i suoi canali, merci e materie prime hanno accesso, su navigli di minor pescaggio, alle maggiori concentrazioni urbane, commerciali ed industriali d'Europa. Così è per Anversa che sorge sulla Schelda, per Amburgo che sorge sull'Elba. Il Tamigi non ha avuto certo piccolo ruolo nel fare di Londra una capitale imperiale. Quanto più un porto riesce a divenire la via di sbocco marittimo di regioni che esprimono grande dinamismo produttivo, che comprendono metropoli commerciali e finanziarie, tanto più facilmente acquisiscono ruoli d'importanza mondiale.

Nel caso di Napoli, tutti i fattori menzionati hanno giocato in negativo. Soprattutto la dipendenza da potenze straniere, o comunque la subordinazione ad influenze altrui – spagnoli, francesi, britannici, austriaci – fu certo ostacolo alla formazione d'una autonoma potenza marinara napoletana, mercantile e militare. Dopo l'Unità, tardivamente s'era raggiunta consapevolezza delle prospettive che la condizione marittima avrebbe potuto aprire all'evoluzione economica di quella che non era più capitale di Stato, ma pur sempre metropoli regionale in grado di contribuire ad un maggior sviluppo delle regioni meridionali del Paese.

Non si vuol dire con ciò che porto, armamento mercantile, cantieristica non abbiano sempre indotto, e tuttora inducano attitudini all'intrapresa su scala locale e internazionale. Che non sostengano migliaia di posti di lavoro nei settori terziario e manifatturiero, non assecondino vocazioni alla vita in mare. Solo che, nel panorama complessivo delle attività della Campania, questo comparto, seppur tutt'altro che marginale, certo non appare dominante. Oggi ancor più di ieri. Scomparsa, e purtroppo con strascichi fallimentari, la figura



di Achille Lauro, personalità rilevante e ridondante nello *shipping* come nella politica, restano ed emergono figure e famiglie d'armatori di rilevanza internazionale (valga per tutti il caso del sorrentino Gianluigi Aponte, secondo armatore privato al mondo per entità della flotta). Ma prediligono ruoli appartati nella società regionale oppure scelgono fuori del Golfo le sedi delle loro aziende e i loro porti di (prevalente) armamento, onde sulle loro navi sventolano bandiere non italiane.

Ristagna l'industria delle costruzioni e delle riparazioni delle grandi navi; e sempre meno numerosi sono i giovani che cercano imbarco, pur nelle città campane di grandi tradizione marinara come Torre del Greco e Monte di Procida.

A dispetto di tutto ciò, resta comunque un dato di fatto: che Napoli è stato sempre porto di apprezzabile importanza, capace di esprimere annualmente volumi di traffico considerevoli. In taluni momenti porto-leader per talune merci. Così com'è una realtà che ancor oggi, malgrado la permanenza di un'inferiorità economica delle regioni meridionali rispetto a quelle del Centro-Nord d'Italia, questo porto movimentava flussi di sbarco che ne fanno ora il terzo, ora il quarto nella graduatoria dei porti nazionali. Lo si deve in gran parte alla peculiarità d'una posizione geografica che a lungo è risultata baricentrica nell'intrico delle principali rotte mediterranee (posizione dalla quale trae vantaggio anche Salerno). Ma, soprattutto oggi che l'evoluzione tecnologica del trasporto delle merci via mare ha attenuato la valenza di vere o presunte rendite di posizione geografica, lo si deve in buona misura ad una qualità complessiva del servizio portuale offerto da Napoli che resta concorrenziale, almeno alla scala mediterranea. Ed anche ad un rapporto tra il porto e il suo retroterra che ha tratto ogni possibile beneficio da quei settori dell'apparato produttivo meridionale che riescono comunque ad attivare flussi di import-export, pur in uno scenario complessivo che negli ultimi decenni ha fatto assistere al progressivo smantellamento di quasi tutte le grandi industrie a capitale pubblico.

Porto storico, Napoli, ha saputo comunque esprimere vitalità in autonomia, a dispetto di fasi congiunturali di declino del territorio retrostante. Si pensi soltanto all'effetto sui suoi volumi di traffico della crisi delle antiche attività siderurgiche nella rada di Bagnoli e della chiusura degli impianti di raffinazione e petrolchimici nella zona orientale: nel giro d'un decennio, tra gli anni Ottanta e Novanta del Novecento, milioni di tonnellate di rinfuse solide e liquide venute a

mancare alle statistiche degli sbarchi, e milioni di prodotti semilavorati scomparsi da quelle degli imbarchi. Ha recuperato in termini di quantità, e migliorato nella qualità merceologica del traffico, acquisendo quote crescenti di traffici containerizzati, riservando ad essi spazi di banchina e attrezzature meccaniche specializzate, e saldando rapporti privilegiati con grande compagnie armatrici internazionali.

Non più porto industriale dopo la chiusura delle grandi industrie in riva al mare, Napoli ha cercato le sue ragioni di vita nel rapporto con l'"orizzonte marittimo". Negli ultimi anni s'è inserito nel grande movimento delle crociere turistiche, che il mercato armatoriale ha assecondato e stimolato mettendo in mare "alberghi galleggianti" sempre più grandi e lussuosi per trasportare nel Mediterraneo, come nei Caraibi, e lungo ogni rotta in grado d'offrire suggestioni turistiche, milioni e milioni di passeggeri. Sulle banchine dove un secolo fa s'assieparono file di miseri emigranti, s'affollano ora, transitando per l'imponente Stazione Marittima rinnovata e affidata a gestione privata, flussi di croceristi d'ogni nazionalità. Condizione d'un sempre maggiore sviluppo di questo movimento di persone, così come dei traffici mercantili, è che il territorio retrostante, Napoli, i suoi dintorni, e le altre regioni del Mezzogiorno, sappiano offrire accoglienza migliore e sicura alle persone, e prospettive di crescita economica al passo con il resto dell'Europa.

3. L'evoluzione della struttura portuale napoletana

L'odierna linea costiera napoletana, soprattutto in corrispondenza dell'estensione portuale, è molto più avanzata nel mare di quanto non fosse nell'età classica. I Greci per sbarcare s'erano avvalsi d'insenature naturali, sotto il monte Echia ad occidente e, a levante, in quella che oggi corrisponde all'area tra piazza Mercato, Castelcapuano e l'Università. In questa zona attrezzarono il loro approdo, il Mandracchio. L'erudito Bartolommeo Capasso identificò due zone portuali attive in età romana: "*de illu Arcina*" presso piazza della Borsa, e "*de illu Vulpulo*" in corrispondenza dell'attuale piazza Municipio. Non stupisce che scavando per costruire la nuova metropolitana vengano continuamente alla luce reperti che riconducono ad un remoto passato marinaro.

Ai governanti romani, tuttavia, la rada di Baia e l'insenatura di Miseno, all'estremità occidentale del golfo di Napoli, apparvero rifugi naturali più sicuri per farne base per la flotta militare. I primi

nuclei di quello che poi sarebbe divenuto l'attuale porto di Napoli risalgono al periodo Angioino, con la costruzione di quello che fu detto il Molo Grande, protetto da scogliere, sul quale successivamente venne eretto a protezione dei traffici e della città un imponente castello turrito, il Maschio Angioino. Momenti salienti dell'espansione delle strutture portuali furono la costruzione, ad opera degli aragonesi, della torre sormontata dalla grande lanterna che campeggia in primo piano in tutte le rappresentazioni pittoriche del litorale, e la realizzazione del nuovo Arsenale.

Questa fu l'opera più significativa intrapresa durante il Vicereame spagnolo. Era strategicamente importante disporre di una struttura ove allestire e riparare navi, per assicurare continuità e sicurezza ai traffici, dato l'incombere continuo delle incursioni saracene sulle coste meridionali. La sconfitta che la flotta cristiana aveva inflitto a Lepanto alla flotta ottomana (1571) aveva fermato l'espansionismo politico turco, ma non eliminato il pericolo di scorrerie piratesche che partivano da Tunisi e Algeri. I lavori per il nuovo Arsenale, iniziati nella seconda metà del Cinquecento per volontà di don Pedro di Toledo, si prolungarono sino alla fine del secolo, sotto diversi Vicerè, assorbendo ingenti risorse finanziarie. Giulio Cesare Capaccio, segretario della Città di Napoli nei primi anni del Seicento, descrive lo stabilimento come uno dei "più illustri d'Italia". Intorno ad un ampio piazzale s'aprivano venti grandi arcate, dove poteva essere impostata la costruzione di ottanta galere. La struttura comprendeva uffici, magazzini e laboratori per fabbri, mastri d'ascia ed altre specializzazioni. In età vicereale si realizzarono anche nuovi banchinamenti e sistemazioni del bordo costiero. Grossi scogli a breve distanza dalla riva vennero inglobati nelle opere di difesa, così come più anticamente s'era fatto per porre le fondamenta del baluardo che, nel tempo, sarebbe divenuto il Castel dell'Ovo.

Sotto i Borbone si pose mano ad ampliamenti e sistemazioni in direzione di levante: la rada della Marinella, riservata al naviglio minore, l'edificio dell'Immacolatella Vecchia, che il grande architetto Luigi Vanvitelli fa sorgere sul mare, unito da due ponticelli alla riva, per ospitare il Comando della Marina reale. Oggi lo ritroviamo, ampliato, al centro della spianata e del molo ricavati dal riempimento dello specchio d'acqua. Sull'estremità di ponente, con l'ampliamento del molo esistente venne costruito il bacino in muratura per le riparazioni delle navi. Esiste tuttora, nel mezzo del molo San Vincenzo: ci sembra piccolo a paragone dei grandi bacini realizzati ai primi del

Novecento ed ampliati a fine secolo. Ma per quei tempi, siamo a metà Ottocento, era sufficiente a tirare a secco un vascello a tre ponti (se ne veda l'immagine dell'inaugurazione, il 15 agosto 1852, nel quadro ad olio di Pasquale Mattej al Museo di San Martino).

Le opere di grandi pittori di vedute e di anonimi autori di *gouaches*, prodotte tra i primi del Settecento fino al declino del Regno borbonico, osservate in sequenza ci illustrano non solo la progressiva trasformazione della struttura portuale napoletana, ma anche aspetti della vita e dei traffici che quotidianamente la movimentavano. Gaspar Van Wittel riproduce con una fedeltà documentaria in sei tele ad olio l'intero paesaggio portuale: moli, darsene, banchine, i castelli, le fortificazioni, le navi all'ormeggio, marinai, barcaioli, passeggeri, facchini, viandanti, pescatori, sfaccendati. Le due grandi tele di Antonio Joli che fanno bella mostra di sé nel palazzo della Prefettura di Napoli, nel documentare da terra e da mare la partenza di Re Carlo III, che nel 1759 abbandonava Napoli per ascendere al trono di Spagna, fotografano con precisione la ripartizione dello spazio portuale secondo le funzioni: il Castel dell'Ovo difende l'area da ponente, il forte Vigliena da levante. All'ombra della Reggia e del Maschio Angioino, il porto militare e l'Arsenale occupano l'area che oggi corrisponde alla Darsena Acton e al molo Beverello. Al di là del lungo molo intitolato a San Gennaro, sormontato dalla lanterna (scomparsi l'uno e l'altra negli anni Trenta del Novecento, nella realizzazione del piazzale Angioino e della grande Stazione Marittima) si apre il banchinamento riservato ai traffici commerciali.

Tutte le trasformazioni e gli ampliamenti successivi occuperanno la costa orientale. All'inizio del Novecento l'aspetto del porto di Napoli risultava già profondamente modificato. Dopo l'annessione al Regno d'Italia, in 40 anni il governo sabaudo, pur muovendosi con lentezza, almeno per quanto riguarda le opere portuali, non aveva del tutto trascurato Napoli, anche se maggior attenzione riservava ai porti di Genova e di Venezia, e poi a La Spezia e a Taranto.

Una serie di provvedimenti di legge avevano scandito le varie fasi dell'accrescimento dell'impianto portuale. Questa trasformazione della struttura, che avrebbe dovuto porre Napoli in condizioni di competitività a scala mediterranea già intorno agli anni Ottanta dell'Ottocento, era però risultata estremamente diluita nel tempo. Napoli andava perdendo colpi rispetto a numerosi altri porti italiani e del Mediterraneo, dotati di



maggiori estensioni di banchine e di attrezzature più moderne. E quando, all'inizio del secolo, con una legge del 1900, venne disposta la costruzione di un bacino di carenaggio adeguato al naviglio ormai prevalentemente a vapore, di caratteristiche diverse dalle unità navali che venivano armate e raddobbate nel bacino e nell'Arsenale alla radice del molo San Vincenzo, strutture consimili erano già operative altrove.

L'avvio a realizzazione della Darsena dei Bacini, costituiva anche un parziale risarcimento del progressivo smantellamento dell'Arsenale di Napoli. All'indomani dell'Unità d'Italia, più volte in sede governativa e parlamentare erano stati posti in discussione nuovi criteri di organizzazione sia della Marina Militare, sia della dislocazione lungo il perimetro della Penisola dei porti e dei cantieri da destinare a prevalenti esigenze militari. Si convenne che a Sud della penisola si dovesse puntare su Taranto, realizzandovi adeguate opere di difesa, con annesse strutture portuali e un moderno Arsenale.

Ciò significò l'avvio del declassamento funzionale dell'Arsenale di Napoli: ridotto il carico di lavoro, il personale, trasferite molte attrezzature. Non mancavano ragionevoli motivi in questa scelta. Due di particolare rilevanza. Il primo rispondeva ad esigenze di sistemazione urbanistica della città: l'area dell'Arsenale s'espandeva dal mare fino alle fondamenta dei due monumentali edifici del Palazzo reale e del Maschio Angioino; per completare la nuova viabilità costiera bisognava demolirne la parte al confine con il tessuto urbano. Così fu fatto spazio all'apertura, nel 1924, di Via Acton e di Via del Parco del Castello. Il secondo motivo è che l'esigenza di guadagnare nuove aree portuali al traffico commerciale finiva per dar forza alle opinioni di quanti ritenevano non più conveniente una commistione di funzioni mercantili e militari all'interno d'una medesima area portuale, soprattutto in un momento in cui ragioni strategiche suggerivano una diversa collocazione geografica delle basi della Marina da guerra.

Il ritardo con cui il porto di Napoli si era venuto attrezzando nel quarantennio precedente era uno degli elementi che venivano richiamati da quanti denunciavano la progressiva decadenza della città, dopo la perdita del ruolo di capitale di uno Stato. Soprattutto preoccupava quanti ritenevano che la via maestra per ridar ossigeno alla languente economia napoletana dovesse passare per lo sviluppo dell'apparato industriale.

La già citata "legge speciale" del 1904 venne quindi vista come un'occasione non solo per

l'espansione delle industrie, ma anche come un'occasione per garantire all'auspicata maggior capacità produttiva napoletana il superamento della strozzatura costituita dall'insufficiente arredamento portuale. Infatti essa assicurò finanziamenti per dodici milioni e mezzo di lire, da spendersi in undici esercizi per la costruzione di una diga, a difesa della spiaggia dei Granili e per le opere di banchinamento della spiaggia stessa, nonché per la costruzione di uno sporgente sull'antica scogliera Vittorio Emanuele II in modo da formare il nuovo porto commerciale a levante dell'esistente. Un rifinanziamento delle opere già programmate e fondi per altre costruzioni vennero poi stanziati nel 1907 con due leggi, non riferite alla sola Napoli ma relative ai "bisogni di tutti i porti d'Italia". In questa occasione si dispose anche il finanziamento di un più efficace raccordo tra porto e ferrovia, fino ad allora trascurato perché quello di Napoli era stato visto principalmente come porto passeggeri, porto di emigranti. Quando si comincia a comprendere che il porto deve lavorare anche al servizio delle industrie, per lo sbarco di materie prime e semilavorati e l'imbarco di prodotti finiti, si pone appunto l'esigenza del collegamento ferroviario tra le banchine e il retroterra.

Affrontato sulla carta con larghezza di vedute, ai fini dello sviluppo industriale, il problema portuale di Napoli restò, in concreto, a lungo insoluto a causa della lentezza con la quale si procedette alla realizzazione dei lavori marittimi deliberati. E ciò pur in presenza d'una crescita media del venti per cento all'anno tra 1905 e 1909. Ci si trovava di fronte ad una vera e propria strozzatura: ogni metro lineare di banchina, doveva sopportare annualmente il passaggio di 1.500 tonnellate di merci, un volume di traffico molto superiore a quello gravante su ogni metro di banchina del porto di Genova. Non era pensabile sovraccaricare di nuovi gravami questa struttura portuale. Un impianto per la produzione di ferro e acciaio, quale ipotizzato nella legge del 1904, attivando un forte movimento di minerali di ferro e carbone in entrata e di semilavorati in uscita, doveva poter contare su attrezzature specifiche, riserve esclusivamente al ciclo siderurgico. Appunto perciò, nell'impossibilità di utilizzare il porto esistente, occorreva scegliere un sito costiero ove si potesse contemporaneamente ospitare capannoni ed altiforni e, insieme, costruire un molo per l'attracco di navi mercantili e per la movimentazione di carichi alla rinfusa. Bagnoli, appunto.

La darsena dei bacini di carenaggio costruita nel primo decennio del Novecento segna un confine a levante. È un limite che verrà superato negli

anni Trenta: al Regime fascista, proteso all'espansione imperiale, occorre nel Sud italiano un porto più ampio e attrezzato. Si aprono nuove darsene per l'accresciuto movimento commerciale, per scaricare il carbone necessario alla Centrale elettrica, il petrolio per la raffineria che la Mobil Oil farà entrare in funzione nel 1937. Tronchi ferroviari collegano le banchine e si raccordano con la rete nazionale. Alla vigilia della II Guerra Mondiale, Napoli smista milioni di tonnellate di merci; è il secondo porto dopo Genova, ma il primo nel movimento passeggeri.

Non ci sono più flussi di emigranti. Ai servizi regolari passeggeri e merci per le Americhe, disimpegnati da transatlantici i cui nomi evocano lusso ed eleganza nell'immaginario internazionale, si sono aggiunti i traffici con le Colonie dell'Africa settentrionale ed orientale. Nel 1936 viene inaugurata la nuova Stazione Marittima progettata da Cesare Bazzani: una costruzione imponente, 22 m d'altezza, 120 mila mq, ripartiti tra due grandi elementi longitudinali disposti lungo l'asse maggiore del nuovo Molo Angioino e raccordati dalla facciata fronteggiante la terraferma, in un'avvincente prospettiva che, agli occhi di chi proviene dal mare, comprende in primo piano il Palazzo San Giacomo sede del Municipio e, sullo sfondo, il Castel Sant'Elmo sovrastante la sommità del colle del Vomero.

Il Molo Angioino nasce tra le Calate Beverello e Piliero, spingendosi innanzi nel mare ed inglobando tutte le strutture del vecchio Molo San Genaro. È necessario sacrificare la Lanterna, fino a quegli anni elemento emblematico del paesaggio portuale napoletano. I transatlantici che si ancorano ai due lati del nuovo molo sbarcano i passeggeri dai ponti superiori, servendosi di passerelle mobili che corrono lungo i terrazzamenti della nuova Stazione Marittima: rifornimenti e traffico merci si svolgono sul piano della banchina.

Ancora pochi anni e, purtroppo, i bombardamenti anglo-americani lasceranno un paesaggio di macerie nell'area portuale e nelle fasce a ridosso. Fondali cosparsi di rottami di navi affondate. Gru divelte, edifici abbattuti. Danni ingenti e migliaia di vittime.

Dagli anni Cinquanta ad oggi il porto viene ricostruito, ampliato, rammodernato nelle attrezzature in obbedienza all'evoluzione delle tecniche del trasporto marittimo e della movimentazione dei carichi che richiedono sempre meno braccia e sempre più macchine automatizzate e sistemi di controllo informatici. È un percorso lento, ma progressivo con soste e riprese scandite dall'afflusso intermittente dei finanziamenti. Segnato

anche da innovazioni nelle leggi che regolano il governo della struttura e del lavoro portuale. Dal dopoguerra al 1974 l'amministrazione è affidata ad un Ente Autonomo, alla cui guida si alternano politici e commissari governativi. Dal 1975 ha vita un Consorzio che, con competenze ampliate a tutti i porti minori del Golfo, da Pozzuoli a Castellammare, dovrebbe creare un sistema unitario, per una migliore ripartizione di traffici e di finanziamenti in nuove opere. Dal 1994 una nuova legge per il riordinamento della gestione dei porti italiani pone fine al Consorzio Autonomo, sostituito da un'Autorità Portuale ai cui vertici siedono presidenti prescelti d'intesa tra Regione e Governo centrale. La parola d'ordine è rendere concorrenziali i servizi portuali, coinvolgendo operatori privati nella gestione delle attrezzature e dei traffici.

4. Dotazioni e traffici

Oggi lo specchio acqueo asservito all'uso portuale supera i 2,7 kmq; l'ampiezza dell'area portuale è di poco inferiore a 1,5 kmq, con una settantina di punti d'ormeggio distribuiti su uno sviluppo di banchine di circa 11 km. L'area è protetta a ponente dal lungo (quasi un chilometro e mezzo) Molo San Vincenzo, il cui uso militare è solo un ricordo, onde se ne auspica la trasformazione in terminal per crociere, pur se vengono frapposti intralci d'ogni genere. La protezione a mare è assicurata da tre grandi scogliere artificiali, per complessivi 2,3 km.

Da ponente fino all'Immacolatella Vecchia (dove il suggestivo edificio vanvitelliano è declassato a sede di uffici e alloggi, dopo il trasferimento delle strutture di comando portuale nel grande e anonimo palazzo realizzato negli anni Cinquanta sul molo Pisacane) gli ormeggi sono riservati al movimento passeggeri. Il Molo Beverello è teatro dell'ininterrotto viavai di turisti e pendolari con Capri, Ischia, Procida e, da qualche anno, anche con i porti della costa campana serviti dal cosiddetto "metrò del mare". E così pure, più di recente, la Calata Porta di Massa, sottratta a declinanti traffici di merci varie per farne terminal di navi traghetto in servizio sulle rotte del golfo. Partenze e arrivi pressoché continui di aliscafi, catamarani, traghetti veloci e traghetti tradizionali: un flusso medio annuo che si misura a milioni di persone e di centinaia di migliaia di auto private e camion, che tocca punte di congestione nelle giornate estive. Dai rilievi statistici dell'Autorità Portuale si apprende che nel 2007 dagli ormeggi destina-



ti al traffico nel golfo e con gli approdi regionali transitarono circa 7 milioni di passeggeri, 200 mila auto private e 118 mila mezzi commerciali in transito; andamento leggermente minore nei primi 10 mesi dell'anno successivo.

Ai due lati della Stazione Marittima s'alternano agli ormeggi, ormai con cadenze ininterrotte, le grandi navi da crociera, le cui centinaia di migliaia di clienti, appena sbarcati attraverso le sette passerelle mobili, vengono inghiottiti da intere flotte di autopullman che li scarrozzano per *city-tour* o li trasportano alle rovine di Pompei ed Ercolano. Tutte le grandi compagnie armatrici offrono Napoli tra le tappe privilegiate nelle loro rotte mediterranee: Costa, Mediterranean Shipping, Royal Caribbean, Celebrity Cruises, Iberojet, con navi dai nomi ormai celebri tra la clientela internazionale. Nel 2008 gli approdi crocieristici sono stati 660 e i passeggeri in transito oltre 1,2 milioni, con un aumento del 7 per cento rispetto al 2007, ma che rapportato a cinque anni addietro appare più che raddoppiato.

C'è poi l'andirivieni generato dalle cosiddette "Autostrade del Mare", il cabotaggio nazionale assicurato dalle linee regolari di navi traghetto e mezzi veloci per Sicilia, Sardegna, isole Eolie, con rinforzi estivi, che coprono mediamente una domanda di trasporto annuo pari ad oltre 800 mila persone e più di 200 mila veicoli, equamente ripartiti tra auto private e mezzi commerciali con un movimento di merci oscillante annualmente tra i 6 e i 7 milioni di tonnellate. Per quelli diretti in Sicilia la scorciatoia marittima è privilegiata, rispetto al lungo percorso autostradale o ferroviario, anche se si ritiene che tale tipo di traffico dovrebbe e potrebbe conoscere sviluppi ulteriori, specie nelle relazioni con i porti della facciata nord africana e Malta. C'è comunque da aggiungere che a quello generato da e per Napoli, si somma quello attivato dal porto di Salerno, con destinazioni nazionali e mediterranee.

Traffico passeggeri con o senza auto al seguito e movimento crocieristico sono un punto di forza per l'economia direttamente e indirettamente legata al mare: genera un buon fatturato non solo per gli armatori, ma per operazioni portuali, rifornimenti, servizi turistici, trasporti terrestri, scambi commerciali e via enumerando. Addolora che una criminalità minuta, sfuggendo ad ogni controllo delle forze di polizia, volteggi intorno a questi flussi turistici che sbarcano a Napoli, colpendo non solo i beni, e talvolta l'integrità personale di malcapitati visitatori, quanto l'immagine dell'intera città.

Un altro punto di forza del porto napoletano,

in aggiunta ai tradizionali traffici di cabotaggio nazionale, è divenuto il movimento delle merci in container. È appunto il settore sul quale da anni hanno puntato dirigenti ed imprenditori dello scalo napoletano per fronteggiare la perdita di quote di mercato subita in diverse voci merceologiche. Anzitutto i traffici industriali, scomparsi per la chiusura delle industrie costiere. Restano comunque alcuni tradizionali carichi alla rinfusa che, tra solide e liquide, superano i nove milioni di tonnellate annue: i cereali destinati ai grandi silos portuali, i flussi di oli minerali destinati ai serbatoi costieri e alla centrale termoelettrica dell'Enel, ma anche i grandi quantitativi d'acqua da immettere nelle navi-cisterne che riforniscono le isole degli arcipelaghi tirrenici. Sono scomparse, o modificate, diverse tipologie di merci varie. Il grande edificio adibito a Magazzini generali che fronteggia la Stazione Marittima è ormai un contenitore vuoto, per il quale si studia una trasformazione. Varie le ipotesi: museo, maxicinema, albergo, centro commerciale?

Il traffico container ha fatto notevoli progressi nell'ultimo decennio. Da poco più di 200 mila, nell'ultimo quinquennio, dopo una flessione nel 2004, si mantiene stabilmente al disopra delle 300 mila unità. In valore TEUs le rilevazioni dell'Autorità Portuale indicano la cifra di 460 mila per il 2007, salita a 481 mila nel 2008. Accordi tra Autorità Portuale, operatori nazionali e grandi compagnie internazionali, *in primis* i cinesi, hanno attivato flussi di provenienza extra mediterranea, via Suez e via Gibilterra, da smistare poi verso destinazioni italiane e mediterranee. Siamo a livelli di traffico ancora lontani da quelli raggiunti da porti specializzati, Gioia Tauro in testa (con i suoi oltre tre milioni di contenitori), o Genova e La Spezia che superano il milione. Ma, comunque, al sesto posto nella graduatoria nazionale. Una posizione che Salerno da qualche anno insidia da presso e talvolta sopravanza.

5. Altre significative strutture portuali in Campania

Salerno: un porto in crescita. Salerno, dopo il breve momento di fulgore durante la dominazione Longobarda, nell'età contemporanea rappresentava una modesta realtà portuale. Assolveva, con strutture anguste e limitate estensioni di banchina, prevalentemente al compito di smistare l'export delle industrie alimentari (scatolame, pasta) dell'immediato retroterra. Questa la posizione fino agli anni Sessanta. Ma negli ultimi

trent'anni del Novecento il porto salernitano è stato protagonista di grandi sviluppi. Opere impegnative di banchinamento e di protezione a mare, la predisposizione di ampi spazi a ridosso delle banchine, ne hanno praticamente più che raddoppiato la capacità operativa, a dispetto d'una non felice morfologia costiera e della contiguità con il tessuto edilizio urbano. Da allora le statistiche lo indicano in costante crescita.

La costa piatta e sabbiosa, fronteggiante un golfo più ampio di quello napoletano, quindi più esposto a traversie meteomarine, costituiva una condizione naturale tale da mettere a dura prova progettisti ed imprese. Non era certo stata casuale la scelta delle armate anglo americane nel 1943 di utilizzare quel lungo litorale per sbarcare le truppe da avviare alla conquista di Napoli e di Roma. L'originario impianto del porto s'appoggia allo sperone calcareo che ad occidente divide il sito di Salerno dallo scosceso abitato di Vietri sul Mare; espanderne la struttura obbligava a guadagnare spazio con riempimenti dello specchio marino, cementificazione di tratti litoranei e, soprattutto allungando nel mare una articolata scogliera artificiale a protezione degli ormeggi che si andavano a realizzare. Ed a dislocare all'estremità di levante della città il porticciolo per le barche da diporto, separando nettamente le due aree portuali per non sottrarre alla città l'amenità della sua passeggiata a mare.

Se di miracolo portuale salernitano si può parlare, ne vanno attribuiti meriti, oltre che, s'intende, alle opere marittime realizzate, anche all'intraprendenza della classe imprenditoriale locale coinvolta nella gestione e nella promozione dei traffici. Non gravato da forme di gestione suscettibili di appesantimenti burocratici, e non impastoiato da improduttive consuetudini di lavoro portuale, il porto di Salerno ha acquisito un ruolo di tutto rispetto nella geografia dei traffici marittimi italiani. Ponendosi in concorrenza con Napoli, più ancora che inorgoglire un sentimento cittadino da sempre nutrito d'un certo spirito di rivalsa verso la città maggiore, ha contribuito a migliorare in qualità e quantità l'offerta complessiva di servizio portuale dell'intera facciata marittima della Campania. Col benefico effetto di imprimere nuovi stimoli nell'economia dell'intera regione.

Ha attirato, offrendo condizioni di economicità ed efficienza, grandi compagnie armatrici (primeggia la Grimaldi) che ne hanno fatto il capolinea per collegamenti plurisettimanali con Tunisi, Valencia, Messina, Catania. Fabbriche di auto europee ne utilizzano i servizi per l'esportazione sul

mercato meridionale italiano delle loro vetture. Il raccordo con il terminal di Gioia Tauro, che riceve le grandi unità adibite alle percorrenze oceaniche e ne smista i container su navi più piccole, le attribuisce un ruolo di distribuzione di questi carichi nel circuito del cabotaggio nazionale e mediterraneo.

Nell'ultimo decennio ha più che raddoppiato il numero dei container manipolati (da 155 mila nel 1996 agli oltre 400 mila odierni). In alcune voci merceologiche i traffici via Salerno hanno registrato percentuali d'incremento assai elevate. Il volume complessivo del traffico commerciale, tra container ed altre merci tocca i dieci milioni di tonnellate. Ed è in forte crescita il movimento passeggeri.

Su tutte queste luci, gravano però le ombre derivanti dall'ormai pressoché raggiunta saturazione di tutte le aree e le attrezzature. Efficienza e duttilità nell'uso delle strutture disponibili hanno finora garantito il mantenimento del trend ascendente. Ma insorgono i consueti problemi del conflitto tra usi diversi di spazi ristretti. Più che con questioni di scelte politiche e di acquisizione di risorse da investire in nuove opere, in prospettiva ci si dovrà misurare su problemi di compatibilità col contesto urbano e l'ambiente costiero.

6. Piccoli porti storici alla ricerca di nuove funzioni

Almeno due luoghi sono legati alla storia della Campania marittima con prestigio e dignità non inferiori a quelli di Napoli, Amalfi, Salerno e dell'ormai non più campana Gaeta. Parliamo di Sorrento, con la sua Marina di Piano, e Procida.

Procida. Un'isoletta, Procida, meno di cinque chilometri quadrati d'estensione territoriale (comprendendovi anche il contiguo, disabitato e vincolato isolotto di Vivara). Eppure una grande concentrazione di popolazione marinara, antiche attitudini alla costruzione e alla gestione di naviglio. Popolo laborioso, industrioso, coraggioso, il procidano ha fornito per secoli equipaggi e comandanti a velieri, vascelli, pescherecci dai tempi della marina a vela fino a tutto il Novecento, quando la propulsione navale è stata assicurata dalle caldaie e vapore e poi dai grandi motori diesel, e il governo delle rotte non più solo affidato alle rilevazioni astronomiche e alle bussole, ma ai sofisticati sistemi di orientamento con rilevazioni radar e satellitari.

La geografia dei porti minori della regione – come d'altronde quella delle maggiori città



costiere – si lega a molteplici e rilevanti vicende storiche. Così come a sacrifici, lutti, conflitti, oltre che lavoro ed esperienze faticose e rischiose. Sarebbe ingiusto non farne almeno accenno, parlando della dimensione marittima di queste terre e dei loro abitanti.

Oggi il movimento del naviglio d'ogni tipo adibito al trasporto dei turisti e ai rifornimenti per attività in gran parte collegate al turismo, prevale in tutti o quasi i porti minori della Campania. Grandi traghetti, laddove l'approdo assicura fondali e moli adeguati, e veloci aliscafi. Quindi la profusione dei battelli privati, d'ogni modello e dimensione. In più porti, o accanto ai porti antichi, a questi traffici da diporto sono stati riservati ormeggi specifici, nei quali si fa a gara per conquistare un posto.

Tra le isole napoletane, Procida è stata la più restia ad aprirsi alle ragioni del turismo balneare e diportistico. Ed è facile comprenderlo. Questa piccola isola, più densamente popolata nel Settecento di quanto lo sia oggi (aveva 14 mila abitanti contro gli 11 mila odierni, con una densità d'oltre 2.000 anime per kmq, un valore che le attribuisce il primato d'affollamento insulare nel Mediterraneo e non solo), trovava le sue ragioni d'equilibrio economico, e quindi di popolamento, nella vocazione marittima. Gli uomini in gran parte marinai, con lunghi imbarchi. A terra, grande capacità nel trarre dal poco terreno agricolo ogni possibile prodotto per attenuare la dipendenza alimentare dalla terraferma. Soprattutto molto lavoro per costruire e riparare navigli, mantenere nella sua solidità ed efficienza l'arcigno forte aragonese costruito sul punto più alto di questo scoglio tufaceo, circondato dalla cittadella fortificata, vigile sentinella sulle rotte diretta a Napoli da occidente (poi divenuto luogo di detenzione, di fama sinistra fino a pochi decenni fa).

Procida non ha perso la sua impronta antica, almeno nella palazzata policroma che fronteggia il porto sormontato dalla rocca murata. Ma il mutamento sociale e dei costumi ne hanno allontanato, almeno per la gran parte, la popolazione dalle sue tradizioni marinare. Il numero dei marittimi pensionati cresce più del numero dei nuovi patentini di navigazione richiesti dalle giovani leve. Il turismo è una lusinga cui è difficile sfuggire. Se non c'è spazio – e fortunatamente non ce n'è, data l'esiguità della superficie – per far posto a nuovi alberghi, o alle “secondo case”, sul modello delle isole maggiori, si converte a nuove esigenze l'edilizia antica, con affitti e compravendite. La “città murata”, che un tempo era una protezione e una minaccia, è vista, in prospettiva, struttura

idonea ad attrarre eventi, cultura, generare movimento economico.

Gli approdi sorrentini. La penisola sorrentina, all'estremità opposta del golfo partenopeo è l'altra culla delle tradizioni marinare campane. Una tradizione che ha generato non solo schiere di naviganti, ma anche straordinari talenti imprenditoriali: sia che si dedicassero alla costruzione di barche e vascelli; sia, più ancora, che ne divenissero armatori, per indirizzarli su ogni rotta lungo la quale fosse possibile commerciare in modo lucroso. Ma il lucro maggiore, fin dall'Ottocento, le popolazioni di Sorrento e delle altre cittadine arrampicate sulle pendici della penisola e collegate alle loro rocce marine con strade tortuose, hanno compreso che poteva derivare dall'afflusso crescente dei visitatori stranieri. Straordinarie le suggestioni di paesaggio: cromatismi di cielo, mare, vegetazione; mitezza di clima. Ed ecco inglesi, tedeschi, francesi, russi, e poi americani e scandinavi. Nuove ville di ricche famiglie; soprattutto grandi alberghi, molti e lussuosi per il turismo d'élite italiano e straniero, ma ancor più quelli modesti, alla portata delle clientele dei viaggi organizzati.

Nomi di marine ed approdi anticamente ben noti agli uomini di mare – Meta, Piano, Sorrento, Lobra, Puolo, Cantone –, sono di richiamo per bagnanti e diportisti nautici. Tutta votata al turismo è oggi la grande animazione che, nella buona stagione, si vive nei siti portuali sorrentini: traghetti ed aliscafi che debbono farsi largo tra sciami di battelli privati, dal gommone al *motor-yacht*. Agli antichi marinai d'altura si son sostituiti marinai di terraferma. Vita più tranquilla, meno rischiosa e più remunerativa. L'antico artigiano dei maestri d'ascia, dalle cui mani prendevano forma velieri e gozzi, ha acquisito dimensioni industriali: c'è da compiacersene, pur indulgendo a nostalgie per gli scafi in legno ben modellato tanto più fascinosi dei successori in plastica. Così come c'è da compiacersi che non sia scomparsa l'attitudine della penisola a far da incubatrice per grandi capacità armatoriali.

Gli approdi flegrei. Torniamo a ponente dell'arco del golfo napoletano. Baia, Bacoli, Miseno sono nomi legati alla storia romana, ma oggi hanno ruolo del tutto marginale nel panorama portuale del golfo. Lo ebbero nell'imminenza e durante l'ultima guerra. Baia fu ancora un porto militare, con una fabbrica in cui si producevano siluri. Lì si sperimentava all'altro capo del promontorio di Miseno, facendoli transitare lungo un tunnel scavato nel tufo e su di un pontile che collegava alla costa l'isolotto di San Martino. Nell'insenatura di Miseno, a poca distanza dal luogo ove sorgevano

terme romane, sulla spiaggia la caserma “Teseo Tesei” ospitava gli arditi e incursori della Marina.

Nel sito della vecchia fabbrica, dopo un fallito tentativo, nella seconda metà degli anni Cinquanta, di produrre ciclomotori, oggi operano cantieri navali specializzati nel realizzare barche di varia grandezza e potenza. A Baia, le esigenze di salvaguardia dei fondali, rivelatisi una miniera per l'archeologia subacquea dopo il ritrovamento di resti di sontuose ville e monumenti romani, che alimentano il museo installato nel vicino castello, hanno indotto a restringere lo spazio riservato al naviglio da diporto e ad escludere il movimento delle piccole navi mercantili che vi facevano capo.

Più a sud, Pozzuoli difende il suo antico ruolo di secondo porto del golfo dopo Napoli. Conserva la sua dimensione polifunzionale, anche se la crisi della quasi totalità degli impianti industriali dell'area flegrea ne ha amputato in parte le funzioni. Resta porto sussidiario di Napoli per i collegamenti con le isole occidentali, Ischia e Procida, specie nel traghettamento di autocarri ed auto private, e per altre direttrici di cabotaggio minore. Un rilevante movimento economico ruota intorno all'attività peschereccia e al mercato ittico che, alimentato anche da apporti provenienti da fuori della regione, ne fa punto d'approvvigionamento per una vasta zona dell'area metropolitana.

Gli approdi vesuviani. I porti della fascia vesuviana offrono un panorama complessivo in cui le ombre di occasioni mancate e di crisi sopraggiunte sovrastano, malauguratamente, sulle luci provenienti da antiche attività e da qualche nuova iniziativa.

Portici conobbe un passato prestigioso, come approdo per imbarcazioni reali ed aristocratiche, nel fulgore degli insediamenti nobiliari attirati dalla costruzione della Reggia voluta da Carlo di Borbone per seguire da presso lo scoprimento dei tesori archeologici di Ercolano. Un passato travolto dall'eclisse del “Miglio d'Oro”, che sin dall'Ottocento vide soffocate nell'urbanizzazione selvaggia, in una commistione di residenze e fabbriche, le ville cui avevano messo mano architetti insigni. Nel secondo dopoguerra un'azienda della Montecatini alimentò il traffico di navigli presso una lunga banchina. Cessato anche questo, all'uso dell'angusto spazio portuale concorrono modesti traffici locali e imbarcazioni da diporto.

Anche a Torre del Greco la crisi di preesistenti impianti industriali prossimi al mare ha reso minimali le funzioni commerciali. Restano a ponente dell'area portuale antiche attività di costruzione e raddobbo di natanti da pesca e da diporto e, nella

zona di levante, ormeggi turistici e pescherecci.

Torre Annunziata, porto d'importazione di cereali e d'esportazione di farina, pasta, pomodori conservati e tutta una gamma di prodotti inscatolati da una fiorente industria alimentare, era il naturale tramite d'ogni traffico che interessava le attività agricole e l'industria conserviera della vasta piana Sarnese-Nocerina. Molini, pastifici, aziende per la lavorazione dei prodotti della terra, così come del mare, sia che operassero a livello artigianale, la maggior parte, sia a livello industriale, specie dopo l'insediamento d'imprenditori venuti dal Nord, davano vita a quello che, col lessico economico odierno, potremmo definire un distretto a forte specializzazione, che influiva anche sulla specializzazione del porto.

Non è giusto dire che sia cessata quest'attività. Ma certamente ha subito modificazioni, sia per la crisi delle aziende a più debole struttura di produzione e commercializzazione dei prodotti, sia per la concentrazione, talvolta il trasferimento, di altre attività, in obbedienza ad esigenze dei mercati, e a convenienze diverse nella scelta dei modi di trasporto. Non è dubbio che la concentrazione industriale alimentare dell'area torrese ha dovuto nel tempo confrontarsi con la concorrenza di altre regioni d'Italia e fuori d'Italia. Produrre maccheroni e inscatolare pomodori, conserve, alici – materie prime diffuse anche altrove – non è poi mestiere difficile da imparare, specie quando con le macchine si sostituiscono antiche abilità manuali. Certo, rimangono punte d'eccellenza nelle produzioni pastarie e alimentari dell'agro Sarnese-Nocerino e della fascia vesuviana. Ma non in grado di sostenere il movimento portuale di Torre Annunziata nella misura del passato. Cosicché, anche per quest'approdo minore della costa napoletana restano risorse derivanti dal piccolo cabotaggio e dalla nautica minore.

Ma appunto la nautica da diporto sembra aprire prospettive non solo turistiche, bensì industriali. Nel quadro delle intese favorite dalla normativa che regola i cosiddetti Patti territoriali, aree dismesse di antichi stabilimenti legati a passate fortune economiche della zona sono state cedute a grandi aziende specializzate nella costruzione di motoscafi e *yacht*. Dovrebbero così tornare a nuova vita: l'obiettivo è farne un polo produttivo, rivolto all'esportazione verso un mercato che in Italia e all'estero sembra molto promettente per le barche italiane, soprattutto le più potenti e lussuose. E tra queste, anche i tradizionali gozzi sorrentini che, in una versione rammodernata e ampliata, sono entrati a far parte della gamma dei prodotti offerti dal nascente complesso. Un gran-



de approdo per la nautica da diporto, supportato da strutture di rimessaggio, rifornimento, riparazione, così come da alberghi e parcheggi, pur se ancora incompleto nella sua progettata articolazione, già si rivela interessante elemento nella dinamica economica della costa tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

L'antica Stabia. Anche qui memorie dell'età romana. Ma il più forte richiamo al passato si lega alla volontà del rinato Regno di Napoli, sotto Carlo di Borbone, che vi volle insediato il cantiere navale più grande e potente dell'Italia del Settecento, in un sito naturalmente ben protetto e in una posizione vicina alle foreste del Faito, da cui trarre i tronchi da trasformare in scafi ed alberature. Resta da dire delle attività propriamente commerciali, cui è riservato il banchinamento centrale della rada stabiese. Come per la vicina Torre Annunziata, la connessione con le industrie molitorie, della pastificazione e delle conserve alimentari è stata una costante nell'attività portuale, testimoniata dai silos granari e dai magazzini costieri. Anche oggi non del tutto dismessa, ma ridotta rispetto al passato. S'è aggiunto al traffico commerciale un buon movimento passeggeri, con linee regolari per Capri e con altre località dei golfi di Napoli e Salerno. Il turismo resta un po' dappertutto un succedaneo di precedenti funzioni commerciali.

Amalfi ed altri scali del litorale salernitano. Doppiato il capo di Sorrento, ad Amalfi troviamo solo nei monumenti religiosi e civili, i magnifici edifici, ampi magazzini, viuzze e percorsi urbani, le tracce di quel che fu la gloriosa Repubblica, caposaldo marittimo contro Longobardi e Saraceni. È la patria di quel Flavio Gioia cui, se non l'invenzione (che si vuole spetti ai cinesi), senza dubbio si deve il perfezionamento della bussola, grazie alla quale le navi amalfitane, e poi d'ogni marineria, cominciarono a navigar sempre sapendo in che direzione muovere, fossero anche oscurate le stelle dalle nuvole. Beffardo esito di tale fondamentale innovazione: la bussola rese possibili le grandi navigazioni oceaniche che segnarono il declino, a cominciare da Amalfi, delle antiche repubbliche marinare d'Italia.

Oggi lo scalo amalfitano è piccola cosa: traffici prevalentemente connessi al movimento turistico, e alle esigenze di rifornimento del mercato locale. Ma in un contesto splendido, cui le nuove addizioni edilizie non hanno snaturato un paesaggio

urbano e marino che fu d'ispirazione ad artisti e del quale restano documenti suggestivi tante opere della pittura ottocentesca, oltre che testimonianze nelle pagine di molti protagonisti del Grand Tour.

Più innanzi s'apre il piccolo porto di Cetara, paese in gran parte arrampicato sulle balze della costiera. È uno dei maggiori centri di pesca della Campania e del Mezzogiorno, a dispetto dell'angustia dello spazio portuale. Navigli e pescatori cetaresi traggono dalle catture dei tonni redditi sufficienti ad alimentare l'economia locale in misura sufficiente a respingere, o almeno fortemente contenere, le lusinghe d'una trasformazione turistica del loro paese. La vendita diretta del pescato, richiesto soprattutto dai giapponesi, lascia in sede locale poca materia prima alle ulteriori lavorazioni, tuttora condotte in dimensione artigianale e rivolte a un mercato di nicchia.

Al di là di Salerno, solo Sapri aggiunge funzioni di cabotaggio commerciale ai traffici passeggeri e al diporto nautico che sono la predominante ragione di vita portuale negli altri approdi della costa meridionale campana, come San Marco di Castellabate e Scario.

Bibliografia

- Barbieri G., «I porti d'Italia», in *Memorie di Geografia Economica*, Napoli, 1959.
- FratTA A. (a cura di), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Napoli, 1990, Electa.
- Mazzetti E., *Mare. La natura, gli uomini, i porti, le flotte, nella storia, nell'economia, nella cultura*, Napoli, 2006, Guida.
- Mazzetti E., «La legge sul Consorzio del porto di Napoli: nascita di un sistema portuale?», in *Rassegna economica del Banco di Napoli*, n. 2, 1974 pp. 495-506.
- Milone F., *Il porto di Napoli. Studio di geografia economica*, Città di Castello, 1927 e 1936.
- Mundy Gorge R., *La fine delle Due Sicilie e la Marina Britannica*, Napoli, 1966, Berisio Ed.
- Nitti F.S., Witting A., *Il porto e la città di Napoli ai primi del '900* (a cura di Barbagallo F., Mazzetti E.), Napoli, 1984, Civita Ed.
- Pellone F., «Consorzio, vent'anni di vita», in *Rivista Porto Napoli*, nn. 164-165, 1993, pp. 7-22.
- Porcaro G., *Il mare e il porto di Napoli nelle impressioni di viaggiatori stranieri*, Napoli, 1964, Fiorentino.
- Radogna L., *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, 1982, Mursia.
- Reale Commissione per l'incremento industriale di Napoli, *Relazione*, in due voll., Napoli, 1903, Tip. Giannini.
- Sirago M., *La città e il mare*, Napoli, 2004, ESI.
- Toma P.A., *Storia del porto di Napoli*, Genova, 1991, Sagep.