



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

ATTI DELLA COMMISSIONE PER IL
PIANO REGOLATORE DEI PORTI
DEL REGNO

(NOMINATA CON DECRETO MINISTERIALE 26 GENNAIO 1904)

PIANO REGOLATORE
DEL
PORTO DI SALERNO

Relatore: Ing. D. LO GATTO

BERGAMO
ISTITUTO ITALIANO D'ARTI GRAFICHE
1910

IV - B - 108

PORTO DI



SALERNO

R

PORTO DI SALERNO

(Relatore: Ing. D. LO GATTO)

Notizie generali - Cenni storici - Importanza dello scalo - Zona d'influenza - Sviluppo commerciale e industriale presente e probabili variazioni future nella zona d'influenza - Movimento commerciale dello scalo - Principali merci imbarcate e sbarcate - Proporzione fra l'importazione e l'esportazione - Condizioni idrografiche - Esposizione rispetto ai flutti - Sicurezza interna agli ancoraggi ed agli ormeggi - Interrimenti - Banchine - Spazii acquei - Arredamenti. — Il porto di Salerno, situato in fondo all'ampio golfo omonimo, è un bacino completamente artificiale, formato:

1. da un lungo molo sopraflutto, a forma di S, che staccandosi dalla riva presso l'estremità occidentale della città, si spinge dapprima al largo, per una lunghezza di circa m. 400, poscia ripiega in senso parallelo alla spiaggia per altri m. 300 ed infine volge nella direzione di Punta Licosa per m. 350;

2. da un molo sottoflutto — il molo Manfredi — sistemato recentemente a banchina per operazioni commerciali, che si spinge normalmente alla spiaggia per circa metri 200, lasciando, fra la sua testata e l'angolo fra i due bracci dei moli suddetti, la bocca d'entrata del porto.

Si ha così un avamposto dell'estensione di circa 30 ettari, con fondali da 6 a 7 metri nella zona direttamente ridossata dal molo foraneo, per una larghezza di meno di m. 200; ed un porto interno, chiuso fra il vecchio Antemurale, il molo di Ponente ed il molo Manfredi, dell'estensione di circa 15 ettari, di cui 9 con fondali da m. 6.50 a 7.50. La bocca d'ingresso al porto interno, fra l'estremità del vecchio Antemurale e la testata del molo Manfredi, misura metri 120 di ampiezza.

L'avamposto, soggetto ai movimenti di espansione che vi generano i flutti del 3° quadrante, è direttamente aperto a quelli del 2°, e non offre, in tempi burrascosi, sicurezza alcuna alle navi. Esso protegge imperfettamente anche l'entrata al porto interno, specie ai velieri, che troppo da vicino sono minacciati dai bassi fondi prodotti dal continuo protendersi della spiaggia di levante, che tende ad interrire l'entrata del porto.

Nel porto interno le acque sono, con qualunque tempo, sufficientemente tranquille, ma attualmente non vi è che un solo lato della banchina Manfredi disponibile per accosto ed operazioni commerciali, per una lunghezza di poco più di 150 metri, sprovvisto di qualsiasi arredamento.

L'importanza commerciale del porto di Salerno è andata sempre crescendo dal

1860 fino ad oggi. Nel decennio 1895-1904 il traffico è salito da tonn. 50,146 a tonn. 91,960; ed attualmente già supera le 100,000 tonnellate.

Le principali merci che si importano a Salerno sono: il legname, il carbon fossile ed il grano, nonchè articoli per le industrie della valle dell'Irno; l'importazione è predominante sull'esportazione, che è formata essenzialmente di prodotti agricoli e paste alimentari e di articoli manifatturati nelle fabbriche della valle suddetta.

A causa della vicinanza dei porti di Napoli e di Torre Annunziata, la zona d'influenza del porto di Salerno non è molto estesa, abbracciando solo il commercio della città, che è ivi in continuo crescente sviluppo, e quello dei comuni vicini — specie della valle dell' Irno — ricchi di industrie tessili e metallurgiche.

Cattivissimo è il regime rispetto agli interrimenti dell'avamposto, nel quale non si riesce a mantenere le profondità utili alla navigazione che mediante l'opera della draga; e se questa manca talvolta, l'accesso dei piroscafi al porto è impedito. Questo stato di cose è dovuto al regime del litorale a levante del porto, che si è formato dopo, e senza dubbio a causa della costruzione delle opere portuali, e col quale, mentre la parte più orientale di esso è stata profondamente corrosa, la parte più occidentale è andata soggetta ad un formidabile interrimento, il quale si addossa al molo Manfredi, e protendendosi sott'acqua nelle zone di avamposto, che periodicamente si scavano, le interrisce rapidamente.

Non meno cattive sono le condizioni di entrata in porto delle navi col mare di libeccio, tanto che, con tempeste da questa direzione, si sono spesso avuti a deplorare naufragi sulla spiaggia a levante del porto.

Lavori in corso - Visita locale - Discussioni - Bisogni urgenti e futuri - Opere di difesa - Banchine - Arredamenti - Descrizione delle opere che si propongono - Stima sommaria delle stesse. — Nessun lavoro è in corso nel porto. Per la difesa ed imbonimento del litorale della città, corrosa dal mare, trovansi attualmente in corso i lavori per la costruzione di un muro di riva e di una nuova strada e sede di ferrovia di allacciamento al porto: il tutto difeso da una serie di scogliere frangionde isolate. Questi lavori che si eseguono dal Comune di Salerno, col concorso dello Stato e della Provincia, importeranno una spesa preventivata in L. 1,700,000.

La visita locale della Commissione ebbe luogo il giorno 18 febbraio 1906, e in tale occasione furono raccolti i desiderii delle Autorità e dei varii ceti della cittadinanza.

Furono rappresentati come gravissimi gl'inconvenienti e pericoli anzi accennati per l'entrata in porto delle navi coi mari di libeccio, nonchè quelli derivanti dal già accennato rapido progresso della protrazione della spiaggia a levante della banchina Manfredi.

Fu rilevato che spesso i piroscafi, per poter entrare in porto, debbono prima alleggerirsi in parte del carico, ciò che è di non lieve discapito per la facilità e l'economia del commercio locale.

Fu fatta pure rilevare la quistione della linea d'allacciamento della ferrovia col porto, della cui costruzione fu fatto obbligo al Comune, mediante il sussidio di lire 560,000 concesso dallo Stato sull'importo dei lavori di difesa e sistemazione della spiaggia; osservandosi che l'intero allacciamento richiede la costruzione di due tratti

non cadenti nella zona della spiaggia da sistemare, che importano più di 600 mila lire e che hanno carattere tale da non potersi ascrivere fra le opere comunali.

Venne fatta rilevare inoltre la necessità di sviluppare la scarsa estensione di banchine per operazioni commerciali ed i necessari arredamenti, nonchè di fornire il porto di luce ed acqua potabile.

Ciò premesso, tenuto conto dei cennati desiderii, delle condizioni idrografiche del porto in esame, dello sviluppo commerciale raggiunto e dell'incremento che esso potrebbe avere, la Commissione ritiene che le opere necessarie per la sistemazione del porto di Salerno siano le seguenti:

A) *Avamporto.*

1. Molo frangiflutti a levante, della lunghezza di m. 1300 circa, nella direzione di Capo Tumolo, cioè di libeccio mezza quarta a ponente, spinto fino ai fondali di m. 8,50, e ripiegato poi verso ponente, col doppio scopo di creare un avamporto protetto anche contro i venti del secondo quadrante, di arrestare il progresso delle sabbie provenienti da levante e di rendere anche possibile in un avvenire più o meno prossimo un ampliamento delle opere di approdo, che potrebbe farsi lungo il nuovo molo, secondo le indicazioni rappresentate nell'allegato piano, realizzando ampi spazi per depositi che non si possono affatto ottenere nell'attuale porto interno;

2. Prolungamento per m. 100 dell'esistente molo foraneo, lasciando tra le testate di questo e del nuovo molo frangiflutti una bocca di m. 250, rivolta alla traversia di Sud-Ovest;

3. Escavazione alla profondità di m. 8 di un canale di accesso al porto interno secondo le indicazioni del piano, ma coll'avvertenza che la larghezza di tale canale dovrebbe essere possibilmente anche maggiore di quella indicata, onde rendere meno difficile la rotta al porto interno.

B) *Attuale porto interno.*

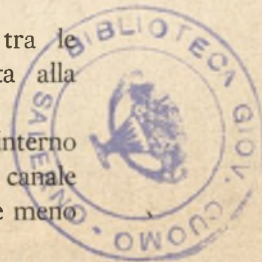
4. Allargamento delle banchine interne del molo di ponente e del vecchio Antemurale, portando la prima alla larghezza di metri 40, per potervi condurre la ferrovia ed impiantarvi, oltre ad un binario di corsa, 2 binari di sosta, 2 tettoje, 2 gru, una strada carraja con marciapiede, luce elettrica e conduttura di acqua potabile;

5. Escavazione del bacino del porto interno fino a fondali di m. 8.

L'importo delle varie opere proposte risulta, secondo calcoli sommarii, come segue:

1. Molo frangiflutti di levante (circa m. 1300)	L. 3,000,000
2. Prolungamento per m. 100 dell'esistente molo foraneo	» 250,000
3. Banchina di ponente, impianto di ferrovia, arredamenti, acqua potabile, luce elettrica	» 1,500,000
4. Escavazioni	» 250,000
	<hr/>
In uno	L. 4,650,000
Imprevisti	» 350,000
	<hr/>
Totale	L. 5,000,000
	<hr/>

Per quanto riguarda poi la costruzione dei due menzionati tronchi di ferrovia di allacciamento della stazione al porto,



ritenuto che trattasi di un porto di 2ª classe e che le linee ferroviarie di accesso ai porti, per giurisprudenza ormai invalsa, si considerano come opere portuali; considerato che il sussidio concesso dallo Stato al Comune per l'opera di difesa della spiaggia in L. 560,000 non raggiunge neppure l'importo dei due tronchi ferroviarii, cosicchè qualora il Comune dovesse sostenere esso stesso la spesa per questi necessaria, non godrebbe in alcuna misura del concesso sussidio;

la Commissione ritiene che l'importo dei due tronchi ferroviarii cadenti fuori della zona di sistemazione del litorale della città non debba gravare sul bilancio comunale, bensì sul bilancio dello Stato, e che, se il Comune eseguirà la costruzione dei detti tronchi (come sembra certo, avendo già appaltata tale costruzione), debba essere rivalso della spesa dallo Stato.

Opere più urgenti. — Attesochè il regime attuale del porto di Salerno è inammissibile ed anzi pericoloso:

1. pel fatto del continuo interrimento da levante, a cui male si rimedia colle scarse periodiche escavazioni;

2. per le pericolose condizioni dell'entrata nella bocca, che spesso danno origine a sinistri;

la Commissione ritiene urgente di eseguire un primo tratto della diga frangiflutti a levante, la banchina di operazioni lungo la fronte interna del molo di ponente, l'escavazione del porto e gli arredamenti più indispensabili, con una spesa complessiva di circa 2,000,000 di lire.

NOTA. — Il proposto piano regolatore per il porto di Salerno fu dalla Commissione Locale approvato con deliberazione del 4 novembre 1907, esprimendo voti perchè a tutte le opere in esso comprese fosse assegnato uguale grado di urgenza.

La Commissione Centrale, in adunanza del 31 gennaio 1908, ha espresso invece parere che fossero da approvare le sole opere assegnate nel piano regolatore al primo periodo, procedendosi inoltre alla costruzione del nuovo molo orientale per gradi ed assodandone bene gli effetti prima di procedere ad ulteriori prolungamenti.

Eguale avviso ha espresso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto del 15 febbraio 1908 N. 220.



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

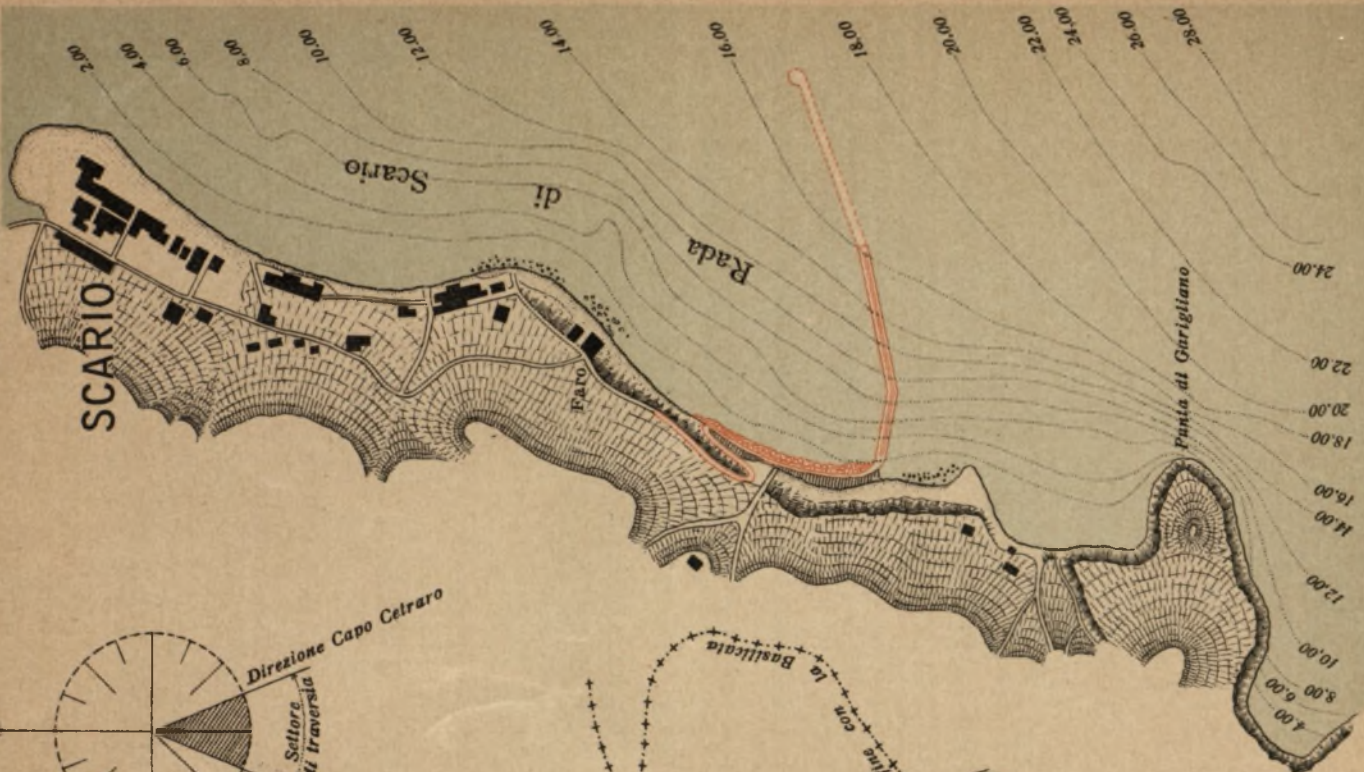
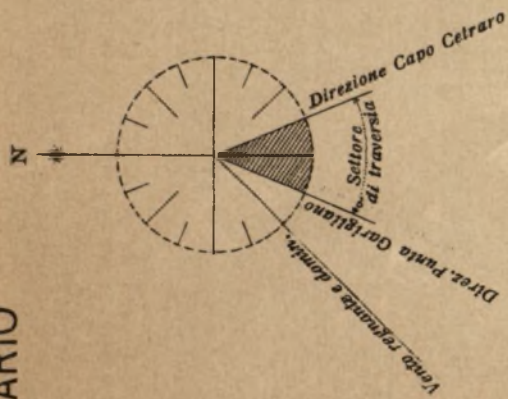
Commissione
per lo studio
del

PIANO REGOLATORE DEI PORTI
DEL REGNO

Piano regolatore del Porto di SCARIO

PIANO DEL PORTO

Scala di 1 : 8000



VIBONATI

Ispani

Capitello

Policastro

Fiume Busento

Marina di Vibonati

SAPRI

S. Giovanni a Piro

Scario

Garigliano

Faro

Punta di Garigliano

Golfo di Policastro

COROGRAFIA

del tratto di litorale dalla Punta degli Infreschi alla Baja di Sapri

Scala di 1 : 100,000

Punta degli Infreschi

