

**camera di
commercio
industria e
agricoltura**

Salerno

UGO TORTOLANI

IL PORTO
DI
SALERNO

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SALERNO
BIBLIOTECA
XV
1
A
MISC
VOL. 362b

Tip. Orf. Salerno

ESTRA... TO DAL BOLLETTINO
— DICEMBRE 1966
... DELLA ... C. I. A. DI SALERNO

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SALERNO

Facoltà
E

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
SALERNO

mercio

BIBLIOTECA

xv

1

A

MISC

VOL. 362 b

Vol.

378.1 TOR 2.

UGO TORTOLANI



REGISTRATO



IL PORTO
DI
SALERNO

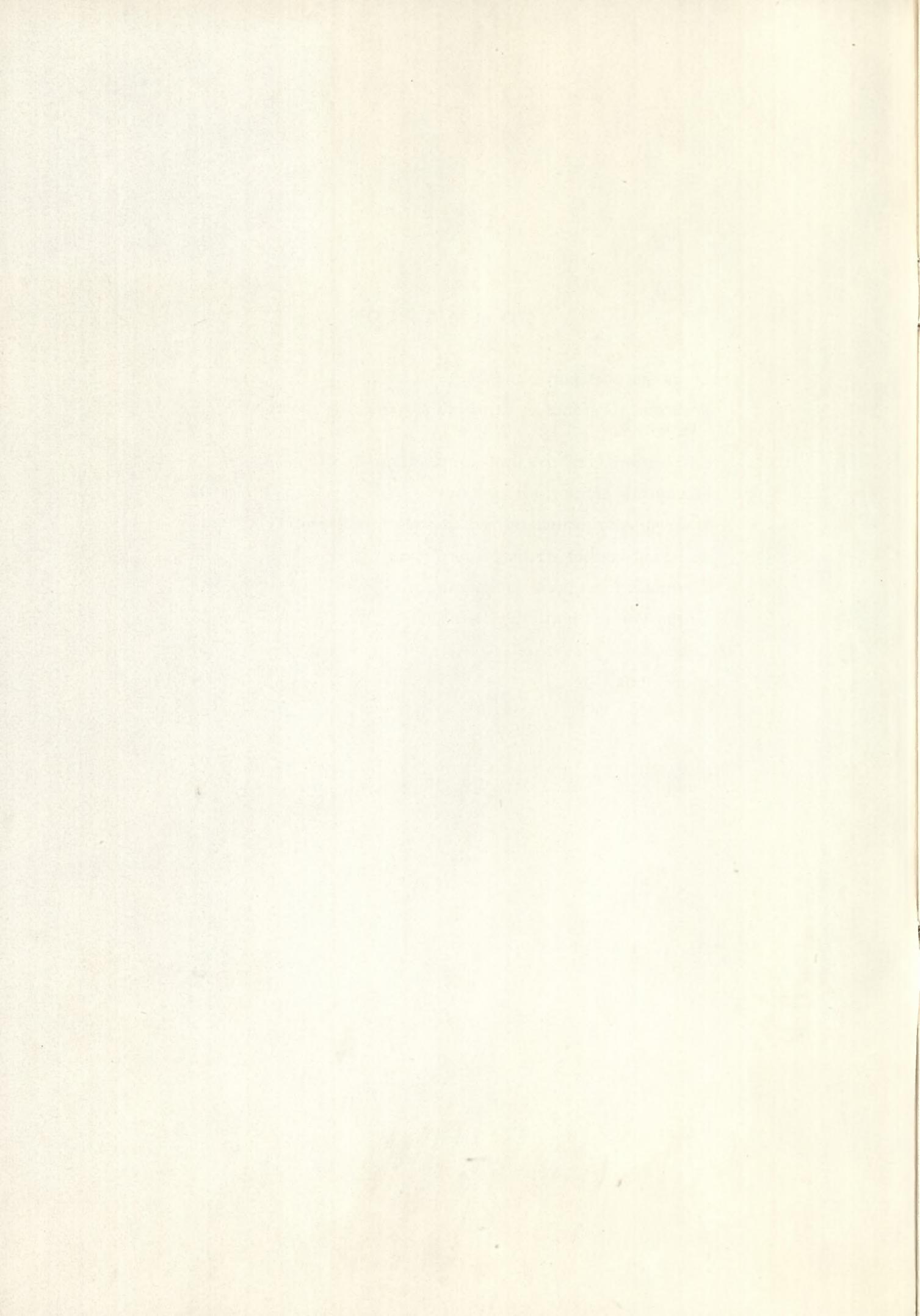
STUDIO GEOGRAFICO





S O M M A R I O

Le vicende del porto di Salerno	pag. 5
Posizione geografica e attrezzatura tecnica del porto di Salerno	» 6
Le caratteristiche del traffico marittimo	» 7
Movimento del porto di Salerno	» 12
Il movimento ferroviario camionistico e passeggeri	» 17
Le comunicazioni stradali e ferroviarie	» 18
Il retroterra del porto di Salerno	» 18
Le funzioni del porto di Salerno	» 21
Conclusioni	» 21
Bibliografia	» 24



IL PORTO DI SALERNO

STUDIO GEOGRAFICO

LE VICENDE DEL PORTO DI SALERNO

La scoperta di una necropoli etrusca nella valle dell'Irno, e precisamente a Fratte, nei pressi di Salerno, mette in risalto l'origine antichissima dello storico ed importante centro etrusco-campano.

Non é da escludere che Salerno (Castrum Salerni), anche prima del 194 a. C., anno in cui i Romani vi istituirono una colonia per il controllo delle regioni dei Monti Picentini, sia servita di approdo, benché di trascurabile importanza economica, ed abbia, prima, favorito gli scambi fra Osci e Sabelli e, dopo, fra Greci ed Etruschi.

I Romani avevano valorizzato le coste del Capo Miseno alla punta Campanella, ragion per cui sorse il porto di Pozzuoli, che, ampliato e potenziato nelle opere portuali, divenne un importante ganglio del traffico marittimo dell'epoca: vi affluiva, infatti, buona parte del grano importato dall'Egitto e vi convergevano importanti correnti del traffico del Mediterraneo Occidentale. Successivamente, utilizzarono l'approdo di Salerno per i contatti con la loro Colonia già costituita.

Nel 625 Salerno, inserita quale capitale nel dominio longobardo, per opera di Arechi I, assunse grande importanza commerciale e militare; l'approdo divenne il più attivo del ducato: disponeva di un forte ed agile naviglio ed il suo arsenale, il primo del Mezzogiorno, fu sempre fiorente con il nome di «TARCIVALE», e per tre secoli costruì ed armò navi mercantili e la guerra.

Dopo un principato autonomo (840-1076), Salerno divenne capitale dei Normanni; solo nel 1262, sotto il regno di Manfredi, ad opera di Giovanni da Procida, ebbe inizio la costruzione di un molo isolato, l'attuale «Molo Manfredi», che fu il vero primo ricovero marittimo. I lavori non furono completati, l'approdo si andò colmando ed insabbiando, a causa dell'azione del mare e, particolarmente, di una corrente nel Tirreno, diretta da nord a sud, che contribuì anche all'interrimento dell'approdo dell'antica Anzio (Antium).

La morte di Manfredi (1266) segna l'inizio di un lungo periodo di decadenza e solo verso il 1500 merita la segnalazione un non trascurabile movimento, attraverso l'approdo di Salerno, di sabbia ferrosa, materia prima che alimentava varie ferriere sorte a Montella, Serino, Atripalda ed Avellino ad opera di fiorentini e lucchesi.

Fallito anche il tentativo dei Borboni (1760 sotto il regno di Carlo III) di restaurare l'antico approdo e liberarlo dal lungo insabbiamento e di attuare importanti lavori progettati, il ricovero marittimo di Salerno perdette ancora di importanza.

La malaria, già endemica fin dai tempi della colonizzazione greca, si diffuse nelle piane costiere e fu una delle principali cause che tennero lontano l'uomo dalle coste, anche quando i motivi storici erano venuti meno.

Solo dopo l'unità d'Italia, s'iniziò la costruzione di un molo isolato (Vecchio Antemurale), orientato da ovest ad est con uno sviluppo di 820 metri e con un'apertura di circa 150 m. verso levante e di 500 m. verso ponente.

Nel 1880, fu approvato un progetto per la sistemazione e l'ampliamento del porto di Salerno, al fine di valorizzare i lavori precedentemente eseguiti e per fronteggiare l'incremento dei traffici, in relazione alla costruzione della ferrovia Napoli-Salerno-Battipaglia, che poneva Salerno in diretta comunicazione con la valle del Sarno, la zona Vesuviana e, quindi, con la pianura Campana.

Il progetto prevedeva la costruzione di un molo occidentale, di un braccio di molo per creare un avanmare e per la protezione dei venti di traversia e la sistemazione dei resti dell'antico molo Manfredi per le operazioni di carico e scarico.

Tra il 1881 e il 1888, fu realizzata la costruzione del molo occidentale lungo m 560 e dei primi 200 metri di quello di levante. Nel 1899, terminarono i lavori del prolungamento del molo di levante per altri 150 metri, della sistemazione del molo Manfredi, e si completarono anche lavori di escavazione, per portare i fondali a m 7,50.

Il porto di Salerno si presenta, quindi, protetto: ad ovest, per m 500, dal molo di Ponente, a doppio gomito, imbanchinato e munito di un'altra muraglia difensiva: a sud, dall'Antemurale, per m. 380; a levante, con direzione NO-SE, dal molo Foraneo, per m. 350.

Il primo tratto della banchina di ponente è dotato di binari ferroviari. A levante, il bacino è limitato per 200 m. dalle banchine Manfredi e Conti (ex Manfredi) e, a est di queste, sul conglomerato, formatosi dagli accennati interrimenti, sono sorti i fabbricati che ospitano gli Uffici della Capitaneria del Porto, della Dogana, i Capannoni e i Magazzini Generali, limitati a sud dalla banchina Lamberti.

Tra la banchina di Levante e quella di Ponente, si sviluppano circa 400 metri di spiaggia, in parte utilizzata per attività pescherecce e di diporto, da tre cantieri navalmeccanici, per riparazioni di limitata importanza, provvisti di scalo di alaggio della portata massima di 500 tonnellate, da un'officina meccanica e dal circolo dei "Canottieri Irno".

Le operazioni commerciali si svolgono sui due primi tratti della banchina di ponente. Il molo antemurale è destinato alle navi in attesa del posto di ormeggio, ed anche a quelle operanti su maone. Il traffico passeggeri si svolge sulla banchina Manfredi, che viene impiegata anche per le operazioni di carico e scarico di unità di modesto tonnellaggio, non superiori alle 1500 tonnellate.

POSIZIONE GEOGRAFICA ED ATTREZZATURA TECNICA DEL PORTO DI SALERNO

Il mar Tirreno mette in favorevole posizione geografica il porto di Salerno, le cui rotte possono agevolmente irradiarsi ed inserirsi nelle grandi correnti del traffico oceanico.

Rispetto al retroterra, è da notare che il porto, pur essendo costretto in uno spazio limitato, si trova allo sbocco naturale della valle dell'Irno e non lontano dalle valli del Tusciano, del Picentino e del Sele, che sono state, per il passato, le uniche vie di comunicazione con l'Irpinia, le valli del Sabato e Solofrana e con l'Adriatico.

Il bacino portuale, per le ragioni già citate, è soggetto ad un rapido interrimento; i materiali, infatti, dalle spiagge vengono spinti verso il porto con tendenza, da un lato, ad accumularsi contro il primo braccio del molo di difesa, e, dall'altro, presso la bocca del bacino stesso. I fondali, quindi, diminuiscono verso il molo Foraneo, perciò si rende necessaria una manutenzione per conservare la profondità sui 7 metri e mezzo ed in una zona di circa 60 metri di larghezza. Di conseguenza, anche il bacino più interno del porto è soggetto a colmarsi e dragaggi periodici sono necessari per mantenere i fondali di almeno 8 metri, nella zona antistante il molo di ponente. Nel canale di accesso al porto, su una lunghezza di 100 m. circa, i fondali raggiungevano m 8, attualmente circa 6 metri, mentre, nel bacino stesso, la profondità varia da m. 0,30 a m. 7,70.

L'azione della marea oscilla dai 20 ai 40 cm e, durante i venti di traversia, il fiume raggiunge circa un metro.

Il porto di Salerno, attualmente, può ospitare navi di 4-5000 tonnellate di stazza lorda. E' da notare, infatti, l'inadeguatezza dell'attuale bacino portuale e la mancanza di ogni attrezzatura per le operazioni di carico e scarico delle merci, fatta eccezione di una gru a mano da due tonnellate, sistemata verso la testata della banchina Manfredi, di tre pontoni di sollevamento della potenza di 13 e 40 tonnellate, e di varie bettoline di circa 30 tonnellate di portata. Solo da poco tempo è stato effettuato l'acquisto, da parte della Compagnia dei lavoratori portuali, di un carrello elevatore, di alcune benne e di un trattore, mentre è ancora in progetto l'impiego di due moto-gru.

I Magazzini Generali, ricostruiti nel 1944, sono amministrati da una società cooperativa, con sede sul molo Manfredi, utilizzando una superficie di 2.700 mq. interamente coperta, con una cubatura utilizzata di mc. 6000 ed una capacità di immagazzinamento di 45mila quintali; sono provvisti di raccordo ferroviario, di pese a ponte e di impianti accessori.

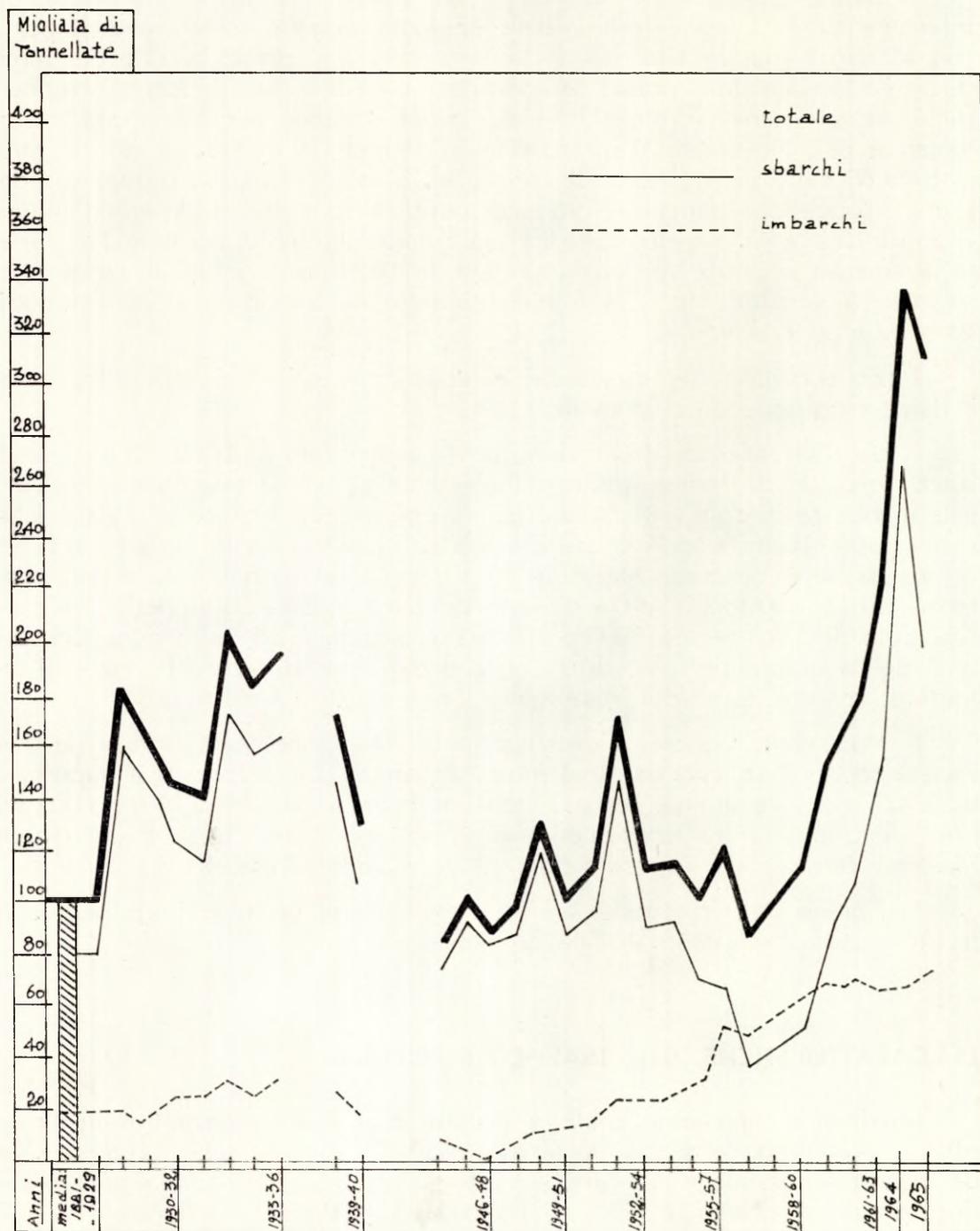
Nei pressi della banchina, è in funzione anche un frigorifero per ortofruttili della capacità di 10mila quintali circa.

LE CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO MARITTIMO

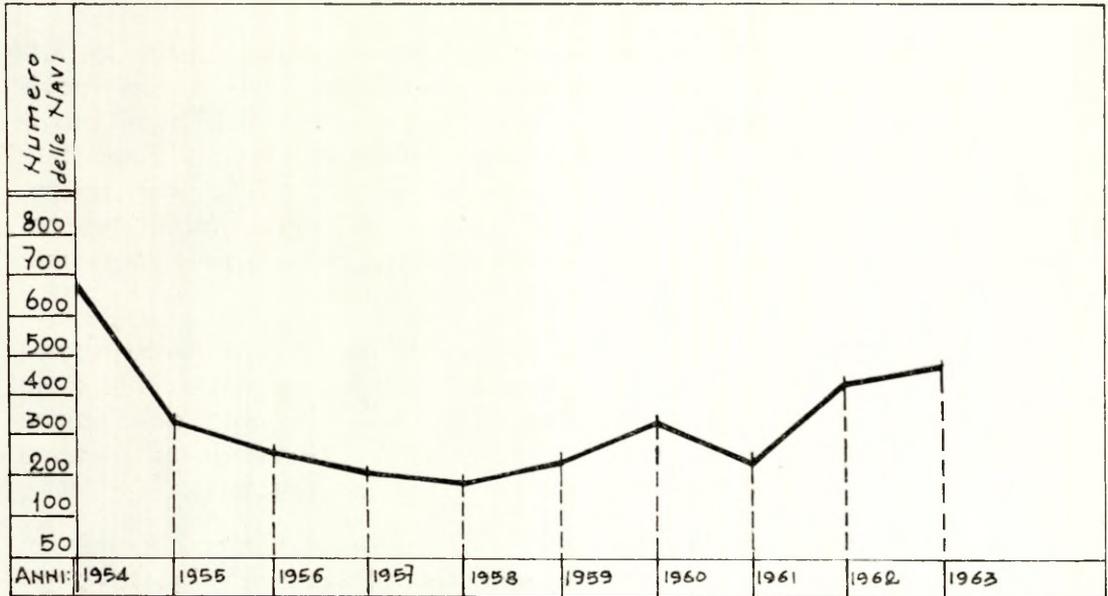
Movimento mercantile totale, e distinto in arrivi e partenze. Il traffico marittimo di Salerno, considerando la dinamica del tonnellaggio complessivo delle merci imbarcate e sbarcate, dimostra la vitalità dell'economia della laboriosa provincia, una delle più industrializzate dell'Italia Meridionale - circa il 35% della popolazione attiva è addetta al settore industriale - e lo spirito di iniziativa degli operatori economici, che rappresentano un indice sicuro di un costante progresso.

Le punte massime del movimento mercantile, raggiunte nel 1934 con 203 mila tonnellate e nel 1963 con 221 mila, sono state superate nel 1964 con 338

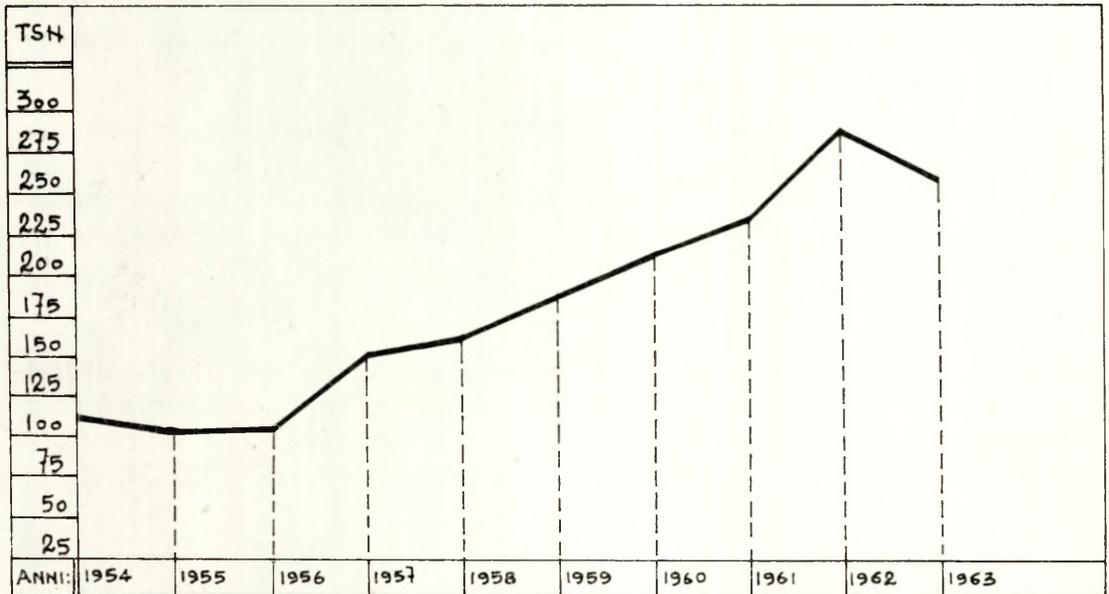
Movimento mercantile del Porto di Salerno
(migliaia di tonnellate)



Movimento marittimo del Porto di Salerno
(numero delle navi in arrivo)



Movimento marittimo del Porto di Salerno
(stazza netta)



mila tonnellate. Flessioni si sono verificate, oltre quelle del periodo bellico, nel 1958, anno in cui si registrano appena 85 mila tonnellate di movimento, sia per la riduzione sensibile di sbarchi di carbon fossile - sostituito da altre fonti di energia, convogliate per le vie di comunicazione terrestre sia da imbarchi di doghe per botti, voci che costituivano per il passato la percentuale più importante di tutto il traffico del porto di Salerno.

La navigazione di cabotaggio, benché in forte decadenza, costituisce tuttavia per il porto di Salerno, sia pure con caratteristiche diverse, un movimento di una certa importanza; nel 1958 rappresentava circa il 19% del movimento totale e nel 1964 il 47% con 159 mila tonnellate su 338 mila. Sono state sbarcate, infatti, materie prime necessarie all'attività edilizia (clinker, pozzolana, materiale da costruzione in genere), mentre le merci imbarcate, nel periodo 1954-64, sono state di trascurabile entità, appena 6 mila tonnellate (laterizi, materiali da costruzione in genere, nafta in fusti).

Dal 1959 al 1964 si verificava una vigorosa, ma non determinante ripresa del movimento mercantile del porto di Salerno, favorita dall'incremento della produzione industriale e dagli effetti positivi dell'avvaloramento della piana del Sele, con l'introduzione di varie colture industriali. Rimandiamo l'esame di questo settore ad una indagine più approfondita del retroterra.

E' da notare, che all'incremento dell'attività produttiva non corrisponde un proporzionato sviluppo del traffico marittimo, specialmente nei riguardi degli imbarchi, e ciò per la inadeguatezza del bacino portuale, per la mancanza di una idonea attrezzatura, e per l'insufficienza di vie di comunicazione e, quindi di collegamenti marittimi.

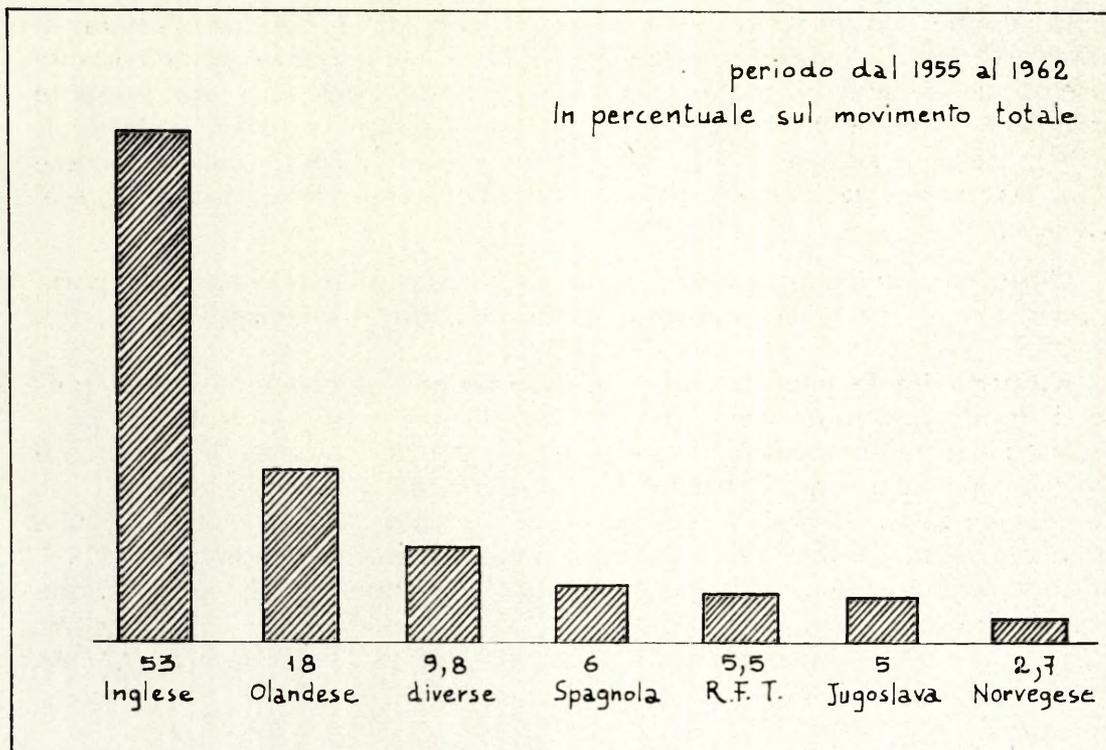
Un'altra percentuale delle esportazioni, in realtà, come da tutto il Mezzogiorno, segue la via terra, sia per quanto riguarda ortaggi e frutta fresca, sia per i prodotti non deperibili ma di elevato valore, quali frutta secca e frutta ed ortaggi conservati che possono sopportare un nolo più alto, quello ferroviario; altra parte di prodotti tipici passa attraverso il porto di Napoli ed anche quello di Genova.

Solo una minima quantità dei suddetti prodotti, provenienti dall'immediato retroterra, converge verso il porto di Salerno. Durante il periodo estivo, nel quale si manifesta il massimo traffico dei prodotti dell'industria conserviera, il nostro porto, a differenza di quello di Napoli, permette maggiore celerità nelle operazioni d'imbarco; fatti contingenti questi, da non sottovalutare.

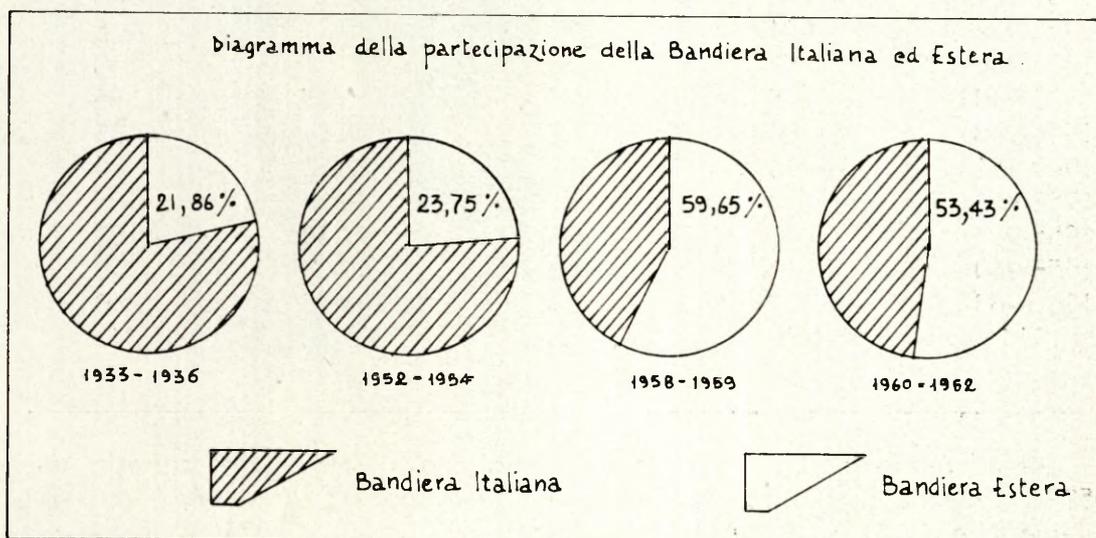
Traffico distinto per bandiera. La partecipazione della bandiera italiana al traffico del porto di Salerno - il confronto è significativo fra il periodo pre e post-bellico - dimostra una netta prevalenza, nel periodo 1933-36, nei confronti della bandiera estera con il 78%, in decremento, però, nel 1952-54 con il 76%, e nel 1960-62 con appena il 47%.

Negli sbarchi la prevalenza della bandiera nazionale é costante, nel 1933-36 con il 76% e nel 1960-62 con il 78%. Tale prevalenza é dovuta al cabotaggio, svolto totalmente con navi battenti bandiera italiana, ad alle correnti del traffico, con rotte provenienti dai porti del Mediterraneo, Mar di Marmara e Mar Nero, nelle quali la nostra bandiera è presente per la quasi totalità.

Diagramma della partecipazione della bandiera estera al traffico del Porto di Salerno



Movimento marittimo del Porto di Salerno



Negli imbarchi, invece, la bandiera italiana partecipa con sempre minore intensità; la bandiera estera, che nel periodo 1933-36 era presente con appena l'8%, raggiunge il 90% nel 1962, con il dominio quasi totale nei traffici interessanti le rotte oltre il bacino del Mediterraneo.

Un esame approfondito della partecipazione della bandiera estera al traffico del porto di Salerno mette in evidenza l'importanza della costante presenza della bandiera inglese; nel periodo 1955-1962 essa era presente per il 53%, seguita dall'olandese (18%), dalla spagnola (6%), dalla R.F.T. (5,5%), dalla jugoslava (5%), dalla norvegese (2,7%), dalla francese (2%), ed, infine, da quelle argentina, panamense, svedese, danese, greca, israeliana.

Oltre alla bandiera inglese, hanno partecipato al movimento del porto di Salerno, con una certa regolarità, quella olandese e svedese.

Rapporto tra le importazioni e le esportazioni. La caratteristica del traffico del porto di Salerno, come di tutti i porti italiani, più evidente nei porti del Nord con un più vasto retroterra e con funzioni anche di transito, è data dall'ammontare degli sbarchi che superano gli imbarchi.

Rileviamo, quindi, nel lungo periodo osservato dal 1881 al 1964, una costante e netta prevalenza degli arrivi sulle partenze, in ragione di 4 a 1 pur considerando periodi diversi (prebellico e postbellico) e composizione merceologica differente.

MOVIMENTO DEL PORTO DI SALERNO

anni	arrivi	partenze	numeri indici	
	migliaia di tonnellate		base 1881-929 = 100	
1881-929	80	20	100	100
1930-932	144	21	180	105
1933-936	152	30	190	130
1939-940	125	27	156,25	135
1946-948	84	7	105	35
1949-951	98	12	122,50	60
1952-954	112	21	140	105
1955-957	78	36	97,50	180
1958-960	41	58	51,25	290
1961-963	117	68	146,25	340
1964	270	68	337,50	340

Considerando, però, il traffico marittimo con l'estero (nel periodo dal 1952 al 1963 ha raggiunto una media annua di 85.500 tonnellate circa) rileviamo che il 47% è rappresentato dagli imbarchi ed il 53% dagli sbarchi. Equilibrio, questo, eccezionale ed importante.

Composizione merceologica del traffico del Porto di Salerno. La composizione merceologica delle importazioni, limitatamente quindi al traffico

internazionale, risulta, nel 1931, costituita da merci di massa: circa il 50% da carbon fossile, e in ordine d'importanza, da grano, legname, cemento, zolfo, e da diverse altre; le merci esportate nello stesso anno, erano rappresentate, per la quasi totalità, da doghe per botti.

Nel periodo 1939-40, dopo la sensibile flessione degli sbarchi per effetto delle sanzioni economiche applicate all'Italia per le operazioni belliche in Etiopia, aumentano i quantitativi di grano importato, dei fosfati e del legname, mentre il carbon fossile segna una sensibile riduzione, passando dal 50% al 36% degli sbarchi. Tra le merci imbarcate, le doghe per botti passano dal 90 al 72% delle esportazioni.

Negli anni seguenti, 1959 e 1960, le importazioni di carbon fossile si riducono sensibilmente, fino a segnare l'1% degli sbarchi, per poi scomparire definitivamente dalla composizione merceologica del movimento del porto di Salerno. Le doghe per botti, nel 1953, raggiungono appena il 5% delle esportazioni, segnando l'inizio di un successivo quasi totale decremento; ciò a causa, principalmente, della crisi dell'industria boschiva.

Dal 1961, la banda stagnata rappresenta una delle più importanti voci della composizione merceologica delle importazioni, fenomeno collegato con una maggiore e crescente vitalità dell'industria degli ortaggi e frutta conservati; seguita, in ordine di importanza, dal legname e dal cemento, in connessione dell'incremento dell'industria dei mobili e di quella edilizia. Ovviamente, le esportazioni di ortaggi e frutta conservati, passano dall'80% delle merci imbarcate nel 1961 al 92% negli anni successivi (1960-63).

Le importazioni di grano segnano notevoli oscillazioni, e subiscono, sin dal 1962, una totale contrazione. Ciò si verifica non per mancanza di richiesta da parte dell'industria molitoria e di pastificazione, attualmente rilevante con oltre 3 milioni di quintali all'anno di grano, ma per l'impossibilità di recezione nel nostro porto di navi di medio e grosso tonnellaggio; molti carichi, infatti, provenienti dagli Stati Uniti, Argentina ed Australia, vengono dirottati verso il porto di Napoli per l'ulteriore inoltro, a mezzo ferrovia o camions, alle industrie del Salernitano. Hanno influito su tale costruzione le mutate condizioni del mercato dell'Unione Sovietica con la flessione totale delle esportazioni di grano dai porti del Mar Nero, le quali si svolgevano, in prevalenza, con navi di modesto tonnellaggio battenti bandiera italiana.

Anche i fosfati, provenienti dal porto tunisino di Sfax, che alimentavano per il passato importanti e stabili correnti del traffico, segnano notevoli oscillazioni, e dopo il 1960-anno in cui gli sbarchi hanno raggiunto il 29% delle importazioni-rappresentano una modesta percentuale della composizione merceologica del movimento portuale; solo nel 1965 si può segnalare una ripresa delle importazioni di fosfati.

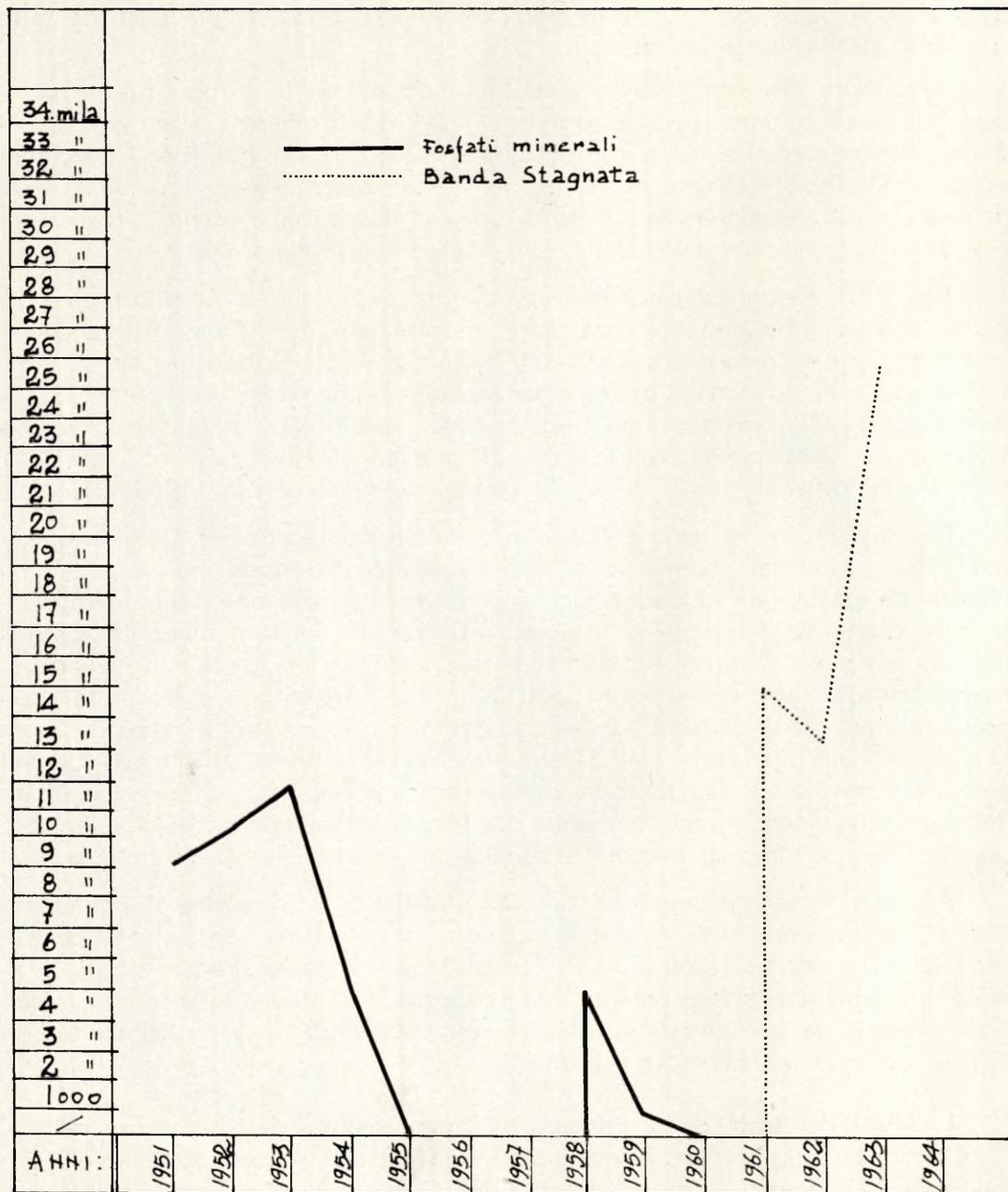
I settori del traffico. Interessante è l'esame delle varie correnti del traffico, e le loro intensità, per stabilire l'entità degli impulsi, sempre più notevoli, che dal porto di Salerno si irradiano attraverso i mari nei vari porti di destinazione; ciò ci permetterà, anche, di esprimerci con sicurezza sulle prospettive e possibilità future dello sviluppo del movimento mercantile del porto di Salerno.

Considerando il periodo 1951-60, in cui il movimento complessivo con l'estero ha raggiunto una media annua di 91mila tonnellate, le correnti più

Movimento mercantile del Porto di Salerno

Traffico internazionale: sbarchi

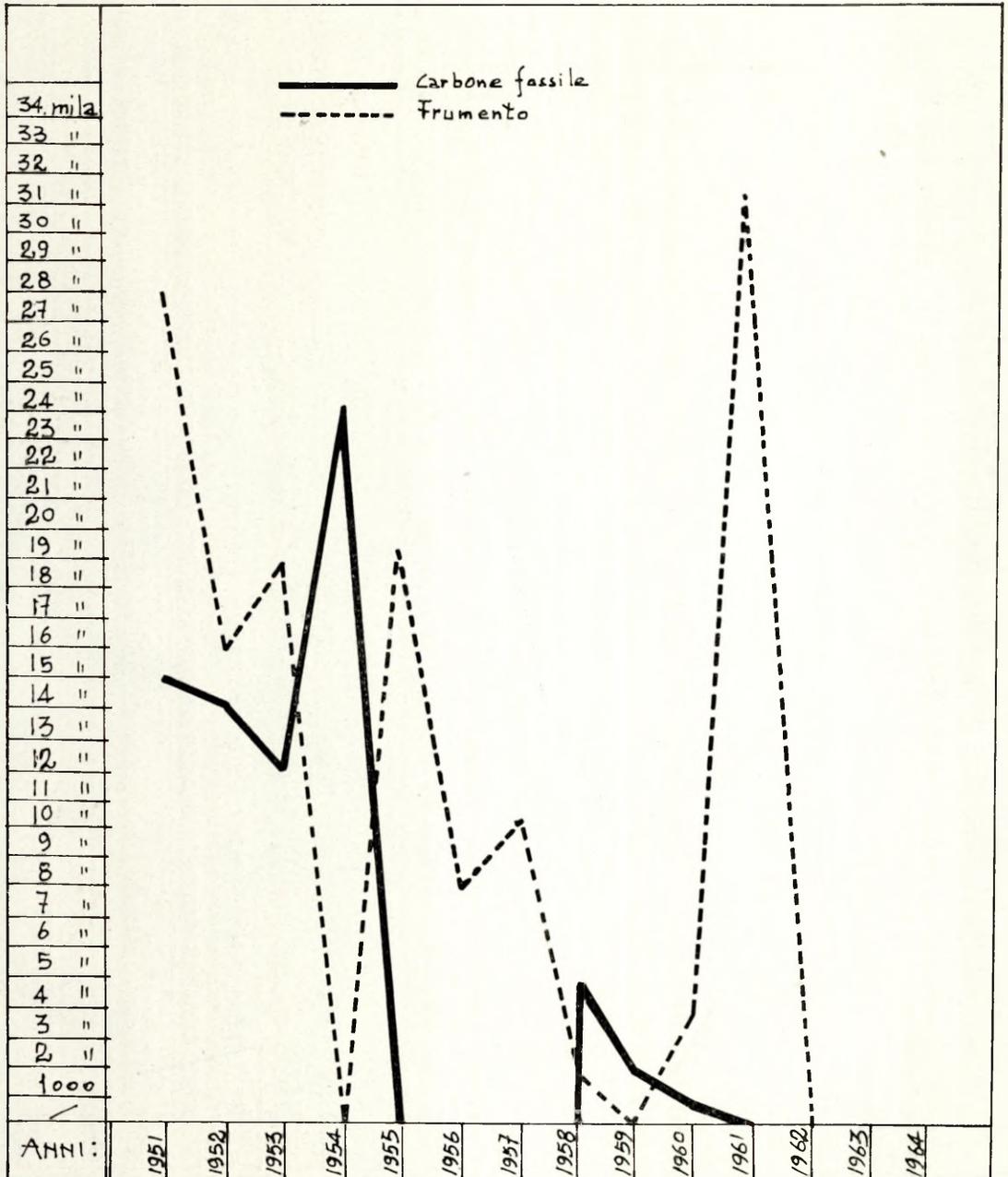
(migliaia di tonnellate)



Movimento mercantile del Porto di Salerno

Traffico internazionale: sbarchi

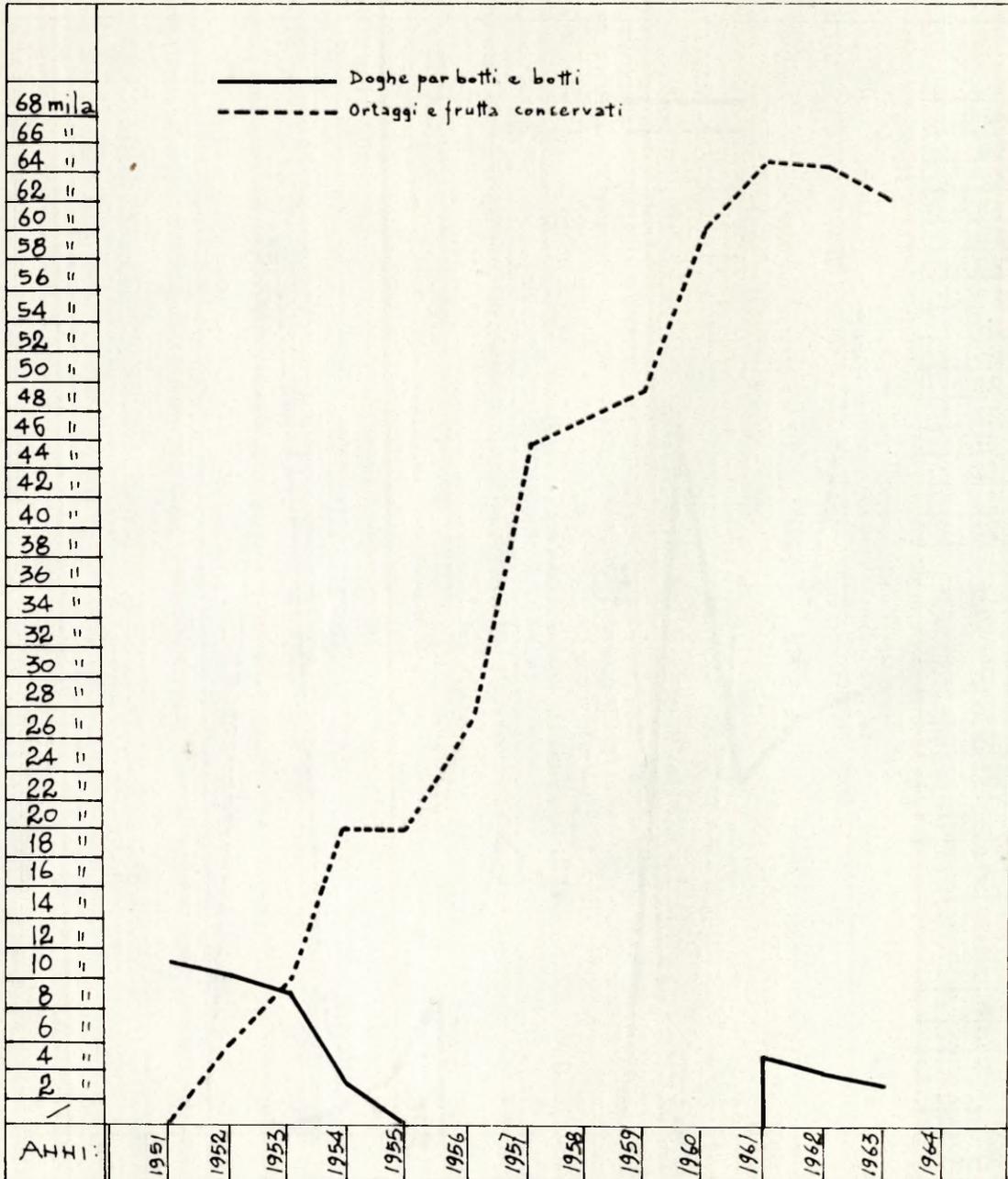
(migliaia di tonnellate)



Movimento mercantile del Porto di Salerno

Traffico internazionale: imbarchi

(migliaia di tonnellate)



importanti del traffico marittimo di Salerno si sviluppano oltre lo stretto di Gibilterra, e cioè verso le coste del settore dell'Europa occidentale e settentrionale, interessando per circa il 57% il movimento totale; le correnti del settore del mediterraneo, Mar di Marmara e Mar Nero, rappresentano il 29% del movimento mercantile globale, e quelle dirette verso il settore dell'America Settentrionale (coste atlantiche e del Pacifico) circa il 10%, ed, infine, il 4% le correnti di traffico verso l'Australia.

Nel 1961-63, il traffico mercantile con l'estero si è raddoppiato nei riguardi del periodo 1951-60 raggiungendo una media annua di circa 185 mila tonnellate; le correnti del traffico verso il settore dell'Europa occidentale e settentrionale mettono in evidenza un incremento del 12%, passando dal 57% al 69%, mentre un decremento di circa il 6% subiscono le correnti del traffico del settore del Mediterraneo, Mar di Marmara e Mar Nero, e decrementi vari verso gli altri settori.

E' da considerare, quindi, la tendenza decisamente ascendente della importanza delle correnti del traffico con il settore dell'Europa occidentale e settentrionale, mentre si registrano lievi flessioni nei riguardi di quelle interessanti il settore Mediterraneo, Mar di Marmara e Mar Nero.

Significative, sia pure di limitata importanza, le correnti del traffico che si irradiano verso i porti degli altri settori e, specialmente, verso i porti africani e del Pacifico e dell'Atlantico meridionale e settentrionale.

IL MOVIMENTO FERROVIARIO CAMIONISTICO E PASSEGGERI

Il traffico ferroviario, fino all'ultimo periodo prebellico, ha interessato buona parte del movimento mercantile del porto di Salerno; dopo la stasi, registrata in dipendenza di quella relativa al traffico portuale.

Negli ultimi anni, però, si è verificata una notevole contrazione del traffico ferroviario dovuta alla concorrenza esercitata dal trasporto camionistico; a tale decremento ha contribuito in modo determinante l'applicazione, da parte dell'Amministrazione ferroviaria, di una tariffa minima fissa di lire 15mila per ogni vagone in partenza dal porto. L'utilizzo della ferrovia, attualmente, è limitato al solo smistamento dei fosfati in arrivo alla rinfusa, non trasportabili con altri mezzi, di piccole partite di legname e di banda stagnata.

Nel 1964 si è verificato un movimento complessivo di 800 vagoni, nel 1965 di circa 1000 vagoni e nel primo trimestre 1966 di 350 vagoni, per un totale di 40mila tonnellate, di cui circa il 45% in arrivo sul porto. Percentuale irrisoria (5%) di tale movimento rispetto a quello portuale.

Le principali voci del traffico ferroviario in arrivo al porto di Salerno sono rappresentate da conserve alimentari provenienti da Battipaglia, Albanello, Pontecagnano e Nocera; da cedro "in acqua di mare, salata o solforata" dalle stazioni ferroviarie di Diamante e Maratea; da pasta alimentare da Nocera.

Per quanto riguarda le partenze, le principali voci sono rappresentate dai fosfati con destinazione Pontecagnano (stabilimento della Montecatini); da legname pregiato, proveniente dal Congo, con destinazione Aprilia e Mon-

teroni d'Arbia: piccole partite dirottate occasionalmente dal porto di Napoli verso il nostro porto.

Il movimento passeggeri, rilevante nel triennio 1930-33, circa 31mila persone, di cui 15mila imbarcate e 16mila sbarcate, segna una sensibile contrazione che raggiunge circa il 60% nel 1963; ciò è da mettere in relazione con lo sviluppo delle autolinee sui percorsi della costiera amalfitana.

LE COMUNICAZIONI STRADALI E FERROVIARIE

La città è attraversata dalla ferrovia Napoli-Salerno-Battipaglia, a trazione elettrica ed a doppio binario, che si snoda lungo la piana del Sele, di notevole importanza agricolo-industriale; dalla statale n. 18 che si spinge a nord verso Napoli ed a sud verso Battipaglia, con diramazione per Reggio C. e Potenza; dall'autostrada A3 che si attesta, attualmente, ad Eboli.

Da Salerno si diramano: la statale 163 che costeggia i Monti Lattari, e mette in comunicazione Salerno con Amalfi, Positano, Sorrento, Castellammare e, quindi, con Napoli; la statale n. 88 che, attraverso la valle dell'Irno, agevola le comunicazioni con l'Irpinia ed il versante adriatico.

A Bellizzi, a circa 17 Km a sud di Salerno, si innesta la statale n. 164 che, attraverso il solco tettonico Tusciano-Calore, mette in comunicazione la piana di Salerno con l'Irpinia e, da questa, attraverso la valle dell'Ofanto, con l'Adriatico. Numerose sono le strade comunali e provinciali che si snodano nella piana del Sele; una litoranea, d'interesse turistico, Salerno - Paestum - Agropoli, sarà quanto prima aperta al traffico.

Non mancano numerose strade di attestamento, che mettono in comunicazione Salerno con i vari centri abitati, che si sviluppano ai margini dei rilievi calcarei. A nord e ad ovest di Salerno, le comunicazioni trovano ostacolo nei Monti Picentini e nei Monti Lattari, costringendo le grandi arterie del traffico a percorrere la sella di Cava ed il vallone solcato dal torrente Bonea.

La costruzione, in corso, della galleria Salerno-Nocera Inferiore metterà direttamente in comunicazione la città con la zona del Sarno, con la zona Vesuviana e con la pianura campana. Anche l'autostrada del sole, con i raccordi autostradali con Avellino e con la Napoli-Bari, porrà il porto di Salerno, già collegato con la rete ferroviaria, nelle migliori e più idonee condizioni per la disciplina e per l'incremento del traffico portuale.

IL RETROTERRA DEL PORTO DI SALERNO

Caratteristiche fisiche, antropiche ed economiche. La provincia di Salerno, una delle più vaste e popolate d'Italia, si estende per 4922 Km² e dei 157 comuni, che la compongono, 53 hanno interessi strettamente collegati con le attività marittime; la popolazione assoluta risulta, in base all'ultimo censimento del 1961, di 912.265 individui, con una densità di 187 per Km², superando quindi, la media nazionale.

Prima di esaminare il retroterra del porto di Salerno, è necessario stabilirne i limiti di influenza, in relazione al retroterra degli altri porti gravitanti nello stesso sistema.

In dipendenza dei vari fattori geografici, la linea di delimitazione del retroterra del porto di Salerno segue, ovviamente, un andamento irregolare e tende a venire a contatto, ad arretrarsi o a sovrapporsi a linee, le quali delimitano il retroterra di altri porti e dipendono dalle oscillazioni delle varie fasi dei cicli lavorativi, e soprattutto dalla saldatura fra i cicli lavorativi e, quindi, economici.

La rappresentazione cartografica del limite spaziale del retroterra del nostro porto ha valore, naturalmente, limitato nel tempo. Il retroterra del porto di Salerno subisce le pressioni di quello di Bari, che comprende tutta la Puglia e parte della Basilicata, dove viene a contatto e a sovrapposizioni con quello di Napoli, e particolarmente di quest'ultimo, che comprende quasi tutta la Campania e penetra nell'Abruzzo e Molise e nel Lazio sino a confinare con il retroterra dei porti di Ancona, Foggia, Civitavecchia.

Il retroterra del porto di Salerno, quindi, si inserisce, anzi è compreso, fra quelli di Napoli, di Bari e di Foggia; subisce la pressione sempre più intensa del porto di Napoli con la conseguente riduzione dello spazio del suo **retroterra potenziale ed attuale (o attivo)**.

La morfologia del retroterra differenzia, notevolmente, la zona interna e mediana da quella litoranea, sia negli aspetti fisici che antropici ed economici; la divisione del retroterra in fasce altimetriche mette in rilievo che circa l'11% della sua superficie spetta alla pianura, comprendente la valle del Sarno, l'Agro nocerino, la piana del Sele, il 15% alla collina litoranea e l'84% circa alla collina interna ed alla montagna.

Il vasto sistema orografico, che, in genere, non degrada lentamente verso la pianura, di struttura dolomitico-calcareo, composto dai Monti Picentini, dai Monti Lattari, dai Monti Alburni e dai Monti del Cilento, decentrato verso la costa, toglie notevoli possibilità di sviluppo al retroterra ed accentua i contrasti fra le fasce altimetriche. Dall'esame della struttura geologica, si rileva che sono presenti terreni del mesozoico (dolomie e calcari), del terziario (flysch dell'eo-miocene ed argille plioceniche), del quaternario, terreni diluviali ed alluviali e materiali piroclastici che rendono più fertili la valle del Sarno e l'Agro nocerino più vicini alla zona vesuviana.

La tipica idrografia carsica condiziona, con le numerose ed importanti sorgenti, l'insediamento umano, ed il regime dei vari corsi d'acqua; i fiumi, infatti, hanno una regime quasi regolare e permettono lo sfruttamento delle loro acque per l'irrigazione, per l'alimentazione di importanti acquedotti e per lo sfruttamento idroelettrico, (centrali sul Tusciano ad Olevano e sul Sele a Persano).

Il clima, per i fattori orografici accennati, caratterizza le fasce altimetriche con una diversa manifestazione dei suoi elementi, e, particolarmente, della temperatura e della piovosità; solo la fascia litoranea, di pianura e di collina, gode del tipico clima mediterraneo.

Venute meno le cause repulsive per il fatto della fascia costiera, verso la fine del secolo XIX, si ebbe un notevole afflusso verso il litorale e su questi movimenti della popolazione, già distribuita in una fascia altimetrica al diso-

pra dei 200 metri (la maggior parte della popolazione è, infatti, raccolta, tuttora, fra i 200 e 600 metri), influirono non soltanto l'entrata in esercizio della ferrovia, ma anche fattori di ordine economico e demografico con scarsa partecipazione, però, alle attività marittime. La popolazione residente al censimento 1961 ha segnato un rilevante incremento nei confronti di quello del 1951; quella attiva risulta di 342.592 unità, e cioè il 37,6% della popolazione residente, segnando un lieve decremento rispetto al censimento suddetto. Significativo è il sensibile decremento delle forze addette alle attività primarie, che passano dal 54% al 43,87% e l'aumento degli addetti al settore industriale, dal 24,85% al 34,49%, e di quelli operanti nelle attività terziarie. Lo spopolamento montano, che raggiunge anche punte massime del 21% della popolazione, il fenomeno emigratorio e l'esodo rurale aumentano i contrasti nella struttura demografica e nell'economia della zona interna; quella mediana è caratterizzata da un maggior equilibrio, e notevoli sono i movimenti pendolari verso la zona litoranea, sia di lavoratori, addetti alle attività secondarie e terziarie, e sia di studenti, attirati nel capoluogo da scuole di ordine secondario e superiore. La zona litoranea, per il dinamismo economico, caratterizzato da una agricoltura intensiva, da una rapida ed importante evoluzione industriale, da numerose attività terziarie, dal richiamo di varie aree di interesse archeologico e turistico, è la più densamente popolata con 744 abitanti per Km² nella piana del Sele, con 995 nelle colline litoranee di Salerno e con 1238 nell'Agro nocerino.

Il reddito complessivo provinciale è passato nel 1962 a lire 193.280 milioni con un incremento del 141% nei confronti del 1951; il reddito del settore industriale (44,3%) supera quello del settore delle attività primarie (40,1%).

Circa il 29% della superficie del retroterra di Salerno è ricoperta dal bosco-castagneto, faggeto, ceduo misto mentre il 7% è rappresentato da terreni incolti produttivi ed improduttivi; il 34% da seminativi semplici, di cui circa la metà utilizzato dalle colture cerealicole, da leguminose, da piante da fecola, da colture industriali (pomodoro, tabacco e barbabietola da zucchero) ed orticole; l'11% è rappresentato da vigneti, oliveti ed agrumeti e, infine, il 19% circa da colture foraggere permanenti.

L'agricoltura costituisce una delle principali risorse del retroterra; nella zona litoranea, importanti sono le colture intensive, industriali ed orticole, di cui il pomodoro, che con una produzione di circa 5 milioni di quintali all'anno, pone la provincia di Salerno al primo posto fra le province italiane; nella zona interna e mediana, prevalgono le colture estensive: seminativo asciutto, vite, olivo e mandorlo. La polverizzazione della proprietà fondiaria, la carenza di capitali e d'iniziativa, l'arretratezza dei sistemi di coltura caratterizzano il mancato sviluppo economico della zona mediana e, specialmente, di quella interna.

Nella zona litoranea, l'economia agricola si evolve verso una fase agricolo-industriale e, quindi, verso un importante potenziamento delle attività tradizionali e di quelle produttrici di beni di consumo. Hanno contribuito a tale potenziamento, in modo determinante la bonifica e la riforma fondiaria della Piana del Sele.

Benchè lo sviluppo delle attività secondarie e terziarie si sia verificato disarmonicamente, il coefficiente di industrializzazione, base 1951-100, risulta del 63,79, superiore a quello della Campania (56,64) ed inferiore a quello na-

zionale (110). Il capitale privato è stato largamente integrato, con cospicui finanziamenti, dall'intervento di vari Istituti (Isveimer e Sezione di Credito Industriale del Banco di Napoli) che, a tutto il 30-6-1965, hanno concesso 73 miliardi per 363 iniziative realizzate e da realizzarsi nei vari settori industriali.

E' da mettere in rilievo l'importanza dell'industria conserviera del Salernitano, i cui prodotti sono esportati in USA, in Gran Bretagna, nei paesi del vicino Oriente, nell'Africa Settentrionale, Centrale ed Orientale, nel Canada, nella Repubblica Federale Tedesca, nel Belgio, e in altri paesi: nel 1963 furono esportati prodotti delle industrie conserviere per circa 17 milioni di dollari USA (pari al 75% del valore totale delle esportazioni); nel 1964 le esportazioni stesse raggiunsero i 22 milioni di dollari (pari al 77% del loro valore totale).

Sono sorti numerosi nuclei industriali; ed importanti poli possiamo individuare e localizzare a Battipaglia, a Pontecagnano, a Salerno, a Scafati.

La zona industriale di Nocera è da considerare uno dei maggiori centri dell'industria conserviera d'Italia.

Al fine di agevolare e sollecitare il processo di sviluppo economico già in atto, è stata creata a Salerno una "Area di sviluppo industriale", onde realizzare su iniziativa del Consorzio già costituito, le opere di infrastruttura necessarie.

L'area di sviluppo industriale di Salerno, opportunamente collegata alle aree di Napoli, Caserta ed Avellino, e dotata di collegamenti con la ferrovia e con la zona portuale, dovrebbe influire positivamente sul movimento mercantile del porto di Salerno.

LE FUNZIONI DEL PORTO DI SALERNO

Il porto di Salerno potrebbe assolvere, indubbiamente, una funzione regionale: le merci sbarcate, infatti, vengono avviate nel retroterra, per i bisogni delle varie attività industriali, e da questo affluiscono al porto i vari prodotti destinati all'esportazione.

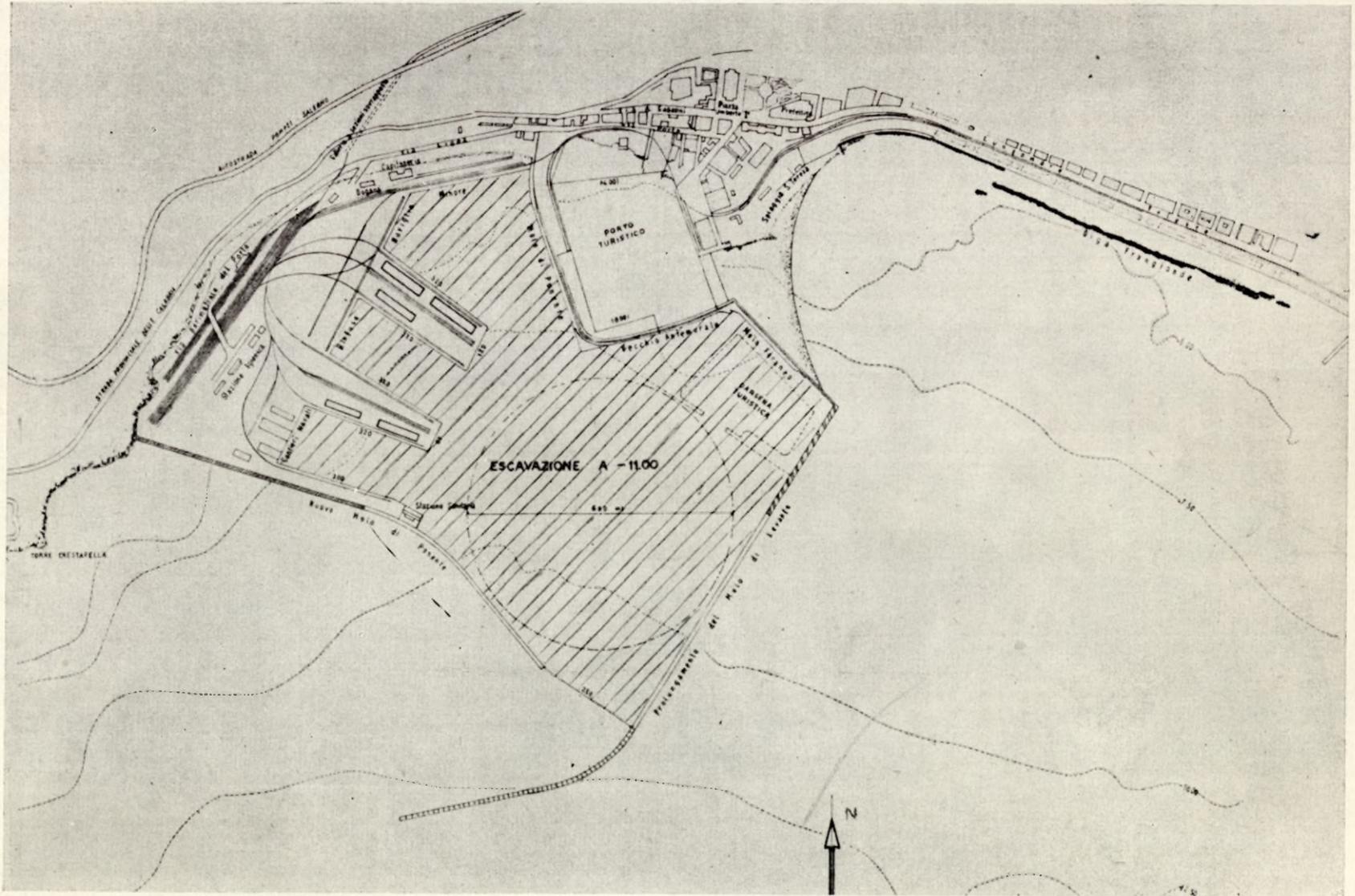
Funzione regionale, quindi, perchè il porto di Salerno rappresenta, per il suo retroterra, in relazione alla distanza economica, il punto più vantaggioso di convergenza e divergenza dei trasporti marittimi e terrestri.

Attualmente, però, lo sviluppo della specializzazione anche nel campo della attività portuale tende ad una divisione di lavoro fra porti prossimi; al porto di Salerno, dopo aver adeguato gli impianti e le attrezzature ed i raccordi stradali alle nuove esigenze del traffico e della navigazione, potrebbe essere dirottato parte del traffico del porto di Napoli, già congestionato dal movimento mercantile e passeggeri, per lo smistamento delle aree di sviluppo industriale di Caserta, di Avellino, ed anche nella valle del Sarno e nella zona Vesuviana.

CONCLUSIONI

La rete stradale e quella ferroviaria, l'aviotrasporto, i collegamenti marittimi, ed il problema portuale, nel suo insieme, hanno formato oggetto da continue sollecitazioni degli Enti locali interessati, presso le competenti Autorità

Prospetto del nuovo porto di Salerno



Centrali, per una soluzione degli indifferibili problemi. Il Ministero dei LL.PP., nel 1947, dopo aver vagliato l'importanza del problema del porto di Salerno, ritenne, senza, però, intervenire, necessario di dotare la città di un porto rispondente alle moderne esigenze dei traffici e della navigazione.

Oggi, ancor più, si sente questa necessità per l'incremento del movimento mercantile del porto e per l'insediamento di numerosi opifici nella «Area di sviluppo industriale» che si estende ad oriente della città.

In attesa che venga realizzato integralmente il progetto per il porto di Salerno, si attende l'approvazione, da parte degli Organi competenti delle seguenti opere, la cui spesa di circa 3 miliardi e mezzo é compresa nel progetto generale:

- prolungamento della banchina di ponente di circa 230 metri fino a raggiungere l'antemurale;
- prolungamento del costruendo molo foraneo di levante;
- prolungamento del costruendo braccio di ponente e sottoflutto per tutta la lunghezza prevista di 570 metri;
- costruzione delle sovrastrutture murarie ai moli citati;
- chiusura dell'attuale imboccatura portuale con la costruzione di un imbanchinamento che, partendo dal lato sud del molo Manfredi, raggiunga la parte nord dell'antemurale terminale dell'attuale bacino, e contemporanea apertura nell'ultima parte del gomito del vecchio antemurale, per consentire l'ormeggio delle navi nell'attuale bacino, con entrata da ponente anzicchè da levante;
- abbattimento del muraglione del molo di ponente, onde consentire l'ormeggio di navi anche all'esterno della banchina di ponente.

E' prevista anche la costruzione di pontili e d'infrastrutture portuali ad uso industriale, ad oriente, in prossimità di Pontecagnano.

Non é possibile, però, considerare il porto di Salerno avulso dal sistema portuale del Tirreno, é necessario considerarlo in funzione degli altri porti di maggiore o minore importanza, ed in relazione ad una retroterra potenziale ben più esteso di quello attuale.

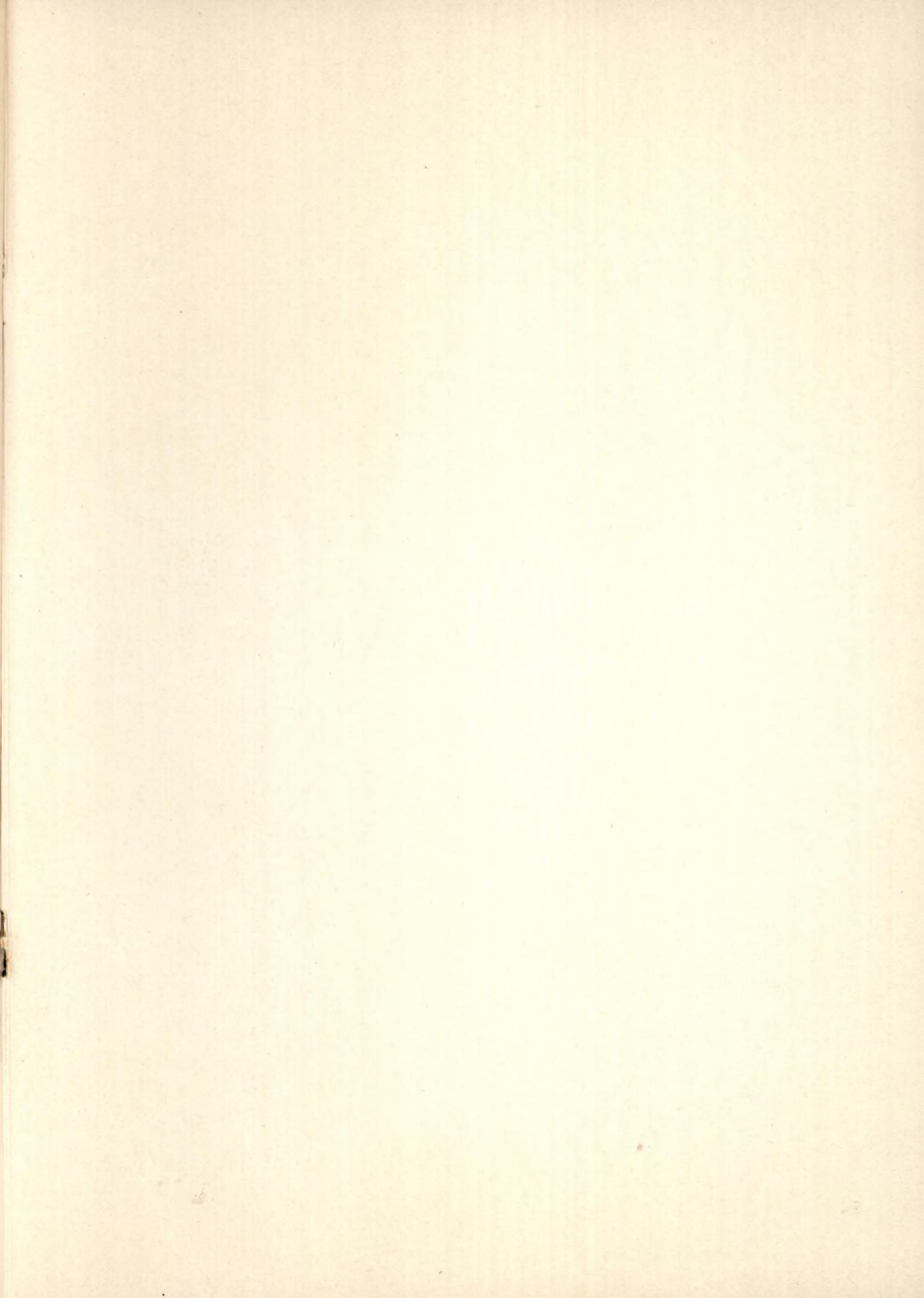
La soluzione, pertanto, del problema del nostro porto deve essere inquadrata in quella del sistema, ad evitare una posizione di concorrenza da parte del porto di Napoli, concorrenza già sensibile e che si risolverebbe a tutto danno del traffico marittimo di Salerno.

Con opportuni interventi finanziari, già progettati ed in minima parte già concessi, con una minore pressione fiscale, con tariffe eccezionali ferroviarie, con una adeguata riduzione dei costi delle varie operazioni portuali, e con abolizione del soprannolo applicato da varie società armatrici, il porto di Salerno potrebbe assolvere un compito importante nello sviluppo del sistema portuale del Tirreno.

Ugo Tortolani

BIBLIOGRAFIA

- BARBIERI G., *I porti d'Italia*, Memorie di geografia economica del C.N.R., Vol. XX, gennaio-dicembre 1959, Napoli, 1959.
- BIANCHINI M. - PECORA A. - ALBERTINI R., *Porti minori della Campania, della Calabria e del litorale veneto*, Memorie di geografia economica del C.N.R., Vol. XVII, luglio-dicembre 1957, Napoli 1957.
- CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA E AGRICOLTURA DI SALERNO, *Cenni sulla situazione economica con particolare riferimento ai problemi del traffico e del porto di Salerno*, 15 febbraio 1954, Salerno.
- CANDIDA L., *Il retroterra del porto di Venezia*, Bollettino della R.S.G.I., agosto-settembre, 1941.
- CANDIDA L., *Il porto di Venezia*, Memorie di geografia economica del C.N.R., Vol. II, gennaio-giugno 1950, Venezia, 1951.
- FONDI M., *La regione dei Monti Picentini*, monografia geografica, Libreria scientifica editrice, Napoli, 1964.
- MIGLIORINI E., *La piana del Sele*, Memorie di geografia economica del C.N.R., Vol. I, luglio-dicembre 1949, Napoli, Pironti, 1949.
- MILONE F., *Il porto di Napoli*, Roma, 1936.
- MENNA A., *Salerno nella rinascita del Mezzogiorno*, 10 ottobre 1963, Salerno.
- RUOCCO D. - FORMICA C., *La geografia industriale della Campania*, Napoli, 1964.
- ROLETTO G., *Il porto di Trieste*, Bologna, 1941.
- STRABONE, *Strabonis Geographia cum notis Casaniboni et aliorum - Amstelædams - Volters - 1707 - L.V.*
- TONIOLO A. R., *Il nuovo retroterra commerciale di Venezia in relazione a quelli di Genova e di Trieste*, Atti dell'VIII Congresso Geografico Italiano, Firenze, 1921, Vol. II pp. 408-17.
- TOSCHI U., *Geografia economica*, Torino, UTET, 1959.
- TOSCHI U., *I porti dell'Abruzzo e della Puglia*, Memorie di geografia economica del C.N.R., Bologna, 1942.



UNIV

F

Vol.