

RISERVATO

**IL PROBLEMA
DEL
PORTO DI SALERNO**

suoi vari aspetti e sue soluzioni

di

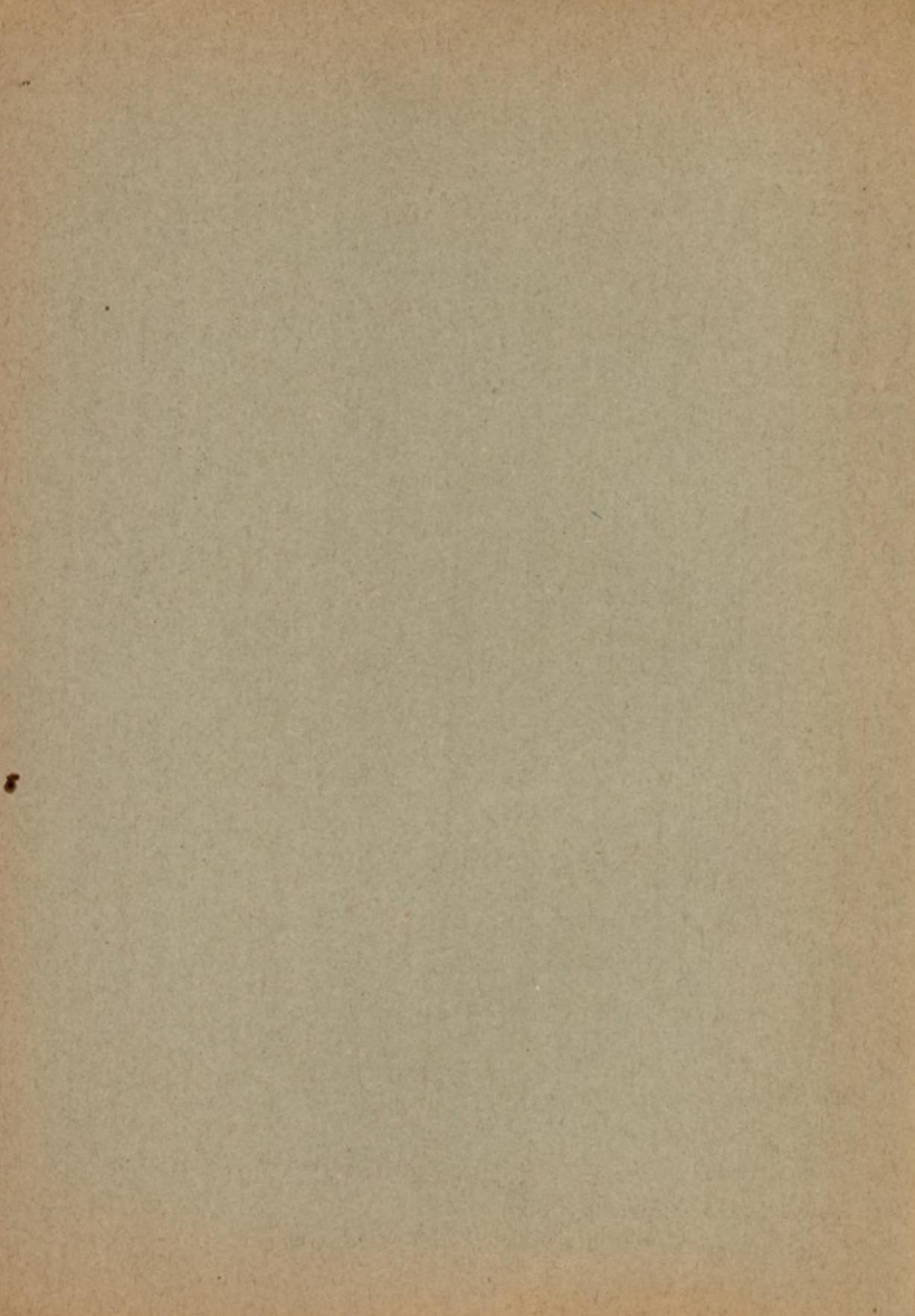
MICHELE AUTUORI

Consigliere Comunale

e del

Comitato Provinciale della Ricostruzione





IV-158

all' on. Prof. Giovanni Cuomo
fiducioso della Sua benevolenza
e sopportazione. affettuosamente
michele autuori

18/7.47

IL PROBLEMA DEL PORTO DI SALERNO

sui vari aspetti e sue soluzioni

di
MICHELE AUTUORI

Consigliere Comunale
e del

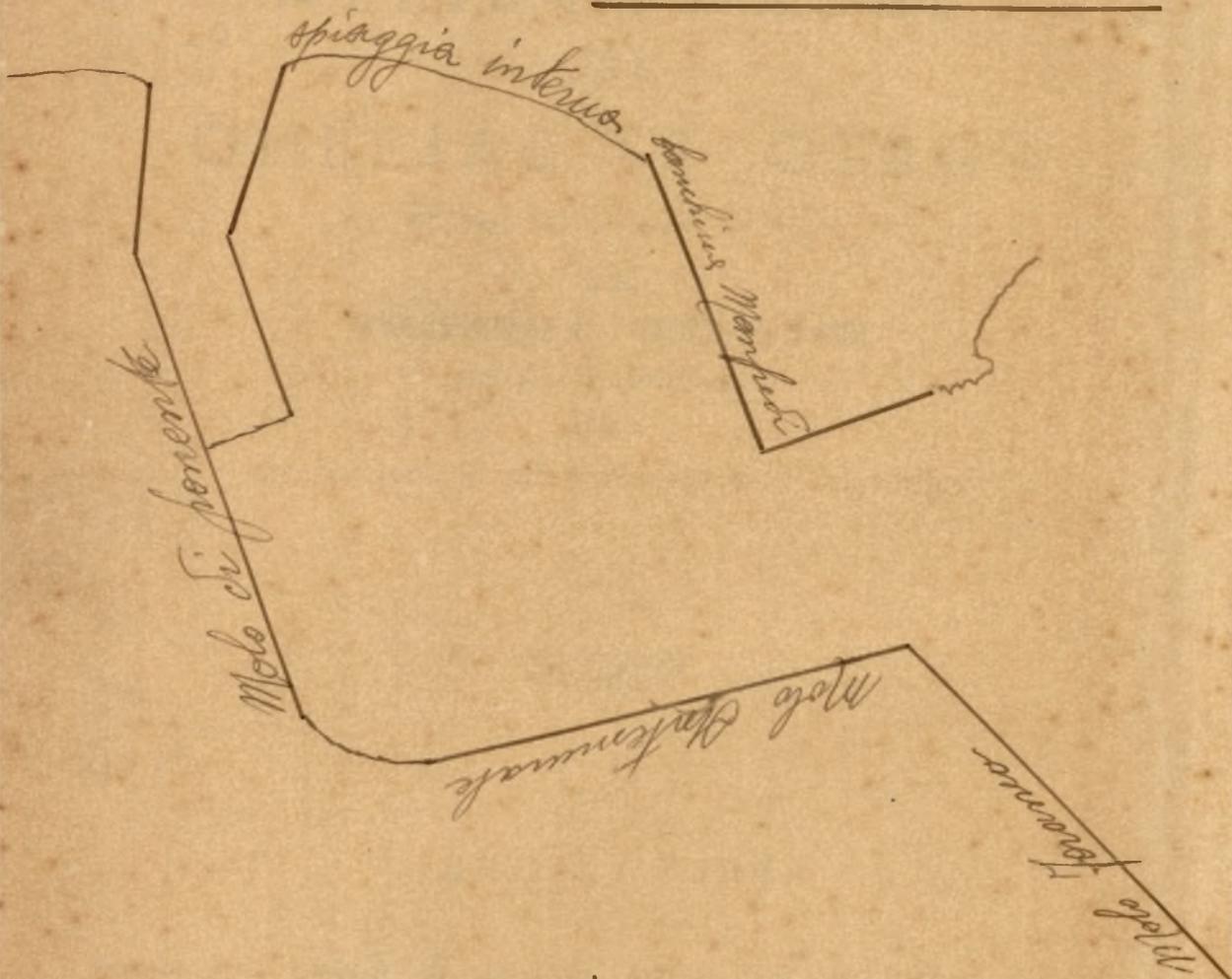
Comitato Provinciale della Ricostruzione



PREFAZIONE

La trattazione, pur senza pretese, di questo importante argomento del Porto di SALERNO, si propone di presentare nel suo reale aspetto una vitale questione cittadina ai fini di una organica sua soluzione nel quadro generale della città e dell' interesse nazionale.

Coste di Salerno



Cenni storici

Troppo si è scritto e discusso sulla questione del Porto di SALERNO perchè io mi dilunghi, mi sforzerò nella sintesi di accennarne le origini, gli sviluppi, gli aspetti economici e tecnici e le necessità di soluzione.

Sta di fatto che il problema ha un carattere secolare se si pensa che il popolo nostro si è proteso sempre, in tutti i tempi e in tutte le vicende politiche, verso il mare.

Re Manfredi intravide agli albori della rinascita di queste terre quale strumento di potenza fosse la creazione di un porto a Salerno; Giovanni da Procida ne fu lo spirito animatore.

Gli Angioini che seguirono, anzichè completare l'opera iniziata dallo Svevo, adottarono, a placare gli spiriti, la politica del contentino che doveva per noi, purtroppo, protrarsi fino ai nostri giorni.

Il Molo voluto da Manfredi, del quale prese il nome, finì con l'interrarsi.

Nel Settecento vi fu, dopo tanti secoli, e dopo svariati dibattiti e suppliche, col beneplacito di Carlo III, la posa della prima pietra del nuovo porto che si aggiungeva a quello voluto da Re Manfredi, già ridotto ad un ammasso di scogli, procedendosi alla costruzione della banchina e della breve muraglia ove poi sorse la Capitaneria di Porto.

Ben trentottomila ducati costò l'opera per scorgervi tutta la passione che animava quei buoni Salernitani per il traffico marittimo.

Il bacino del porto, malgrado tutto, continuava ad interrarsi, come avviene oggi, per i detriti dei fiumi Sele, Tusciano e Picentino, sicchè dopo infinite discussioni verso la metà dell'800 si iniziò la costruzione dell'antemurale.

Non molto dopo si varava un progetto, forse il primo, studiato dall'architetto Ercole LAURIA che non fu eseguito per la spesa, preventivata, per quell'epoca rilevante, di circa trecentomila ducati.

Soltanto nel 1861, dopo il poco felice studio di Giuseppe PALMIERI che nulla risolse, si stabilì di completare l'antemurale per un tratto di trecento metri, creando anche un cosiddetto martello composto da una scogliera,

La spesa sarebbe stata a carico della Provincia e dei Comuni interessati che l'avrebbero accettata pur di vedere esauditi i loro voti, ma dell'antemurale fu costruito qualche centinaio di metri. Il Governo dichiarava in quel periodo di 3° ordine il porto di Salerno.

Da quest'opera, sbagliata nella concezione e non completata, dovevano oltre tutto, con lo svilupparsi del traffico, trarsi delle conseguenze che non potevano non essere tristi: la luce sinistra

degli avvenimenti che si susseguirono si proietta ancora oggi.

Nel 1879 naufragavano il piroscalo inglese « SILISTRIA », il veliero norvegese a tre alberi « RUTH », e parecchie « martingane », piccoli bastimenti questi, ancorati nel porto.

Molte furono le vittime sicchè la cattiva fama del porto echeggiò nel mondo dei traffici.

Forse per il rimorso, nel 1885, si congiunse l'antemurale dal lato di ponente alla spiaggia, e si commise così un altro grave errore.

Nel 1890 il brigantino «ROMA», italiano dopo aver solcato l'Atlantico col suo carico di cotone, naufragava a Salerno, cap. Gustavo TRAPANI.

Il naufragio fu dovuto alla difficoltà che presenta, particolarmente ai velieri, l'accesso da levante con i cattivi tempi del 2° e 3° quadrante, difficoltà aggravata dalla mancanza di un molo di protezione dell'entrata, che soltanto in seguito fu ottenuto quale altro contentino.

Il problema del porto rimase così insoluto e pertanto la città è ancora sotto la minaccia dei marosi.

*
* *

Con l'allacciamento ferroviario, eseguito dopo oltre 15 anni di progetto, si è creata la base per la vita del porto, e, di poi con la costruzione della banchina di ponente, una maggiore possibilità di movimento.

Il Porto di oggi.

È la risultante, come sto dimostrando, di tanti errori sommatisi nei secoli, le cui conseguenze sono addirittura letali per il progresso e la economia delle nostre regioni e di grande danno per il Paese.

Interramento.

L'apertura del porto a levante, indipendentemente da tanti altri inconvenienti che in seguito prospetterò, non fa che mantenere sotto continua minaccia di interrimento l'accesso e il bacino interno e basterà sommare le ingenti spese che lo Stato periodicamente incontra da tempo memorabile per rendersene conto.

Le ragioni sono sempre quelle, già esposte, che furono lamentate nel 700, e prima, e cioè il defluire dei detriti dei fiumi che sfociando nel nostro Golfo, per la direzione delle correnti, penetrano nel canale di entrata e nel bacino interno del porto.

In conseguenza, in quest'ultimo, si formano dei banchi sabbiosi che alterano il fondo interessato per la evoluzione delle navi.

E così anche lungo il litorale prospiciente il molo foraneo si formano dei bassifondi ove il mare rompe, specie con i cattivi tempi del 2° e ancor più del 3° quadrante, rendendo la navigazione, in particolare per i velieri, oltremodo difficile, anche per il contrasto dei venti e delle correnti in quel punto.

Tale contrasto è anche in parte dovuto alla scogliera che si allunga orizzontalmente dalla testata della banchina Manfredi e che contribuisce a determinare un maggior moto ondoso proprio nel canale ove dovrebbe esservi tranquillità di acque.

Il canale di accesso, lungo circa 250 metri, ha una larghezza che si aggira sui cento metri; tale larghezza consente appena la evoluzione alle navi di medio tonnellaggio (considerate di 8000 tonn. di portata e lunghe circa 140 metri) per presentarsi all'imboccatura e, se a questa ristrettezza si aggiunge quella del limitato fondale di circa otto metri si dedurrà come sia ponderoso il governo di tali bastimenti.

Bisogna altresì considerare che gli otto metri circa, si hanno al centro del canale.

Ma quello che incide maggiormente sulla situazione è la instabilità dei fondali in dipendenza del continuo interramento che con i cattivi tempi aumenta talvolta in modo sensibile: non v'è pertanto alcuna sicurezza di riparo per le navi, al loro arrivo.

Quanti piroscafi restano varie volte fuori perdendo dei giorni preziosi, nella vita dei traffici, non potendo a causa del tempo procedere allo allibo per entrare in porto!

Spesso poi capita che con l'infuriare dei temporali, d'inverno, sono costretti a lasciare l'ancoraggio in rada e passeggiare in lungo e in largo per il golfo per ripresentarsi appena gli elementi si sono placati.

Tutto quanto succede va anche considerato per gli effetti nel nuovo quadro formatosi con la costruzione che si allunga sul mare dalla Piazza della Prefettura ed eventualmente delle opere murarie che, oltre la posizione dei frangionde e del litorale, chiudono la spiaggia S. Teresa (Risacca).

L'imbuto che forma l'imboccatura del porto, costituito dal molo foraneo e dalla spiaggia S. Teresa, aggrava il fenomeno della risacca nel porto, imboccandovisi di infilata quelle numerosissime onde riflesse per la traversia (scirocco a mezzogiorno e mezzogiorno a libeccio) che trovano il loro angolo sul litorale cittadino e sulla Piazza della Prefettura; quest'ultima da considerarsi particolarmente.

Queste onde trascinano nel loro moto, fortissimo, verosimilmente

anche quel mare che nel canale, con i cattivi tempi, è sempre sensibilmente mosso non potendo più finire sulla spiaggia di S. Teresa imprigionata dai muraglioni.

Questi fenomeni, è ovvio, sono aggravati dai vari bassifondi e banchi di sabbia disseminati in tutta la zona. Il turbine che viene a formarsi nella bocca propriamente detta (testata banchina Manfredi gomito antemurale-fornaeo) larga appena 100 metri irrompe violentemente nel bacino interno capace di appena mq. 110.000 che rappresenta il porto.

Si calcoli perciò l'effetto che determina la enorme massa di acqua coprente il litorale cittadino, mossa dai venti di traversia nel canale e nel piccolo bacino del porto, per misurare la gravità del fenomeno che vi rende il più delle volte impossibile la permanenza delle navi; impossibile per i danni cui vanno incontro per rotture di ormeggi e conseguenti eventuali collisioni, e danni maggiori che potrebbero essere letali.

Rilevandosi che nelle grandi linee il porto è quello concepito or sono due secoli, si deduce, oltre tutto, che non risponde più alle esigenze degli odierni traffici. Considerando che il bacino è lungo circa m. 470 e largo circa m. 300 si nota come non sia facile la manovra e l'ormeggio di navi di medio tonnellaggio, indipendentemente dalle altre condizioni emergenti, che data la ristrettezza dello spazio non trovano confortevole ospitalità. E basterebbe seguire la manovra di una nave, lunga 140 metri, per convincersene: per ancorarsi ed ormeggiarsi, di punta, una di queste navi ha bisogno di uno specchio di acqua all'incirca doppio della sua lunghezza, e per ormeggiarsi di un buon terzo in più.

Venti e situazione degli ormeggi

Ed il quadro esposto va completato dall'azione dei venti da tramontana da tenersi in debito conto, che in un bacino così ristretto si può immaginare quali effetti possono avere, e di quello che scaturisce dalla combinazione che si forma col ponente a libeccio fra vento e mare; il tutto nei riguardi delle navi di una certa portata ormeggiate nel porto. E analizzando le diverse posizioni di ormeggio si assiste che quando le navi sono di punta all'antemurale, con i venti da tramontana presentantisi a raffiche, vengono prese sul mascone di dritta, e, se vuote, difficilmente possono resistere, arando le ancore e strappando i cavi di poppa sui quali giocano; col ponente a libeccio che si presenta con burrasche e risacca, la nave viene presa, sempre se di punta, per due terzi del lato sinistro, di prua esposta così alla rottura degli ormeggi poppieri; analogo feno

meno si verifica anche se affiancata alla banchina di ponente o alla banchina Manfredi.

Mentre con la tramontana l'ormeggio di fianco alle banchine è tranquillo. Questi venti anche se deboli sono particolarmente temibili alla uscita delle navi per la ristrettezza dello specchio d'acqua, non potendo sempre abbrivarsi subito e perciò facili a scarrocciare.

E si tenga presente che dalla capacità del bacino interno bisogna sottrarre una superficie formata dai bassifondi che dalla spiaggia interna si portano fuori nel porto e perciò non utile per la manovra e lo attracco delle navi.

E data la ristrettezza lamentata, è ovvio come sia facile la gestione; sul fondo avviene sovente che s'impigliano fra loro ancore e catene delle diverse navi che si ormeggiano; spesso addossate le une alle altre.

L'ormeggio di punta all'antemurale, per la capacità e per i fondali, è consensito alle navi di maggior portata; lo stesso dicasi per quelle alla banchina di ponente ove però affiancano, essendo lunga dal gomito della radice alla testata 170 metri. Non così per la banchina Manfredi ove l'ormeggio di punta è possibile più verso terra; contrariamente le navi attraccate ostacolerebbero l'accesso e la manovra a quelle sopravvenienti, disturbando comunque il movimento di esse nel porto. E di fianco, anche per la poca lunghezza di questa banchina, m. 225 (utilizzabili circa 180 m.), per la scarsezza dei fondali è consentito l'ormeggio alle navi di piccolo tonnello. Poca la lunghezza se si considera tutto il lavoro che su questa banchina si svolge per i numerosi attracchi delle piccole navi che vi trovano più agevole l'espletamento delle operazioni di carico e scarico.

La ferrovia si snoda su tutte le calate e non è errato calcolare la capacità dei binari per il traffico in n. di 40 vagoni distribuiti fra la banchina Manfredi e la banchina di ponente. Le operazioni di carico e scarico delle navi affiancate possono effettuarsi pertanto direttamente da e nei vagoni, particolarmente per il carbone, fosfato, pirite, saccheria, ecc.

Tutto ciò è evidente che nell'assicurare una seria economia nei traffici unisce il porto di Salerno col suo retroterra, stabilendone l'influenza per un vastissimo raggio che va dai confini della Provincia verso Napoli, alle Provincie, di Avellino, Benevento, Potenza, Cosenza.

La banchina Manfredi oltre che dalla ferrovia che corre longitudinalmente sulle calate è attrezzata dai Magazzini Generali (in testata ricostruiti) della capacità di circa 80000 quintali di merce in sacchi, offrendo altresì una forte disponibilità di deposito all'aperto per carbone, minerali, legnami, ecc.

Sulla banchina di ponente, destinata anche per il carbone, vi

sono accentrati all'aperto ampi depositi di doghe per botti alla esportazione.

Dalla banchina Manfredi e verso la spiaggia S. Teresa e verso la Città, quasi tutti affacciantisi sul binario di raccordo, sopravvivono altri depositi per legname di abete, doghe da costruzione, epperò praticamente costretti dalle nuove opere, in corso, di abbellimento cittadino.

Tutti questi depositi sono in funzione del traffico marittimo.

Il porto è percorso per il diretto rifornimento alle navi, e la banchina Manfredi e quella di ponente, dalle condutture di acqua. Non vi sono mezzi meccanici e tutto il lavoro si svolge a braccia. Il rendimento medio di carico e scarico per i piroscafi si aggira oggi sulle 1000 tonn. giornaliera.

Il lavoro viene effettuato da una compagnia di lavoratori, composta di operai permanenti (124) oltre che da avventizi ed occasionali in tutto circa 200. Da pochi anni è stato possibile ottenere anche il lavoro notturno. Il porto era toccato da varie linee di navigazione da Genova per la Libia, Africa Orientale, Levante, Nord Europa, oltre che dalle carrette (tramps) di varia portata e da numerosi motovelieri e velieri. I principali traffici sono costituiti dal carbone, cereali, fosfati, pirite, manganese; farine, pasta, merci varie, oltre che dalle doghe di castagno per la Grecia, Francia, Spagna, e Portogallo e dal legname abete di dalla Jugoslavia e dalla Romania.

In questi ultimi tempi si affacciavano le conserve alimentari per il Nord Europa. Nel porto sono in funzione importanti cantieri navali.

Il movimento del porto, negli anni 1938 1939-1940, si può calcolare su circa 200.000 tonnellate annue (vedi statistiche) negli approdi di navi mercantili.

Il Porto come potrebbe essere.

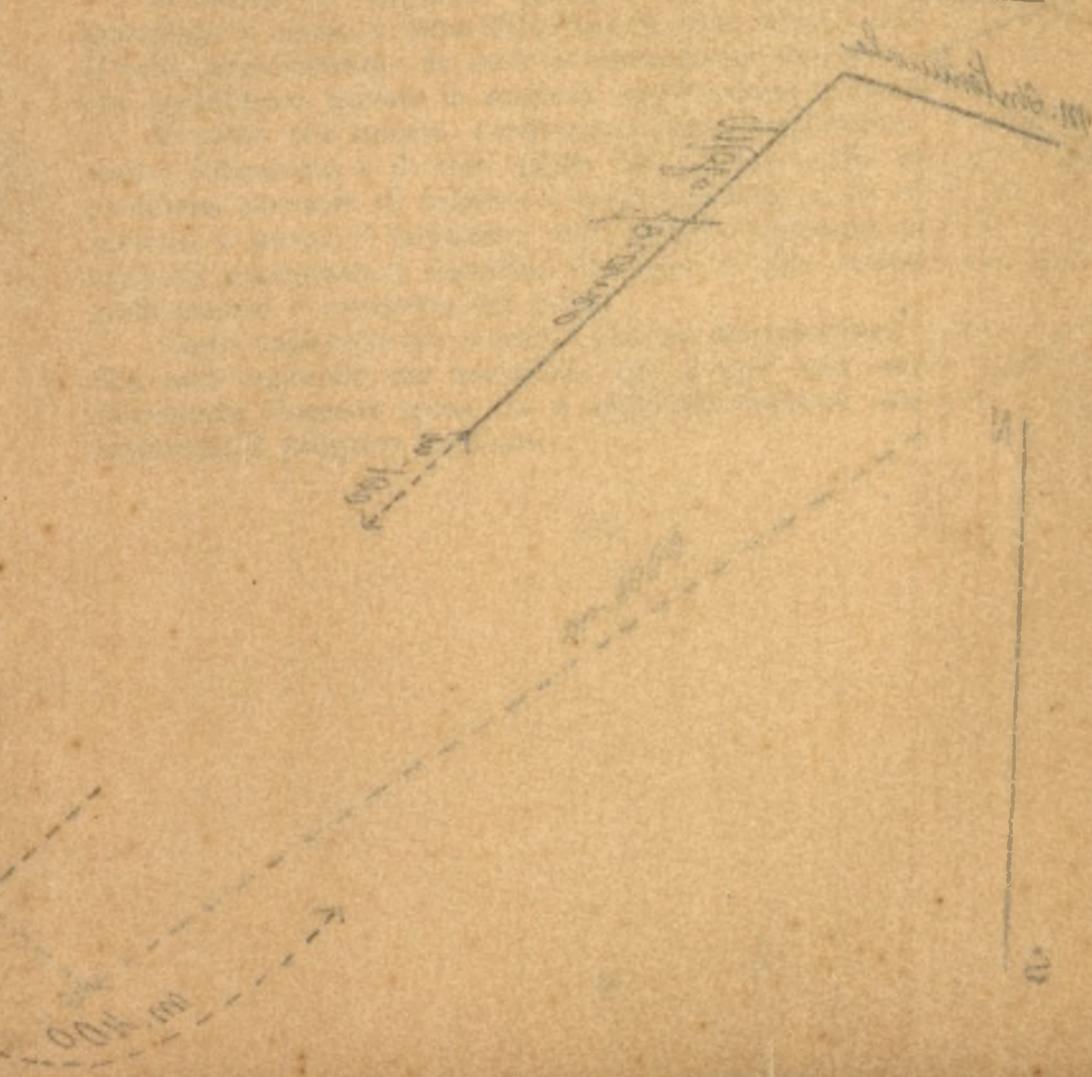
Considerato che il maggior danno derivante al porto è dall'apertura di esso a levante, è necessario risolvere questo problema che può dirsi di base all'intera questione.

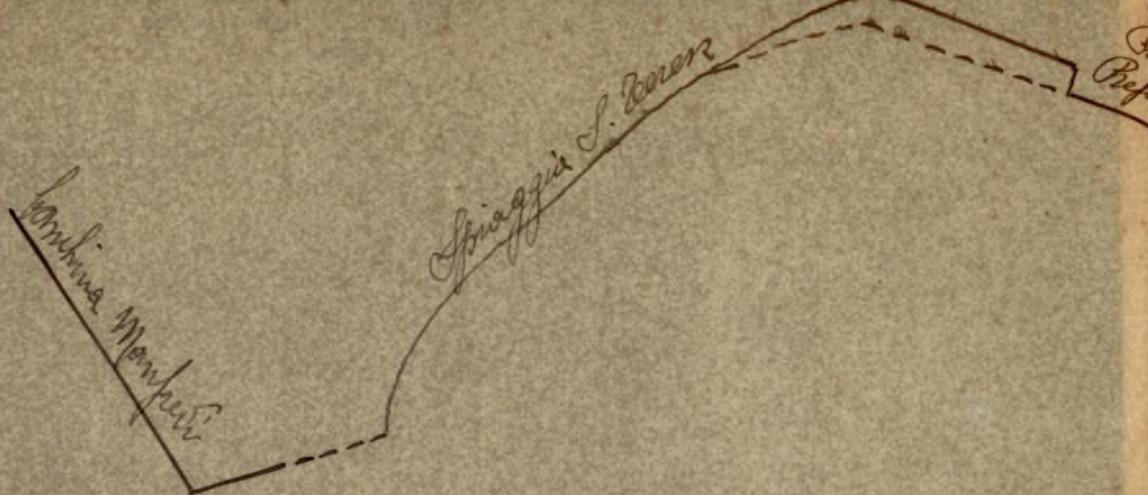
Accennerò brevemente che è storia ormai nota come vi siano state in questo scorcio di secolo diverse proposte al riguardo, informate, per la maggior parte, a quello che di massima è il progetto Lo Gatto, e cioè con la costruzione di un molo, in parte frangi-flutti, partendo da terra, a levante della città, creare l'apertura a ponente proteggendo il porto dalle correnti che lo interrano, e dai venti di traversia, nonchè la città dai marosi.

Questo molo comunemente chiamato «pennello» dovrebbe essere di circa 1200 metri.

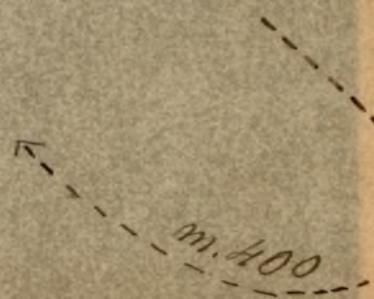


Parte des Feldes





Porto di Salerno



Via Longmare - Buiole

Frangione

Bomelle
no. 150

m. 105



Il progetto prevede altresì il prolungamento del molo antemurale di circa 100 metri, in direzione dell'estremità del pennello, formando, così, una nuova bocca ampiamente larga.

È ovvio che questo progetto elaborato da circa trent'anni, con l'aggiornamento dei costi, importerebbe una notevole spesa, senza per altro sviluppare la capacità del porto in quanto il « pennello » non offrirebbe possibilità di ormeggio alle navi, così come è previsto.

Indubbiamente questo progetto sarebbe suscettibile dei più vasti sviluppi se si considera il bacino che verrebbe a formarsi, la protezione di esso attraverso la costruzione di un molo a martello, coprendo l'imboccatura che eviterebbe venti e traversia di mare, assicurando la migliore tranquillità di acque in tutti gli specchi di acqua del porto.

Da tutto ciò ne conseguirebbe la costruzione di banchine ampie e lungo il pennello e prospicienti alla città, partendo dal litorale.

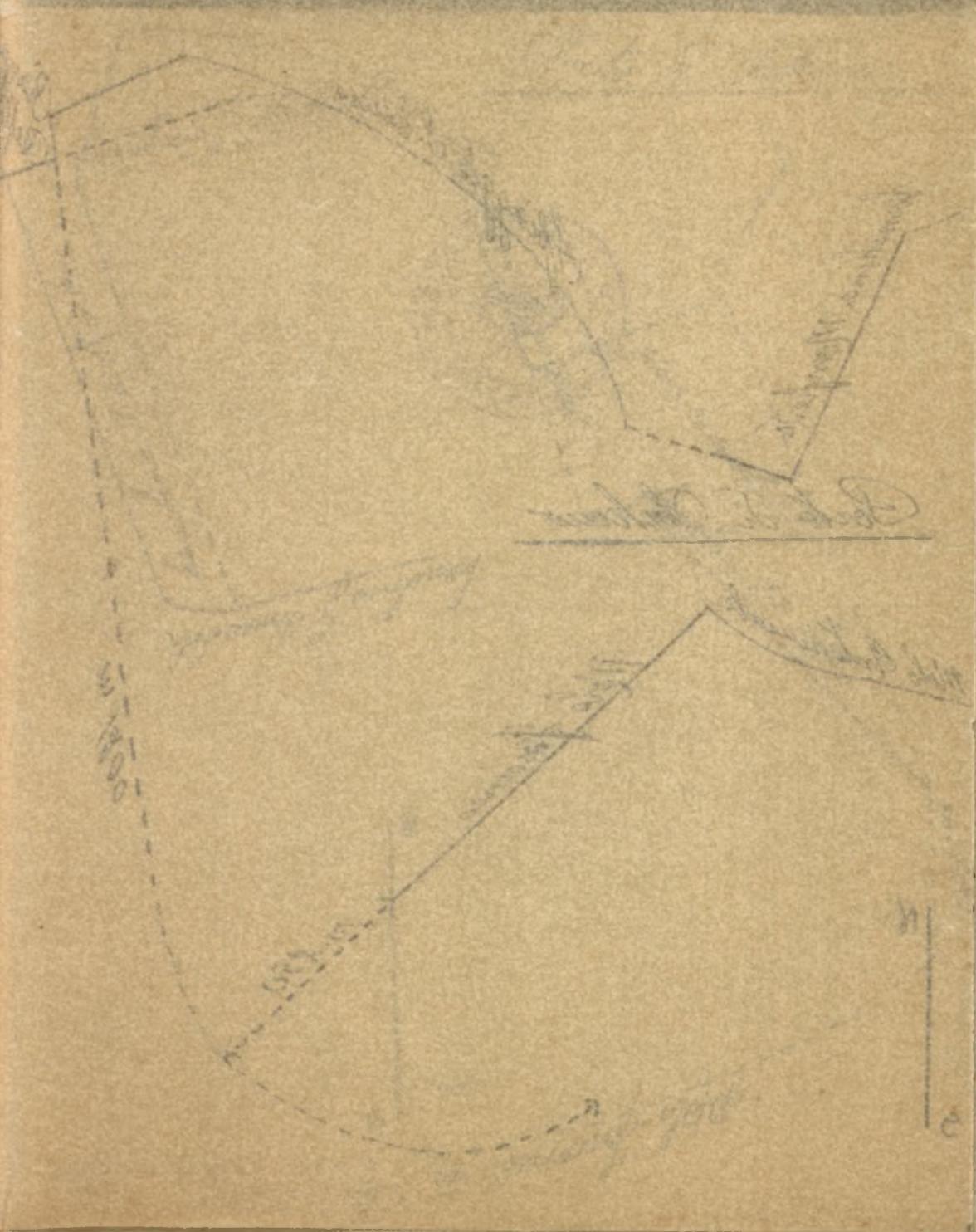
In sintesi, si potrebbe giungere alla creazione di un porto grandioso e sicuro e forse dal punto di vista tecnico, uno dei migliori d'Italia, prescindendo da tutte le sistemazioni, impianti e attrezzature che potrebbero trovare la migliore applicazione economica.

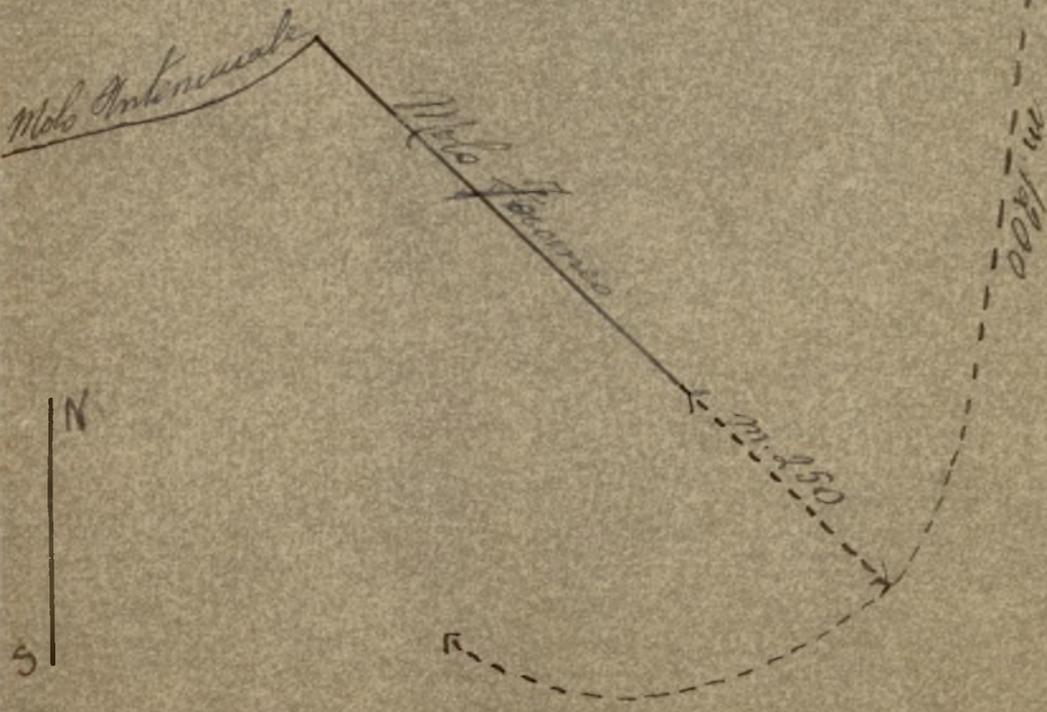
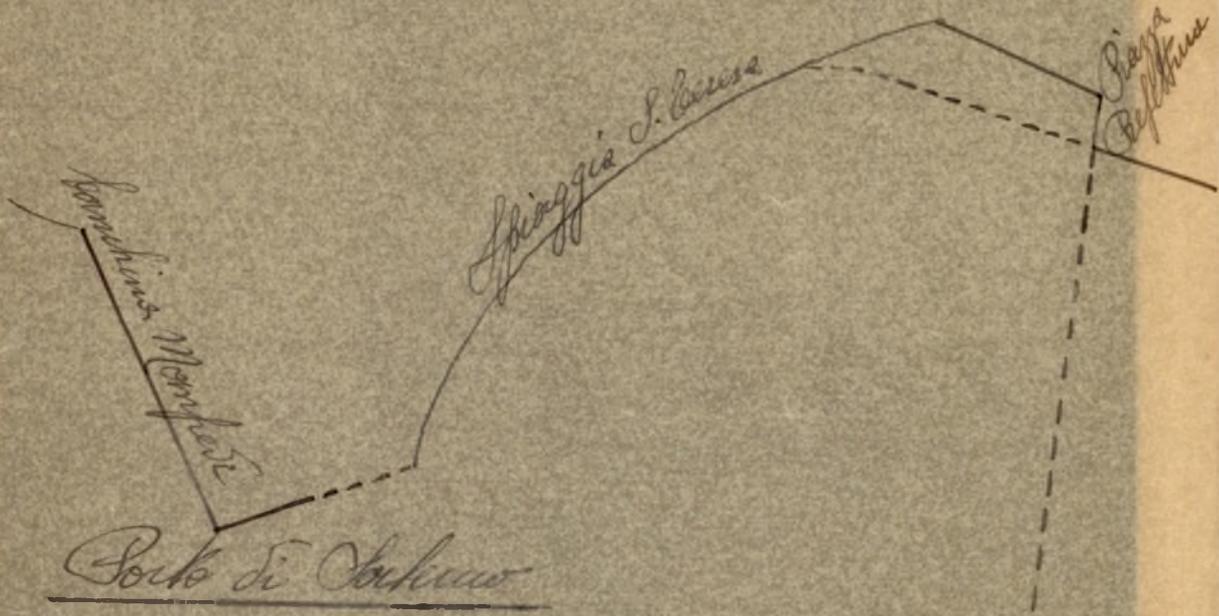
È ovvio che questo rappresenterebbe l'ambizione, umana, di tutti i Salernitani e di tutti quelli che vedono nella soluzione del problema portuale di Salerno il potenziamento e lo sviluppo economico, e perciò il benessere delle proprie confinanti regioni, la cui capacità economica è superfluo illustrare, e che costituiscono geograficamente il retroterra del porto.

Certo vagliando gli sviluppi che ne deriverebbero all'economia non solo regionale, ma nazionale, non si può non essere perplessi calcolando l'ingente spesa cui si andrebbe incontro attuando e sviluppando il progetto Lo Gatto.

* * *

Sempre informando la soluzione al concetto base di proteggere l'attuale porto con nuove opere e conseguentemente ampliarlo, si potrebbe considerare un ulteriore progetto di massima che anche per la spesa si dimostrerebbe, forse, più conveniente :
far partire il pennello dall'angolo della spiaggia prospiciente Santa Lucia fino a coprire l'antemurale e foraneo, si da formare l'apertura a ponente ; continuare in conseguenza l'attuale banchina di ponente fino alla curva del molo, assicurando, così la possibilità di ormeggio di fianco a due grosse navi.





5

Porto di Salerno

branchia G. Matthei

branchia



branchia *microstomus*

branchia 25 *lybia*

branchia G. *thunbergi*

branchia G. *schubertii*

N

S

Met. fasciata m. 650

m. 100

Part of the ...



Altra soluzione che è forse la migliore è più adeguata, sarebbe quella di chiudere l'entrata di ponente nell'imboccatura: gomito antemurale-banchina Manfredi, si da determinare l'interramento per tutta la lunghezza del molo Foraneo, unendolo così alla spiaggia Santa Teresa.

Si verrebbe, in questo modo' a formare una vastissima zona, a carattere industriale, per gli sviluppi economici del porto e delle regioni interessate.

La chiusura a levante, dovrebbe verificarsi dopo che dalla punta del molo (foraneo) fosse costruito un braccio di circa 650 metri in direzione Ovest, con apposita curva, in modo da avere un ampio e capace bacino per lo accesso sicuro delle grossi navi.

E l'attuale antemurale, in conseguenza, dovrebbe aprirsi, nella parte centrale, per almeno cento metri, per consentire l'entrata nel porto odierno che si trasformerebbe in darsena, prolungandosi anche le banchine: quella Manfredi (levante) e quella di ponente.

Questo progetto andrebbe subito studiato tecnicamente e finanziariamente, perchè ritengo sia il più idoneo e forse, il più conveniente anche perchè risolverebbe tante questioni, quella del litorale cittadino che non sarebbe imbrigliato da eventuali moli di protezione, ecc. ed anche perchè consentirebbe la sistemazione organica dell'attuale spiaggia S. Teresa, non infirmando gli sviluppi della zona industriale che si determinerebbe partendo dal lido della spiaggia, e come detto, per tutta la lunghezza del molo Foraneo sul riempimento che verrebbe a farsi.

In tal caso si procederebbe alla costruzione dei Silos lungo l'antemurale ove grosse navi potrebbero agevolmente e sicuramente, è ovvio, al di fuori, attraccare.

Creato così il porto, nascerebbe insieme la sua attrezzatura: dal silos alle grue, ai capannoni, le industrie che beneficerebbero della eventuale concessione del porto franco, si assicurerebbero facilitazioni finanziarie, ecc

In sintesi, formare, facilitandolo, quell'ambiente di traffico che purtroppo manca, potenziando il lavoro e le iniziative e ancor più le competenze, dinamico nel gioco degli interessi che si sviluppano, che esigono, sia pure su basi determinate, ma bene intese, libertà e non staticità: insomma armonia di funzioni e d'intesessi nel quadro generale di quelli superiori del popolo e della Nazione.

Per ottenersi tutto ciò occorre che i fenomeni e gli interessi si sviluppino obbiettivamente sganciandosi pertanto dai delittuosi e dannosissimi particolarismi demagogici e politici.

Mi auguro che questo mio scritto suoni diana per il risveglio di questo nostro popolo, che nel clima democratico della Repubblica,

respirando ampiamente e senza limitazioni, sappia esprimere la sua volontà nell'intelligenza che lo distingue e così rivendicare i suoi sacrosanti diritti nella civiltà, alla stregua degli Italiani tutti.

Sono certo che le Autorità non potranno non raccogliere queste mie osservazioni e doverosamente provvedere a che l'annosa questione sia, senza indugio, affrontata e risolta.

Rilevamenti economici dell'immediato retroterra del porto.

Industria.

Industria delle conserve alimentari; occupa il 1. posto fra le industrie provinciali; è quasi totalmente localizzata nei comuni di Salerno, Battipaglia, Pontecagnano, Montecorvino, Mercato San Severino, e nei comuni dell'Agro Nocerino e Sarnese.

Essa produce principalmente: conserve di pomodoro, nei tre tipi di pelati, doppio e triplo concentrato, le lavorazioni degli ortaggi della frutta allo sciroppo e delle marmellate.

Il lavoro viene eseguito da circa 100 ditte, di cui almeno 40 modernamente attrezzate, complessivamente esse lavorano da 1,5 a 2 milioni di quintali di pomodoro all'anno, con la produzione da 2 a 300.000 quintali di conserve di pomodoro, circa 1 milione di casse di pelati e 300.000 quintali di marmellate e 100000 quintali di ortaggi conservati.

L'industria conserviera ha un fabbisogno di circa 1500 tonnellate di bande stagnate, di 20000 tonnellate tra carbon fossile e nafta, e circa tonnellate 25000 di zucchero.

Molini e pastifici.

Esistono in Provincia 13 impianti modernissimi, con annesso pastificio; oltre altri 40 pastifici minori e 600 molini artigiani che possono lavorare circa 2.000.000 di quintali di grano all'anno.

Oleifici.

In provincia esistono oltre 600 oleifici per la maggior parte elettrici, di cui importantissimi, e circa 200, a tipo industriale di media potenza. La maggior parte lavora le olive locali.

L'industria tessile è rappresentata da cotonifici e canapifici.

L'industria dei prodotti del cotone è la più importante e comprende il Gruppo delle Cotoniere Meridionali con i tre grandi opifici di Nocera Inferiore per la filatura, di Angri per la tessitura e di Fratte per il candeggio e la stamperia. Questo importante complesso industriale assorbe circa 3000 operai, tra uomini e donne.

Esistono, altresì, in provincia di Salerno, altre tre filature di cotone, di media importanza, a Fratte, Vietri sul Mare e Pagani.

Il gruppo delle tessiture minori di cotone è costituita da 15 stabilimenti che hanno ciascuno un numero di telai variabile da 14 a 207 e che sono principalmente ubicati a Cava dei Tirreni, Nocera Inferiore, Scafati e Pellezzano.

L'industria laniera comprende 7 stabilimenti, di cui uno, il più importante, a Vietri sul Mare, uno a Baronissi, uno a Pellezzano, 4 a Polla, producono filati e tessuti cardati di notevole pregio che, specie in questo ultimo periodo, si sono discretamente affermati sui maggiori mercati di consumo nazionali.

L'industria canapiera è la meno importante ed è accentrata nel comune di Sarno, comprende 6 stabilimenti che producono, a ritmo piuttosto ridotto, tessuti di canapa e spago per calzolai analoga produzione per tutte le varietà di spago l'abbiamo, notissima, in quello di Cava dei Tirreni,

Concerie.

Anche l'industria conciaria assume in provincia di Salerno una notevole importanza. Due grandi concherie svolgono la loro attività in località Torrione (Salerno), una a Nocera Superiore e due a Pellezzano. Producono principalmente suola, vacchetta al naturale e pellami per foderami.

Saponifici.

La provincia di Salerno possiede una forte attrezzatura saponiera limitata però alla sola produzione del sapone da bucato.

Esistono 20 saponifici, di cui due importantissimi e tecnicamente attrezzati nel comune di Salerno. Hanno complessivamente una potenzialità produttiva di circa 10000 quintali di sapone.

Importante lo Stabilimento di Battipaglia per la produzione ed esportazione di olio al solfuro anche negli S. U.

Montecatini.

Stabilimento per la produzione di concimi a Pontecagnano che richiede circa 15000 tonnellate di fosfati e pirite annue.

Cemento laterizi ed attri materiali da costruzione.

Una grande cementeria funziona nella periferia di Salerno, appartenente al gruppo dell'Ital—Cementi di Bergamo, con una potenzialità di circa 100.000 quintali di cemento al mese.

L'industria dei laterizi è rappresentata da cinque grandi fabbriche, di cui la più importante è quella situata in località Brignano (Salerno). Le altre industrie sono ubicate a Fratte, Montecorvino Rovella, Agropoli e Casalvelino.

Complessivamente producono, all'anno, circa 7000000 di mattoni pieni, 5 milioni di mattoni forati e 2 milioni e mezzo di tegole marsigliesi, inoltre, lo stabilimento di Brignano può produrre nell'anno circa 11 milioni di pezzi tra ceramica e piastrelle maiolicate.

Funzionano inoltre 10 fabbriche di manufatti in cemento e marmette, di cui la più importante è in località Pastena.

Vetriere.

Degno di rilievo è lo stabilimento vetriere meccaniche di Vietri sul Mare, l'unico dell'Italia Meridionale. Ha una capacità produttiva di oltre 120mila quintali di vetri semplici per finestre. Attualmente occupa circa 350 operai.

Industrie siderurgiche meccaniche.

In provincia di Salerno non esiste una grande industria siderurgica, ma un discreto numero di modeste e bene attrezzate fonderie di ghisa, di bronzo, di rame. Degna di rilievo è anche la lavorazione dell'alluminio in Giffoni Valle Piana.

L'industria meccanica riveste piuttosto forma artigiana ad eccezione dell'importante stabilimento sito in località Torrione di Salerno, che occupa circa 250 operai e produce impianti completi per oleifici, pompe idrauliche, centrifughe e ad eliche, verricelli da carico e salpareti, motori Diesel fino alla potenza di 100 HP ed altre macchine industriali.

Cantieri Navali.

Undici cantieri navali svolgono la loro attività nei comuni di Salerno, Vietri sul Mare e Sapri. Il più importante è quello della Ditta Oriente che occupa 250 operai e che è attrezzato per la costruzione di naviglio peschereccio e da trasporto di stazza fino a 2000 tonnellate.

Industria boschiva.

L'industria boschiva è molto importante in provincia di Salerno.

Oltre ad un rilevante quantitativo di carbone, destinato al fabbisogno locale ed al mercato di Napoli, si effettua una larga lavorazione di traverse per ferrovia ed una abbondante produzione di doghe per botti che viene esportata in Francia, Algeria, Spagna e Portogallo per circa 30000 tonn, annue.

Tabacchifici.

Il complesso industriale della SAIM notevole, e di carattere economico nazionale, è promettente dei migliori sviluppi e non è azzardato affermare che potrà incrementare il traffico marittimo.

Importazioni :

Industria meccanica.

Ghisa	q.li	1000
Minerali	q.li	2000
Rame	q.li	3000
Stagno	q.li	50
Piombo	q.li	500
Nichelio	q.li	5
Antimonio	q.li	10
Creno	q.li	1
Cadmio	q.li	3
Lime diverse	doz.	6000
Segoni	»	1000

Chimica.

Acido benzoico	kg.	60
Olio di fegato merluzzo	q.li	40
Semi di lino	q.li	60
Semi di ricino	q.li	1000
Resine copali	q.li	40
Gomme e resine	q.li	40
Acqua ragia	q.li	1000
Olio di legno	q.li	1000
Pirite e fosfati	ton.	15000

Varie e concimi.

Nitrato di soda	q.li	5000
Nitrato di ammonio	q.li	6000

