

BAGNOLI E IL SUO PORTO

LINA LORÈ



Il centro abitato di Bagnoli, privo di autonomia comunale, costituisce una frazione del comune di Napoli.

La designazione di Bagnoli quale frazione, però, oggi può considerarsi impropria, atteso che, per la continua espansione della città di Napoli nella zona flegrea, anche Bagnoli, come già Fuorigrotta, va diventando un vero e proprio quartiere esterno della città. E, del resto, già nell'uso una denominazione di « Rione Bagnoli-Agnano » per la località comprendente così il centro abitato di Bagnoli che la zona termale e sportiva di Agnano.

Il carattere di quartiere cittadino è accentuato dal fatto che Bagnoli è servita dalla stessa rete tramviaria urbana di Napoli. Altro collegamento importante con il centro cittadino è dato dalla direttissima Roma-Napoli che nel tratto Pozzuoli-Napoli svolge anche una funzione di ferrovia metropolitana. Non va dimenticata, infine, la ferrovia cumana.

In antico la località fu nota per le sue sorgenti idrominerali a temperatura assai elevata. Il nome di « Balneolae », da cui l'attuale Bagnoli, ricorda, infatti, l'utilizzazione delle sorgenti stesse ad uso termale. Ancor oggi Bagnoli è, per gli impianti termali di Agnano, una frequentata stazione di cura.

Per la sua spiaggia larga ed arenosa Bagnoli è, inoltre, una apprezzata località di villeggiatura marina. In particolare, la spiaggia è una comoda meta turistica per gli abitanti di Napoli, i quali vi hanno agevole accesso a causa delle numerose comunicazioni già ricordate.

Bagnoli riveste però, oggi, una ben maggiore importanza quale centro industriale e portuale. L'importanza di Bagnoli quale centro industriale è determinata essenzialmente dalla produzione siderurgica.

Lo stabilimento siderurgico di Bagnoli della Soc. Ilva, uno fra i maggiori d'Italia, copre una superficie di terreno di circa mq. 1.200.000 con larga fronte sul mare. Impiega nelle lavorazioni circa tremila operai. Risulta composto da quattro sezioni principali che nel loro insieme comprendono il ciclo completo di produzione dell'acciaio; l'una concerne i forni per la distillazione del carbon fossile nel coke metallurgico e nei sottoprodotti (catrame, solfato ammoniaco e benzolo); la seconda è formata dagli altiforni per la riduzione in ghisa dei minerali ferrosi; l'acciaieria e i lami-

natoi d'acciaio costituiscono rispettivamente la terza e la quarta sezione.

Al regolare funzionamento del complesso industriale concorrono numerosi impianti fra cui un pontile, la rete ferroviaria raccordata con la linea ferroviaria delle FF. SS., la centrale elettrica e l'impianto per la ricarica degli accumulatori elettrici, i gazometri, la fabbrica dell'ossigeno, l'impianto idraulico con bacini di decantazione e una torre serbatoio, ecc.

La produzione dello stabilimento è quella della ghisa e dell'acciaio semilavorato. Anteriormente alla crisi siderurgica del 1931 la produzione predetta veniva valutata a circa 300 mila tonnellate annue, quantitativo, in seguito, notevolmente superato.

Altra produzione industriale di rilievo è quella chimica esercitata dalla Società Montecatini. Lo stabilimento è destinato in modo precipuo alla fabbricazione del solfato di rame per uso agricolo, ma produce anche fertilizzanti, quali i superfosfati. Per la produzione del solfato di rame la fabbrica di Bagnoli sta al quarto posto in ordine di grandezza e di importanza tra gli altri stabilimenti della Società stessa. —

La Montecatini, negli ultimi anni prebellici, ha attuato nello stabilimento di Bagnoli larghi rimodernamenti nella tecnica della produzione e nella impostazione degli impianti, onde ulteriormente aumentarne la capacità produttiva (1).

Va ricordata, inoltre, la produzione di materiali edilizi, in particolare calce e cemento. Nella fabbricazione del cemento presenta un particolare interesse lo stabilimento installato dall'Ilva per la utilizzazione delle loppe, cioè delle scorie basiche di altoforno. E questo uno dei tre stabilimenti che, dopo un trentennio di studi, sono stati creati in Italia (2) per la produzione del cemento artificiale, che si ottiene trattando le loppe in mescolanza con il calcare. Ha una capacità produttiva teorica di circa 100 mila tonnellate annue, ma la produzione effettiva è condizionata alla disponibilità di scorie, per modo che cresce o diminuisce in relazione alla produzione della ghisa.

Il porto di Bagnoli è costituito dalla spiaggia naturale che si apre innanzi all'abitato ed agli edifici industriali. Il fondale sale gradatamente verso la riva, è di sabbia ed è buon tenitore per l'ancoraggio. Privo di opere per la difesa dai flutti è, in sostanza, un approdo naturale che si avvantaggia di una limitata esposizione ai mari a motivo della sua posizione entro il Golfo di Pozzuoli, di cui occupa l'estremo lato orientale. E, infatti, parzialmente esposto

T

(1) Cfr. *La Società Montecatini ed il suo gruppo industriale*, Milano, 1935, pag. 273.

(2) Gli altri due stabilimenti sono l'uno a Portovecchio di Piombino, l'altro più moderno e più grandioso al pari di quello di Bagnoli, a Portoferraio nell'isola d'Elba, aperti rispettivamente nel 1906 e nel 1927. Cfr. ELIO MIGLIORINI, *La geografia del cemento*, in: B. S. G. I., Serie VII, Fasc. I gennaio-aprile 1944, pag. 18.

ai soli venti del secondo e del terzo quadrante e precisamente ai venti di SE, SW e WSW per W. Sono di ridosso i venti del primo quadrante.

La vicinanza dei porti di Baia e di Pozzuoli offre, inoltre, agevoli possibilità di rifugio, quando nei periodi di traversia la sosta in rada o all'attracco può divenir pericolosa.

Se è privo di opere di difesa, il porto di Bagnoli è, tuttavia, provvisto di notevoli attrezzature intese a facilitare le operazioni di sbarco e d'imbarco, nonchè l'attracco alle navi di non rilevante pescaggio. Costituiscono tali attrezzature i tre pontili rispettivamente della Soc. Ilva, del Comune e della Soc. Montecatini. Dei tre pontili il più importante è quello della Soc. Ilva.

Costruito in funzione dello stabilimento di produzione siderurgica, questo pontile si protende in mare per una lunghezza di 400 metri, raggiungendo un pescaggio di otto metri, onde l'attracco è possibile anche a navi di 6 mila o 7 mila tonnellate di stazza. Ha una larghezza di ventiquattro metri ed un'altezza di quattro. È dotato di sette gru elettriche, di prese di acqua potabile e di un binario di raccordo a scartamento normale, che lo collega allo stabilimento, il quale possiede anche locomotive e vagoni ferroviari propri in quantità adeguata alle esigenze della normale discarica. Danneggiato a causa della guerra, il pontile è stato prontamente riattato dalle Forze Armate Alleate per lo sbarco del materiale bellico.

Il pontile comunale è in legno e serve quale sbarcatoio pubblico.

Il pontile della Montecatini, del pari danneggiato dalla guerra e reso inutilizzabile, non è stato ancora ripristinato, per cui la Società è stata costretta in questi ultimi tempi a servirsi del pontile dell'Ilva o a sbarcare le proprie merci in altri porti vicini (Napoli, Pozzuoli). Era lungo 183 metri, largo 3, ed era dotato di binari decauville e di una teleferica che portava alla fabbrica. Il pontile, a causa dei bassi fondali, era accessibile solo a navi di limitata pescagione, comunque non superiore ai metri 3,75, e cioè di circa 1.000 tonnellate di portata. Le navi potevano attraccare con mezzi di bordo e scaricare le materie prime nei carretti della teleferica, la quale, peraltro, per la sua costruzione era adatta soltanto allo sbarco di merci alla rinfusa.

Nella rada sono poi situate quattro boe per l'ormeggio delle navi che non possono attraccare ai pontili a causa del pescaggio. Le operazioni di sbarco e d'imbarco con queste navi avvengono a mezzo di chiatte.

Il traffico del porto di Bagnoli concerne esclusivamente le merci. Il regolare rilevamento dei dati statistici ha inizio nel 1899. Gli ultimi dati accertati sono quelli del 1941 (1).

(1) La pubblicazione delle statistiche sul movimento della navigazione si arresta al 1938. Ci è stato, però, possibile ottenere dall'Istituto Centrale di Stati-

BAGNOLI E IL SUO PORTO

Il movimento complessivo in entrata ed uscita registrato nel 1899 è di appena 1.884 tonnellate; nel 1940 ascende, invece, ad 1.296.061 tonnellate. Questo eccezionale sviluppo del traffico costituisce una prima interessante caratteristica del porto di Bagnoli.

Riassunti i dati statistici in medie annuali per periodi quinquennali, è agevole constatare come l'andamento del traffico non sia costante, ma presenti due inflessioni, una delle quali fortissima nel quinquennio 1920-24 e l'altra meno grave, ma pur sensibile, nel quinquennio 1930-34.

MOVIMENTO COMMERCIALE MEDIO ANNUO DEL PORTO DI BAGNOLI

Periodi	Tonnellate merce sbarcata			Tonnellate merce imbarcata			Totale tonnellate merci sbarcate e imbarcate
	Proveniente estero	Proveniente interno	Totale	Destinata estero	Destinata interno	Totale	
1900-04	355	1.331	1.686	6	612	618	2.304
1905-09	146	10.011	10.157	—	1.200	1.200	11.357
1910-14	222.602	284.529	507.131	2.631	109.045	111.676	618.807
1915-19	264.168	346.416	610.584	1.190	49.261	50.451	661.035
1920-24	4.775	28.597	33.372	1.950	18.436	20.386	53.758
1925-29	325.677	224.801	550.478	1.320	57.486	58.806	609.284
1930-34	242.739	287.036	529.775	10.305	52.345	62.650	592.425
1935-39	438.068	419.621	857.689	5.563	156.211	161.774	1.019.463
1940-41	212.770	793.195	1.005.965	—	137.491	137.491	1.143.457

In effetti, dopo una puntata massima di 829.313 tonnellate raggiunta nell'anno 1916, il traffico è sceso improvvisamente ad un minimo di 16.181 tonnellate nell'anno 1922. Con la ripresa il traffico è tornato a 720.484 tonnellate nell'anno 1929, per poi scendere nuovamente a 449.476 tonnellate nel 1932 e, quindi, riprendere il deciso movimento ascensionale, che è culminato nell'1.296.061 tonnellate del 1940.

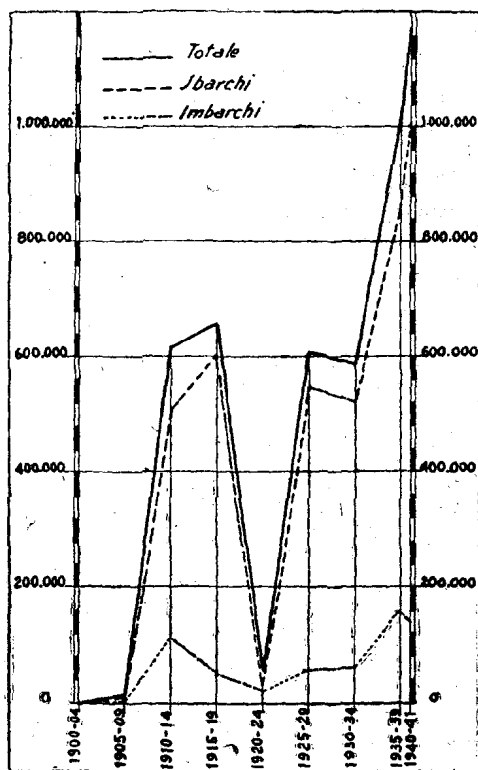
Considerati distintamente gli sbarchi e gli imbarchi, si rileva che il loro andamento è sostanzialmente eguale, il che induce a pensare che siano gli uni e gli altri legati all'effetto degli stessi fenomeni economici. È caratteristica, però, l'assoluta prevalenza degli sbarchi sugli imbarchi, onde il porto di Bagnoli va qualificato come un porto quasi esclusivamente importatore.

stica i dati in corso di pubblicazione relativi agli anni 1939-40-41. Per gli anni successivi mancano tuttora le relazioni complete.

BAGNOLI E IL SUO PORTO

Dall'analisi qualitativa del movimento portuale risulta che le merci sbarcate sono costituite da minerali metallici, carbon fossile, pietre da calce e da cemento, laterizi e materiale refrattario, fosfati minerali.

Le merci imbarcate comprendono, invece, acciaio, ferro e ghisa semilavorati, cemento, prodotti chimici (solfato di rame).



PORTO DI BAGNOLI

Movimento commerciale medio annuo

In altre parole, il porto di Bagnoli importa le materie prime e gli altri materiali impiegati nelle industrie locali (siderurgica, chimica, edilizia) ed esporta prodotti delle industrie stesse.

Il retroterra portuale è così costituito dalla stessa Bagnoli e non si estende oltre la zona industriale di questa località.

Il traffico del porto di Bagnoli ha luogo non soltanto con i porti nazionali, ma anche con quelli esteri, specialmente per ciò che attiene le merci in arrivo (carbon fossile dalla Gran Bretagna, Olanda, Germania, Belgio; fosfati minerali dall'Africa settentrio-

nale francese; minerali metallici dal Marocco Spagnolo, ecc.). Più contenuto appare, invece, il movimento di esportazione all'estero (Grecia e Portogallo), limitandosi a piccole quantità di prodotti chimici e di acciaio e ferro semilavorati.

Le statistiche sul traffico portuale sono, dunque, un chiaro indice dell'eccezionale sviluppo conseguito, nel giro di pochi anni, dall'attività industriale di Bagnoli, iniziata sul finire del secolo scorso.

Le cause che hanno determinato il sorgere di questa attività e che ne hanno favorito lo sviluppo sono varie e complesse.

In proposito è anzitutto da considerare che la località stessa presenta caratteristiche particolarmente idonee per la installazione di stabilimenti industriali.

La configurazione del terreno, consistente in una vasta pianura, si prestava felicemente alla costruzione di quei complessi impianti industriali, i quali necessitano di ampie estensioni di terreno, quale lo stabilimento dell'Ilva.

La vicinanza ad un grande centro urbano ed il collegamento con questo consentono le più larghe possibilità in fatto di mano d'opera.

Altro fattore di essenziale importanza è da scorgere nella circostanza che la località è non solo aperta al mare, ma è anche prospiciente un tratto di costa che costituisce un comodo approdo naturale, onde risulta utilizzabile da quelle industrie le quali impiegano materie prime, il cui trasporto ha luogo attraverso il mare, o perchè il mare è la via necessaria o perchè ne è la via economicamente più conveniente.

La creazione degli impianti industriali sul luogo stesso dello sbarco permette che questo abbia luogo praticamente nell'interno stesso degli stabilimenti, evitando così, con grandissimo vantaggio economico, i costosi e spesso disagiati trasporti tra il porto marittimo di arrivo e il luogo della lavorazione.

Come abbiamo visto, le materie prime, impiegate nelle industrie di Bagnoli, sono, infatti, minerali metallici, carbon fossile, pietra calcarea e fosfati minerali.

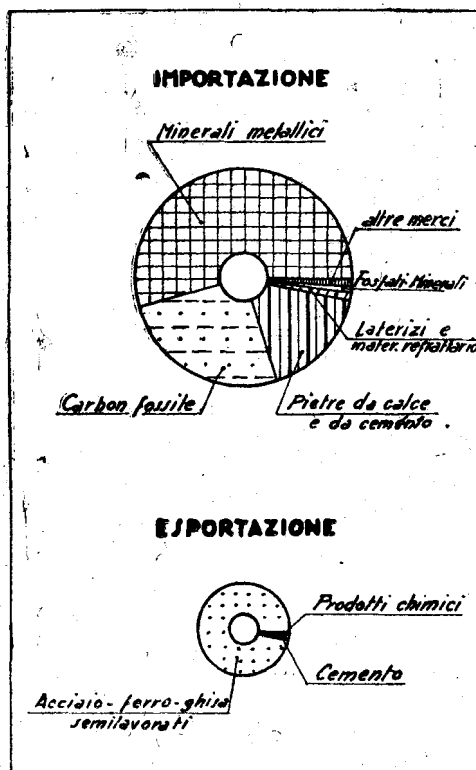
I minerali metallici ferrosi destinati agli altiforni dell'Ilva sono, in gran parte, escavati nell'isola d'Elba, altri giungono dall'estero e particolarmente dal Marocco Spagnolo (Melilla), dall'Algeria (Bona), dalla Grecia e dalla Tunisia. Il manganese, impiegato nella produzione di un determinato tipo di acciaio, proviene dall'India.

La pirite cuprifera trattata per la fabbricazione del solfato di rame è, invece, prodotta nel continente e precisamente nelle miniere di Gavorrano in provincia di Grosseto. Il trasporto più conveniente è, però, quello via mare e dalle miniere il minerale è avviato al mare a mezzo di teleferiche. Quivi (Portigliani) è imbarcato per i diversi stabilimenti, fra cui quello di Bagnoli.

Il carbon fossile è, in massima parte, importato dall'estero e

cioè dall'Olanda (Rotterdam, Vlaardingen), dall'Inghilterra (Dunston, Newcastle-on-Tyne, Swansea), dalla Polonia (Gdynia) e dal Belgio. Limitate quantità giungono dalla Sardegna.

La pietra calcarea, a sua volta, è escavata nella Penisola Sorrentina e precisamente alla Punta Campanella (cave di Ieranto).



PORTO DI BAGNOLI

Composizione qualitativa del traffico delle merci (media del triennio 1937-39)

I fosfati minerali utilizzati nella fabbricazione dei fertilizzanti provengono dall'Africa Settentrionale Francese (Algeria e Tunisia) e dal Mar Rosso (Kosseir).

Il sorgere e lo sviluppo dell'attività industriale di Bagnoli non è, però, soltanto in relazione al fatto di questa particolare idoneità agli impianti industriali, ma è da scorgere anche in ragioni di carattere economico e politico.

La creazione a Bagnoli dello stabilimento dell'Ilva ha causa, infatti, nella necessità di dotare il Mezzogiorno di uno stabilimento di produzione siderurgica al duplice scopo di avvicinare la produ-

zione della ghisa e dell'acciaio semilavorati alle industrie di successive lavorazioni esistenti nell'Italia centro-meridionale, e di determinare un incremento per l'economia del Mezzogiorno.

A quest'ultimo proposito è da ricordare la legge 8 luglio 1904 sul risorgimento economico della città di Napoli, la quale concesse allo stabilimento dell'Ilva la introduzione in esenzione fiscale del materiale occorrente, la esenzione decennale dalle imposte e l'assegnazione di un quantitativo di minerale ferroso di 200 mila tonnellate annue sulla maggiore escavazione dell'isola d'Elba.

Anche la installazione dello stabilimento chimico della Montecatini rientra in un ordinato piano di organizzazione economica della Società, la quale tende a creare i propri stabilimenti nelle stesse località di consumo. Ciò allo scopo evidente di evitare che il prezzo dei prodotti sia aggravato da onerose spese di trasporto.

La fabbrica di Bagnoli provvede, infatti, a rifornire tutta l'Italia meridionale del solfato di rame ad uso agricolo in via principale e dei fertilizzanti chimici in concorso con lo stabilimento di Portici. *

La produzione del cemento ad uso edilizio ha un interesse locale, ma per ciò che concerne il cemento d'altoforno è collegata alla già vista utilizzazione delle scorie basiche residue nella riduzione dei minerali ferrosi in ghisa.

Fra le diverse industrie quella che ha un'assoluta preminenza sulle altre è ovviamente quella siderurgica. Pur non essendo possibile avere dati continui e precisi sulla entità delle produzioni, è, tuttavia, agevole constatare dallo stesso andamento del traffico portuale che le contrazioni da questo subite nei due periodi quinquennali del 1920-1924 e 1930-1934 già considerati, corrispondono alle due crisi dell'industria siderurgica verificatesi nell'altro dopo guerra e negli anni 1931-1932.

Lo sviluppo futuro della vita industriale di Bagnoli è, quindi, collegato essenzialmente alla vita della siderurgia italiana, onde se questa avrà dopo la tragica parentesi della guerra ampie possibilità di ripresa, le quantità di ghisa ed acciaio che saranno richieste a Bagnoli potranno tornare ad eguagliare ed anche a superare le produzioni massime raggiunte in passato.

Il problema, quindi, presenta un'importanza che trascende quella del centro portuale in esame e che, pertanto, sarebbe qui fuor di luogo considerare.

La produzione chimica legata all'agricoltura è da prevedere che si mantenga nei limiti già raggiunti, a meno che non abbiano a verificarsi importazioni dall'estero di prodotti chimici agricoli a condizioni più favorevoli di quelle della produzione nazionale.

In funzione dell'attività industriale di Bagnoli è lo sviluppo del relativo centro portuale. Questo, come si è visto, serve unicamente alle industrie locali ed il suo movimento risente dell'aumento o della contrazione di quelle, onde non può essere considerato separatamente dalle medesime.

* * *

Del massimo interesse risulterebbe l'esame dell'influsso esercitato dallo sviluppo economico sulla demografia di Bagnoli, ma la popolazione di Bagnoli non è mai stata specificamente considerata, onde non se ne hanno dati statistici particolari. Il numero degli abitanti di Bagnoli, che già fece parte della Sezione Comunale di Chiaia, quindi, fino al 1931, della Sezione Fuorigrotta, risulta, infatti, conglobata nei dati statistici della popolazione di Napoli, anche dopo la costituzione in frazione.

In difetto di elementi statistici anche approssimativi sulla demografia di Bagnoli, il fenomeno può considerarsi in relazione allo sviluppo topografico, per quanto questo può essere in funzione dello sviluppo demografico.

Nella topografia di Bagnoli vanno distinte tre zone: quella occupata dagli impianti industriali, il centro abitato vero e proprio e il tratto prospiciente il mare.

Vasta è l'estensione che dal finire del secolo scorso è venuta ad occupare la zona industriale con i suoi vari impianti; abbiamo già visto come i soli stabilimenti dell'Ilva occupano una superficie di oltre 1.200.000 mq.

Il piano regolatore del centro abitato comprende a sua volta una estensione approssimativa di mq. 300.000, della quale è effettivamente coperta da edifici una metà circa.

Interessante, in particolare, è un gruppo di costruzioni a carattere popolare effettuate verso il 1931 dall'Istituto Meridionale di Edilizia Popolare.

Tali costruzioni rientravano in un programma di espansione della città di Napoli verso la zona flegrea; ma l'operazione non ebbe ad incontrare eccessivo favore, di modo che il collocamento delle abitazioni così costruite fu possibile solo parzialmente, donde lo stato di dissesto dell'Istituto edilizio.

Oggidì le costruzioni sono tutte occupate, ma ciò è in dipendenza delle sopravvenute esigenze determinate dalla guerra, che con le sue numerose distruzioni nell'interno di Napoli e nelle zone circoscriventi ha valorizzato, nella generale crisi degli alloggi, le costruzioni stesse.

Nella zona prospiciente il mare vi sono villini a scopo di villeggiatura; come tali, però, hanno poco rilievo ai fini demografici, in quanto occupati solo stagionalmente.

La parziale attuazione del piano regolatore e l'insuccesso dell'impresa edilizia popolare inducono di conseguenza a ritenere che l'eccezionale sviluppo dell'attività industriale di Bagnoli abbia avuto uno scarso riflesso sull'incremento demografico del centro abitato, in quanto la numerosa massa di operai impiegata nelle industrie stesse non trovava particolare vantaggio ad insediarsi in Bagnoli, ma preferiva rientrare giornalmente nelle proprie sedi, agevolata dal largo numero dei mezzi di comunicazione.

* * *

Sulla base di quanto sopra considerato può trarsi la sicura conclusione che il porto costituisce per Bagnoli un elemento essenziale della sua vita economica: il sorgere e lo svilupparsi dell'industria siderurgica e di quella chimica è, sia pure con il concorso di altri importanti fattori economici e politici, da porre in diretta relazione con l'esistenza del porto, attraverso il quale avviene l'importazione delle materie prime e, in parte, l'esportazione dei prodotti, in quanto il mare rappresenta la via di trasporto necessaria o economicamente più conveniente.

La funzione portuale di Bagnoli, inoltre, ha un'importanza esclusivamente locale, poichè è lo stesso centro abitato che ne costituisce con le sue industrie il retroterra, e, in quanto tale, è del tutto propria ed autonoma rispetto al prossimo centro portuale maggiore di Napoli.

Tra i porti minori del Golfo di Napoli Bagnoli è quello che presenta il maggior traffico (1), traffico determinato principalmente dall'industria siderurgica, onde il Corbino lo definisce quale uno dei « porti del ferro » (2).

(1) Riportiamo per un confronto le medie annuali del quinquennio 1935-39 relative al movimento merci complessivo dei principali porti minori del Golfo di Napoli: Bagnoli, 1.019.463 tonn.; Baia, 267.400 tonn.; Pozzuoli, 43.900 tonn.; Portici, 36.800 tonn.; Torre del Greco, 32.100 tonn.; Torre Annunziata, 172.200 tonn.; Castellammare di Stabia, 137.100 tonn.

(2) Cfr. E. CORBINO, *I porti marittimi italiani*, in: *Giornale degli Economisti e Rivista di Statistica*, 1923, pag. 105.