

I PORTI DELLA ZONA VESUVIANA

Notevole è il numero dei porti e degli approdi naturali che viene offerto dalla configurazione costiera del Golfo di Napoli. Di questi porti ed approdi, molti sono quelli che, integrati da opere per la difesa dai flutti o per rendere agevole l'attracco delle navi, adempiono a traffici commerciali più o meno importanti. In questo studio prenderemo, però, in esame soltanto i porti di Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata, situati ai piedi del Vesuvio.

Ad est del porto di Napoli e per tutto il tratto prospiciente Portici, la costa si presenta bassa ed uniforme, orlata da una striscia della larghezza di 300 metri, nella quale i fondali sono inferiori ai 5 metri; in alcuni punti, anzi, l'isobata di 10 metri dista dalla terra circa mezzo miglio. Vari pontili, adibiti al traffico delle barche, si protendono dalla costa.

Dopo Torre del Greco, fino a Torre Annunziata, la costa diventa rocciosa e vulcanica, dominata dalla verdeggiante collina dei Camaldoli della Torre, per tornare ad essere sabbiosa in corrispondenza della fertile ed ampia pianura del Sarno, che si apre tra le pendici meridionali del Vesuvio e le alture di Castellammare di Stabia, con la quale propriamente s'inizia la Penisola Sorrentina.

L'industria cittadina di Portici si estende lungo la carrozzabile Napoli-Torre Annunziata, ai piedi del Vesuvio, di cui più volte ha subito i disastrosi effetti delle eruzioni, in particolare di quella terribile del 1631.

Ancor più colpita dalle eruzioni vulcaniche è Torre del Greco, distante soltanto 6 chilometri dall'orlo del cratere del Vesuvio, le cui lave, talvolta, raggiunsero il mare, come chiaramente lo dimostrano i basalti sulla spiaggia. La città, in posizione ridentissima ed amena del Golfo di Napoli, presenta un aspetto quasi del tutto moderno.

Fiorente e popolosa è la città di Torre Annunziata, ricca di traffici e d'industrie, che si estende lungo il mare, a 21 chilometri da Napoli.

Per quanto concerne la vita economica, la principale attività industriale del centro di Portici è costituita dalla produzione di prodotti chimici.

La fabbrica dei concimi chimici appartiene alla Società Montecatini. La sua attrezzatura non è delle più moderne; i forni a rame

e solforico sono sufficienti per il trattamento delle materie prime in relazione alla produzione attuale. Vi sono gl'impianti per la macinazione del solfato, i gabinetti per le analisi chimiche, una centrale termica e il raccordo ferroviario per lo scarico delle piriti, che in maggior parte provengono dalle miniere del Grossetano. Annesso allo stabilimento è un deposito di prodotti chimici (bisolfito sodio anidro, silicato di sodio, ecc.) provenienti da altri stabilimenti della Montecatini.

Nello stabilimento vengono prodotti essenzialmente acido solforico, superfosfati minerali, nitrato ammonico, nitrato di soda ed acido cloridrico. Noto è anche la produzione per la vendita del solfato di rame, essendo minimo il consumo interno a differenza di altri stabilimenti che lasciano solo un ristretto margine.

Attualmente lo stabilimento di Portici, che funziona regolarmente dato che durante la recente guerra ha subito lievissimi danni, occupa 230 operai.

Di notevole entità sono anche i vasti serbatoi di petrolio impiantati agli inizi del nostro secolo nelle adiacenze di Portici ad opera della Società Italo-Americana.

Industria particolarissima e tradizionale di Torre del Greco è quella della lavorazione del corallo per la cui pesca i Torresi si distinsero in ogni tempo.

Gli abitanti di Torre del Greco sono, infatti, una popolazione marinara per eccellenza, cui si deve anche l'incremento e il sorgere di centri abitati lungo le coste del Tirreno. Il rapido aumento di popolazione verificatosi nella seconda metà del XVIII secolo a Porto S. Stefano trova la sua spiegazione in una forte immigrazione di famiglie di pescatori torresi colà accorsi in seguito alla scoperta di banchi di corallo (1).

I Torresi, intrepidi ed abili marinai, si sono dedicati, sin da tempi antichissimi, in modo particolare alla pesca del corallo, esercitata, ma in minima parte, anche da Spagnoli, Greci e Francesi.

Già nel '500 i Torresi si spingevano a pescare nel mare di Corsica e di Sardegna e nel XVIII secolo cominciarono ad avventurarsi sulle coste africane.

La pesca del corallo viene ora effettuata abitualmente nelle acque di Otranto, Mazara del Vallo, Sciacca ed Alghero.

A Torre del Greco ha sede sin dal 1878 una scuola d'incisione del corallo.

L'industria del corallo, che fu notevole nel passato, è alquanto decaduta nell'ultimo periodo prebellico sia per la diminuita richiesta del corallo mediterraneo nei centri di lavorazione, sia, principalmente, per la forte concorrenza dei giapponesi, i quali non

(1) Cfr. Alberto Mori, *I centri pescherecci dell'Argentario*, in « Annali dell'Istituto Superiore Navale di Napoli », 1937, pag. 185.

solo hanno iniziato lo sfruttamento dei loro banchi, ma hanno dato impulso anche alla lavorazione del loro corallo, che, sotto certi aspetti, è più adatto di quello mediterraneo, venendo a sostituirsi in quei mercati orientali dove prima il prodotto italiano trovava il suo sbocco (1).

Così, mentre nel 1870 a Torre del Greco vi erano circa 40 fabbriche per la lavorazione del corallo, nelle quali in media erano adibiti 3.200 operai (400 uomini e 2.800 donne), oggi non vi sono che alcuni laboratori che occupano al massimo 15 operai ciascuno.

Durante l'ultima guerra l'industria del corallo ebbe una certa ripresa in seguito ai provvedimenti restrittivi relativi al commercio e alla esportazione del platino, dell'oro, dell'argento e delle pietre preziose, che, di conseguenza, fecero notevolmente aumentare il valore delle materie pregiate d'ornamento lasciate al libero commercio, quali la madreperla, la tartaruga e specialmente il corallo.

Nell'anteguerra i principali mercati di sbocco del corallo lavorato, smerciato in Italia solo in piccolissime quantità (5 o 6%), erano: in Europa, la Russia, la Polonia, la Germania e l'Austria; in Africa, l'Egitto e il Marocco; in Oriente, Calcutta, Bombay e Madras, da dove poi si diffondeva nel Tibet, nelle Indie e nella Cina (2).

Importante è anche la pesca delle spugne per la quale i Torresi si recano preferibilmente in Tunisia nel Golfo di Gabes (Sfax), in Tripolitania (Zuara) e a Lampedusa. Le spugne più pregiate sono quelle pescate nelle acque della Tripolitania. Il prodotto pescato è generalmente acquistato da commercianti francesi, italiani, belgi, greci e norvegesi sul luogo stesso di produzione: la maggior parte sul mercato di Sfax e in minore misura su quelli di Zuara e di Tripoli.

Accanto alla secolare industria, pesca e lavorazione del corallo, e a una modesta attività di costruzioni d'imbarcazioni pescherecce, si è sviluppata in Torre del Greco una importante industria molitoria dei frumenti d'importazione. La conveniente possibilità d'installazione di tale industria ha diretto a Torre del Greco le importazioni di frumento a preferenza o in concorrenza degli altri porti del Golfo di Napoli. Attualmente l'industria molitoria è, però, sensibilmente ridotta, essendo soggetta al rigoroso disciplinamento dei grani e dei suoi prodotti, che dalla recente guerra tuttora perdura. La produzione, infatti, viene ora effettuata per conto della Sezione Provinciale dell'Alimentazione di Napoli ed è destinata al consumo della Provincia e in parte di province limitrofe.

Torre del Greco è, inoltre, nota per la sua pregiata produzione

(1) Cfr. I. Scatizzi, *La pesca del corallo*, in « Bollettino di pesca, piscicoltura ed idrobiologia », XI, fasc. 5, 1935, pp. 722-23.

(2) Cfr. G. Tescione, *Italiani alla pesca del corallo*, Napoli, 1940.

vinicola (particolarmente rinomato è il « Lacrima Christi »), nonché per quella di conserve alimentari.

Tra le molteplici attività economiche che hanno sede in Torre Annunziata, presentano una importanza preminente le industrie della molitura e della pastificazione e quella siderurgica, onde Torre Annunziata è dal punto di vista economico uno dei più importanti centri della provincia di Napoli.

Il sorgere e lo svilupparsi dell'industria molitoria in tutta la regione subvesuviana, con particolare riguardo a Torre Annunziata, nonostante che la Campania sia, dopo la Basilicata, la regione meno granifera d'Italia, ha causa nella felice ubicazione dei centri di questa zona, che rende facile ed agevole la importazione dei grani teneri e duri sia dall'Atlantico che dall'Oriente e nelle particolari condizioni del clima soleggiato e poco umido.

In correlazione con l'industria della macinazione del frumento è quella della preparazione delle paste alimentari, che dalla provincia di Napoli, dove è sorta da moltissimi anni, si è poi propagata per il mondo.

L'industria della pastificazione ha avuto il suo massimo splendore negli anni precedenti la guerra 1915-18. I suoi prodotti, infatti, venivano largamente esportati anche all'estero, particolarmente negli Stati Uniti d'America, che costituivano il principale mercato di collocamento, in Inghilterra e in Egitto.

Tale industria ebbe, però, a subire una prima grave crisi nello altro immediato dopo guerra in seguito alla cessazione dell'invio di grano duro da parte della Russia ed alla creazione di grandiosi pastifici in America, la quale non trovò, quindi, più la necessità, nè la convenienza di rifornirsi di paste alimentari dall'Italia. Si cercò allora di collocare i forti quantitativi di paste non più assorbiti dai paesi americani sui mercati nazionali, riuscendo, anzi, in un primo momento persino ad aumentarne la produzione. La esportazione all'estero continuò ancora in Inghilterra e in Svizzera.

Un decisivo colpo a questa fiorente industria napoletana, affermata ovunque per la competenza tecnica degli industriali e per gli ottimi impianti perfettamente rispondenti alle esigenze di produzione, fu dato dalla politica di autarchia del cessato regime, che con R.D.L. 10 giugno 1931 stabilì che nella pastificazione non potesse essere impiegato grano proveniente dall'estero in quantità superiore al 5% ed aumentò considerevolmente la imposta doganale sulla importazione del grano estero.

Venuta così bruscamente a cessare, quasi del tutto, la importazione dall'estero, si verificò una strana situazione: la presenza di una sviluppata e bene organizzata industria della molitura e della pastificazione proprio in una delle regioni d'Italia meno produttrici di grano. Nè poté avviarsi, d'altra parte, a questo inconveniente con l'inoltro di grano dal mercato interno, in quanto, specialmente nell'Italia centrale e settentrionale, si trovò economicamente più

conveniente installare sul luogo stesso di produzione gli appositi impianti industriali, evitando così i costosi mezzi di trasporto.

L'industria siderurgica è rappresentata dalla modernissima acciaieria della Società Ilva che fa di Torre Annunziata il più importante centro siderurgico del Mezzogiorno dopo quello di Bagnoli.

Lo stabilimento occupa una estensione di circa 30 mila metri quadrati e comprende le seguenti sezioni: acciaieria, laminatoi, derivati vergella, officine manutenzione.

L'acciaieria è costituita da 3 forni Martin-Siemens da 30 tonnellate ciascuno, dei quali, due, funzionano in avvicendamento continuo, producendo acciaio comune e di qualità al carbonio, dolce e semiduro. L'acciaio prodotto è destinato ai laminatoi dello stesso stabilimento.

I laminatoi sono costituiti da 4 vecchi Treni, che producono barre e profilati diversi, medi e piccoli, in massima parte materiale da costruzione come: travi, angolari, ferri ad U, piatti, quadri e tondi; vi è, poi, un Treno semicontinuo, moderno, per la produzione di tondo per cemento armato e di vergella.

I reparti dei derivati vergella comprendono una officina per la zincatura del filo e per la fabbricazione delle punte d'acciaio e della corda spinosa.

Le officine di manutenzione si distinguono in: officina elettrica, meccanica, calderai e carpenteria, forge ed una fonderia per ghisa e metalli non ferrosi.

I forni dell'acciaieria sono alimentati completamente a nafta, quelli dei laminatoi a polverino di carbone, che viene approvvigionato a mezzo ferrovia direttamente dallo stabilimento Ilva di Bagnoli.

In periodi normali lo stabilimento impiega in media circa 2 mila operai. Nell'ultimo anteguerra i suoi prodotti, soprattutto acciaio in lingotti e laminati mercantili, raggiunsero in media all'anno le 50 mila tonnellate ciascuno (1).

Torre Annunziata è anche nota per la fabbrica d'armi (Spolettificio dell'Esercito) e, nel campo dell'industria meccanica, per la costruzione di macchine occorrenti alle industrie alimentari.

Di minore entità sono le industrie per la fabbricazione di prodotti medicinali, per la costruzione d'imbarcazioni pescherecce e mercantili lungo la zona litoranea, e per la produzione di cartoni e carta da pacchi.

Altra attività, comune ai tre centri presi in esame, è la pesca

(1) Per quanto riguarda l'attuale produzione riportiamo, per cortese concessione dell'Ilva di Torre Annunziata che ci ha fornito le notizie circa l'attrezzatura del suo stabilimento, i dati relativi alla produzione dello scorso mese di aprile: Acciaio in lingotti, tonn. 4.050 - Laminati diversi, tonn. 3.650 - Filo, tonn. 518 - Ponte, tonn. 145.

del pesce d'importanza, peraltro, prevalentemente locale. Essa viene esercitata oltre che nelle acque del Golfo di Napoli e del Golfo di Salerno, lungo le coste del Lazio (Terracina, Anzio, Civitavecchia) e della Toscana (Port'Ercole, Portolongone, Livorno).

Prima di trattare del traffico portuale, è necessaria qualche notizia sugli impianti e le attrezzature dei tre porti (1).

Il porto di Portici, detto del Granatello, trovasi nella località dell'antico porto di Ercolano, situato in una piccola insenatura della spiaggia a circa 8 chilometri a Sud-Est di Napoli.

Le opere portuali sono costituite da un molo in direzione WNW, il quale, peraltro, per la sua limitata estensione non offre una sufficiente protezione contro il mare. A difesa del bacino dalle tempeste di traversia si appoggia alla testata del molo, in direzione NNE, una scogliera a martello perpendicolarmente alla direzione del molo stesso. Un'altra scogliera emerge presso la riva, a sinistra entrando in porto.

Il porto del Granatello è esposto ai venti del III quadrante, con un settore di traversia compreso fra le visuali dirette per S 2°30' SW (Punta di Vacola alla Campanella) e SW 34° W (Capo Miseno). La scogliera a martello esercita appunto un'efficace protezione contro i flutti di espansione di traversia, ma, peraltro, offre l'inconveniente di non essere sufficientemente robusta, non essendo rivestita al largo da scogli di tal peso da opporre una tenace resistenza al mare. Ciò determina, sotto l'azione violenta dei marosi di traversia, franamenti, i cui materiali vanno a depositarsi nella ristretta imboccatura del porto, costituendo, quindi, un pericolo ed un ostacolo per l'entrata e l'uscita delle navi.

Nè le opere portuali costituiscono una valida protezione contro gl'interrimenti provenienti dal litorale a nord del porto, formato, a differenza del litorale meridionale in gran parte roccioso ed acclive, da spiagge di sabbia dolcemente degradanti, i cui materiali, sotto l'impulso del ponente-libeccio e del maestro, vengono trascinati verso il porto, ostruendone continuamente la bocca d'entrata ed il bacino interno. Costosi scavi sono periodicamente richiesti per mantenere i fondali necessari per l'entrata e per l'ormeggio di navi con pescagione di circa 6 metri e portata non superiore a 3 mila tonnellate.

In passato si progettò il prolungamento del molo per m. 150 in direzione WNW, la costruzione di un pennello sottoflutto della lunghezza di m. 200 in direzione SW e il banchinamento della scogliera. Soltanto quest'ultimo è stato finora eseguito; ne è derivata così una banchina lunga m. 79 e larga in media m. 26,50,

(1) Alcune delle notizie ci sono state gentilmente fornite dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata, dalla Capitaneria di Porto di Torre del Greco e dall'Ufficio Marittimo di Portici.

che va dalla cala del molo principale del porto al fanale a traliccio situato all'entrata del porto stesso.

Sulla banchina principale, lunga m. 310 e larga m. 6,50, sono sistemate sei prese di acqua potabile, a conveniente distanza l'una dall'altra, in modo che il rifornimento alle navi è agevole in qualsiasi punto della banchina stessa.

Una banchina appartiene alla Società Montecatini per lo sbarco delle materie prime (fosfato, pirite, ecc.) occorrenti alla fabbricazione dei prodotti chimici; è dotata di un binario decauville per il transito di carrelli trainati da locomotore adibiti al trasporto dei materiali che vengono sbarcati dai piroscafi direttamente sui carrelli e, quindi, inoltrati nello stabilimento della Società stessa.

Per l'ordinaria manutenzione e le varie riparazioni del naviglio vi sono nel porto uno scalo d'alaggio ed un cantiere navale con una capacità ricettiva di navi rispettivamente di 25 e 100 tonnellate circa di stazza lorda. Altre officine per la riparazione ad apparati motori si trovano nelle immediate adiacenze del porto.

Al centro del porto esiste una boa per l'ormeggio di motopescherecci o di un solo piroscafo di circa 1.500 tonnellate di stazza.

Il porto di Torre del Greco, detto anche Porto Calastro dal nome dell'antico fortino ivi costruito, è un porto artificiale, riparato dai venti del III e IV quadrante da un molo leggermente curvilineo, della lunghezza di circa 400 metri e con direzione SSE.

A N ed a E del porto si estende una spiaggia lavica.

Soltanto il molo, orlato da una stretta striscia di bassi fondali, è banchinato. La capacità ricettiva del porto è di 4 o 5 navi con pescagione non superiore ai 5 metri. Il fondo è sabbioso, ma non sempre buon tenitore per l'ancoraggio.

Durante l'estate prevalgono i venti del I quadrante e, nel pomeriggio, leggere brezze di mare; durante l'inverno, invece, i venti dominanti sono quelli del II e III quadrante, non di rado burrascosi e accompagnati da mareggiate. In porto sono pericolosi i venti da Scirocco a Libeccio.

Nel porto, dotato anche di silos con apparecchi per il carico e lo scarico dei cereali sul molo, nonchè di quattro cantieri per riparazioni lievi a scafi in legno e in ferro, vi sono quattro boe da ormeggio e quattro scali d'alaggio per navi di tonnellaggio minimo.

Prima della guerra fu progettata la costruzione di un molo sottoflutto estendentesi per m. 60 in direzione WSW dalla scarpata di Porto Salvo. Tali lavori non sono, però, stati ancora eseguiti; nè sono state apportate altre modifiche o miglioramenti alle attrezzature portuali.

Il porto di Torre Annunziata, situato a 18 chilometri a SE di quello di Napoli, è di origine recente: infatti, le principali opere portuali risalgono alla seconda metà del secolo passato e, salvo qualche miglioramento apportato alle banchine ed il loro corredamento di gru elettriche, sono rimaste essenzialmente le stesse.

Il porto di Torre Annunziata, ascritto alla prima serie della seconda classe della seconda categoria dei porti che servono precipuamente al commercio, è costituito da due moli, l'uno di ponente, che, formato da tre bracci in direzione SSE lunghi complessivamente circa 900 metri, ha la sua radice nell'estremo limite occidentale del centro abitato, l'altro di levante, della lunghezza di 325 metri in direzione SW, a circa 500 metri dall'inizio del primo.

Il molo di levante, assai più breve di quello di ponente e alquanto interno rispetto ad esso, serve a restringere il settore aperto ai venti e ad integrare il riparo del porto.

I due moli e le sponde intermedie sono completamente contornati da banchine, che fino al 1907 non erano accessibili ai piroscafi. Ancor oggi i piroscafi di maggiore portata sono costretti a scaricare su bettoline e chiatte, che sono in numero tale da permettere una discarica giornaliera di mille tonnellate di carbone ed altrettante di grano.

Le banchine del molo di levante sono anche munite di doppi binari ferroviari, uno dei quali giunge alla radice del molo di ponente, ove è situato uno stabilimento carbonifero.

I due moli lasciano un'apertura di circa 350 metri, rivolta a SE, notevolmente ridotta, però, ai fini dell'entrata e dell'uscita delle navi, da una secca di circa tre metri che si protende dal molo di levante.

I fondali sono di m. 8 $\div$ 8,5 all'entrata, di m. 7 $\div$ 7,5 nella parte occidentale del porto, di m. 5 presso la banchina Crocelle che, situata di fronte ai Magazzini Generali, ha anche uno sbarcatoio appartenente all'Ufficio Circondariale Marittimo, e di circa 4 metri presso il molo orientale.

Il porto è soggetto a lento interrimento, proveniente sia dalla spiaggia di levante che da quella di ponente, tanto che già nel 1907 si riconobbe l'opportunità di una escavazione a metri 8 di tutto il bacino.

Data la grande importanza del traffico del porto di Torre Annunziata si progettò anche l'ampliamento delle opere portuali e delle calate che, però, non fu attuato a causa della guerra.

Nel 1930 si migliorarono gli scarsi fondali del porto e si studiò l'opportunità di provvedimenti più importanti: la costruzione di un nuovo molo foraneo e l'ampliamento dei Magazzini Generali, che si sarebbero dovuti dotare anche di nuovi mezzi meccanici per l'introduzione e la distribuzione della merce. Ma tali opere non furono compiute.

Il porto è convenientemente difeso dai venti del III quadrante, che sono i dominanti nella località, mentre rimane aperto a quelli del II quadrante, che producono risacca e gravi danni alle navi ormeggiate alle banchine. In tutte le stagioni sono poi frequenti i venti settentrionali nelle ore antimeridiane, mentre per il resto del giorno il vento si stabilisce ad W.

L'attrezzatura del porto è completata da depositi di carbone, dai Magazzini Generali, da tre aspiratori per granaglie presso la banchina Crocelle con un rendimento di 1500 quintali all'ora, e da una gru a traliccio con due bracci, ciascuno della portata di tonnellate 1,5, sulla radice del molo di ponente, per la scarica delle bettoline di carbone.

I Magazzini Generali, muniti di raccordo ferroviario, sono adibiti esclusivamente per il deposito del grano ed offrono una capacità complessiva di 218 mila quintali.

Essi sono costituiti da tre edifici in muratura, di forma quadrangolare, tra i quali si elevano due costruzioni in ferro comprendenti ciascuna un deposito della capacità circa di 4 mila quintali e un reparto macchinario per la estrazione dei cereali. Ai lati degli edifici stessi sono annessi due capannoni, nei quali possono essere depositati al massimo 70 mila quintali di grano. Lungo il lato prospiciente il mare vi sono, infine, quattro tettoie in ferro della capacità totale di 20 mila quintali di grano.

Gravissimi danni subì la zona portuale in seguito alla disastrosa esplosione di un treno delle Forze Armate Alleate, carico di munizioni, transitante nella notte del 21 gennaio 1946, per la stazione di Torre Annunziata. Tale esplosione causò anche danni più o meno gravi all'intero patrimonio edilizio cittadino e alle attrezzature industriali, in prevalenza mulini e pastifici.

Nella zona portuale furono distrutti: la stazione marittima delle FF.SS., la Casa del Portuale e gli annessi capannoni merci, alcune centinaia di natanti, la scogliera di protezione ad oriente del porto, nonché altri piccoli fabbricati, capannoni o baracche, alcuni di proprietà demaniale, altri di proprietà privata che completavano le attrezzature del porto. Gravemente danneggiati furono, inoltre, i fabbricati principali dei Magazzini Generali e silos e la stazione marittima di disinfezione con i relativi impianti.

Attualmente i fabbricati e le attrezzature della zona portuale sono stati tutti riparati, ad eccezione della Casa del Portuale, situata sul molo di levante, per la quale sono tuttora in corso i lavori di ricostruzione (1).

Per quanto concerne il traffico portuale di Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata (2) è interessante rilevare una caratte-

(1) Notizie gentilmente fornite dal Sindaco del Comune di Torre Annunziata.

(2) Una fondamentale importanza rivestono, a questo riguardo, le statistiche sul movimento della navigazione. Queste statistiche sono pubblicate dall'Istituto Centrale di Statistica dal 1933, sulla base dei dati rilevati dagli uffici doganali marittimi per i vari porti ed approdi compresi nelle rispettive giurisdizioni doganali costiere. Anteriormente al 1933 ed a cominciare dal 1864 la pubblicazione è stata curata dapprima dal Ministero della Marina, poi dal Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, quindi dal Ministero delle Finanze. Benchè la rilevazione statistica del movimento della navigazione abbia inizio con il 1864, siamo stati costretti a limitare lo studio a decorrere dal 1899. E, infatti, solo da questo anno che la rilevazione stessa viene effettuata con quella completezza, con

ristica comune ai tre centri: l'assoluta mancanza del movimento passeggeri. Ciò ben si spiega ove si tenga presente che l'attività portuale dei tre centri medesimi è, come meglio vedremo, in funzione delle industrie locali.

Il traffico portuale di Portici presenta una netta sproporzione fra gli sbarchi e gl'imbarchi a tutto vantaggio dei primi, essendo i secondi, in genere, contenuti entro le 5 o 6 mila tonnellate all'anno.

Altra caratteristica è quella di un andamento pressochè simile, sia pur nella diversa proporzione, degli sbarchi e degli imbarchi.

Il traffico portuale di Portici non ha però un andamento costante. Dalla media annuale di 29.500 tonn. del quinquennio 1900-1904 e di 54.600 del successivo quinquennio si giunge alla media di 78.200 tonn. con un massimo, che non sarà più raggiunto, di 93.927 tonn. nel 1914.

Movimento commerciale medio annuo del porto di Portici

Periodi	TONN. MERCE SBARCATÀ			TONN. MERCE IMBARCATÀ			Totale tonn- merci sbarcate e imbarcate
	Prov. estero	Prov. interno	Totale	Dest. estero	Dest. interno	Totale	
1900-04	4.924	20.875	25.799	135	3.598	3.733	29.532
1905-09	20.510	26.179	46.689	1.149	6.824	7.973	54.662
1910-14	40.524	26.388	66.912	3.236	8.049	11.285	78.197
1915-19	30.325	8.502	38.827	893	3.718	4.611	43.438
1920-24	38.588	11.549	50.137	1.150	1.816	2.966	53.103
1925-29	43.083	21.729	64.812	1.525	3.583	5.108	69.920
1930-34	28.300	30.650	58.950	65	4.924	4.989	63.939
1935-39	9.115	25.626	34.741	5	2.065	2.070	36.811
1940-41	2.855	14.912	17.767	—	346	346	18.113

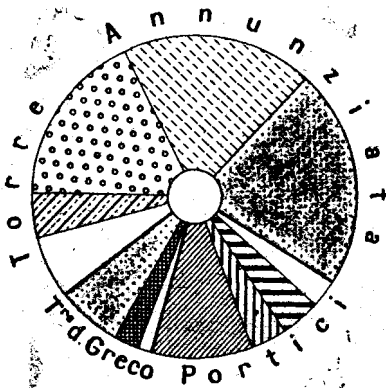
Tale incremento è dovuto principalmente alla installazione del grandioso stabilimento di prodotti chimici della Montecatini, nonché dei vasti serbatoi di petrolio della Società Italo-Americana.

Il traffico merci subisce, quindi, una prima contrazione durante il quinquennio 1915-1919 a causa della guerra, scendendo ad una media di 43.400 tonn. all'anno, con un minimo di 19.801 tonn. nel 1917. L'immediato dopo guerra vede aumentare di nuovo, con una

quella uniformità di criteri e con quella regolarità che sono necessarie ove si voglia accertare con sufficiente esattezza l'andamento di un dato fenomeno per quindi compierne una sicura ed obbiettiva valutazione. La pubblicazione delle statistiche si arresta al 1938. L'Istituto Centrale di Statistica, ci ha, però, fornito anche i dati relativi agli anni 1939-1940-1941.

media di 53.100 tonn. il volume del traffico, che riprende il suo andamento in ascesa, pur non raggiungendo più le cifre dell'anteguerra. Non si tratta, però, di un deciso movimento ascensionale. Infatti, a partire dal 1932, il traffico incomincia a subire un'inflexione, dapprima lieve (56.586 tonn.), quindi sempre più accentuata, fino a giungere ad un minimo di circa 30 mila tonn. nel 1936. Tale diminuzione è dovuta in parte alle merci sbarcate con provenienza dall'estero.

IMPORTAZIONE



- Frumento
- Granoturco
- Farina
- Carbon fossile e coke
- Ghisa, ferro e acc. similav.
- Concimi chimici
- Minerali metallici
- Fosfati minerali
- Merci varie

ESPORTAZIONE



- Farina e pasta di frumento
- Crusca
- Ghisa, ferro e acc. lavorati
- Zolfo
- Prodotti e concimi chim.
- Botti e doghe per botti
- Merci varie

Composizione qualitativa del traffico delle merci nei porti di Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata (media del triennio 1937-39)

Le principali merci che attualmente vengono sbarcate in questo porto sono: concimi chimici, minerali metallici, fosfati minerali e pesce fresco (a Portici dislocano circa 50 motopescherecci); minore importanza presentano il legname da costruzione, i materiali refrattari, il sale marino e le altre merci (bevande, argilla, ecc.).

All'imbarco, invece, il tonnellaggio è scarso. S'imbarcano: concimi e prodotti chimici, pietre di basalto per la sistemazione di strade nelle isole partenopee e combustibili liquidi per i natanti colà

dislocati; concorrono in misura minore le altre merci (farina, pasta di frumento, olii vegetali, ortaggi freschi, crusca, fieno, paglia, ecc.).

Se i concimi chimici sono presenti così agl'imbarchi che agli sbarchi, ciò è dovuto al fatto che a Portici, annesso allo stabilimento di fabbricazione dei concimi stessi, vi è un deposito della produzione di altre fabbriche della stessa Montecatini.

Ne consegue, pertanto, che le materie prime occorrenti per la Fabbrica della Montecatini ed i suoi prodotti costituiscono i più forti quantitativi del totale delle merci sbarcate ed imbarcate.

Il traffico commerciale di Portici non interessa soltanto i porti nazionali, ma anche quelli esteri. Il movimento con questi ultimi, anzi, ebbe a raggiungere in passato proporzioni notevoli e, comunque, superiori a quelle del traffico nazionale. Dal 1931, però, il tonnellaggio delle merci sbarcate con provenienza dall'estero si è fortemente ridotto, e quello degl'imbarchi, come si è già rilevato, si riduce a cifre trascurabili (65 e 5 tonn. in media all'anno rispettivamente nel 1930-1934 e 1935-1939).

Le merci provenienti dall'estero sono: fosfati minerali dalla Tunisia (Sfax e Tunisi), dal Marocco Francese (Casablanca) e dal Marocco Spagnolo (Melilla); legname da costruzione dalla Jugoslavia (Gravosa).

Caratteristica del movimento merci di Torre del Greco è la sua discontinuità. Nell'ultimo quarantennio, infatti, si alternano regolarmente periodi di aumento con puntate massime, tra sbarchi ed imbarchi, di 105.193 tonn. nel 1912, 53.137 nel 1920, 60.791 nel 1931, ad altri in diminuzione. Gli anni di minor traffico sono stati il 1907 (tonn. 1.469), il 1918 (tonn. 17.626), il 1925 (tonn. 18.668), il 1941 (tonn. 4.258).

Movimento commerciale medio annuo del Porto di Torre del Greco

Periodi	TONN. MERCE SBARCATÀ			TONN. MERCE IMBARCATÀ			Totale tonn. merci sbarcate e imbarcate
	Prov. estero	Prov. interno	Totale	Dest. estero	Dest. interno	Totale	
1900-04	120	1.114	1.234	119	1.245	1.364	2.598
1905-09	137	1.172	1.309	191	3.355	3.546	4.855
1910-14	5.723	15.742	21.465	135	47.899	48.034	69.499
1915-19	605	17.065	17.670	—	16.655	16.655	34.325
1920-24	53	34.121	34.174	2	7.977	7.979	42.153
1925-29	165	28.619	28.784	99	7.016	7.115	35.899
1930-34	874	32.164	33.038	1.797	10.830	12.627	45.665
1935-39	3.884	19.675	23.559	1.671	6.897	8.568	32.127
1940-41	—	6.469	6.469	—	5.225	5.225	11.694

• Il movimento delle merci sbarcate ed imbarcate, contenuto fra le 2.600 e le 4.800 tonn. circa nei due quinquenni 1900-04 e 1905-09, raggiunge quasi le 70 mila tonn. all'anno nell'altro anteguerra, per poi scendere, nel periodo bellico, alla media di 34.300 tonn. Nell'immediato dopoguerra si sale a 42.150 tonn. per tornare alla media di 35.900 tonn. nel 1925-29. Dopo un aumento a 45.600 tonn. nel periodo 1930-34, l'ultimo quinquennio prebellico vede ancora una volta deflettere il volume delle merci a circa 32 mila tonn. con un valore minimo di 18.209 nel 1938. Nel biennio 1940-41 il volume si riduce a 11.694 tonn.

Considerati separatamente gl'imbarchi e gli sbarchi, è interessante rilevare come i primi, che sono nettamente superiori sino al 1916, da questo anno tendono, invece, alla diminuzione in misura notevole, a tutto vantaggio dei secondi. Il porto di Torre del Greco è, quindi, da qualificarsi un porto esportatore nell'altro anteguerra e, successivamente, sino ai nostri giorni, importatore.

Sia per le merci sbarcate che per quelle imbarcate prevalgono decisamente le provenienze e le destinazioni da e a porti nazionali; le une e le altre sono, infatti, contenute entro una percentuale media dal 90% al 99%.

Anteriormente all'ultima guerra le importazioni erano costituite in massima parte dal frumento, quindi, dal granturco e dai laterizi e materiali refrattari. Concorrevano, poi, in quantità minima le altre merci (frutta fresche, pietre per costruzioni, manufatti di materie tessili).

Per le esportazioni prevalevano la farina e la crusca; scarsa importanza avevano, invece, il legname da costruzione, i generi per tinta e concia e le altre merci (botti, pasta di frumento).

I grani nazionali provenivano da Venezia (grani della Valle Padana, specialmente del Mantovano, che affluivano a Venezia per via fluviale), dai porti marchigiani (Pesaro, Ancona, Fano, ecc.), dalla Sicilia, da Crotone, dalla Sardegna e, infine, dai porti del Grossetano in piccoli quantitativi.

I grani esteri giungevano dal Nordamerica (Canada e Stati Uniti), dall'Australia, dal Sudamerica (Argentina) dai porti del Mar Nero (grani russi e dei paesi danubiani) e, in limitati quantitativi, dall'Africa settentrionale (colonie italiane, Tunisia ed Algeria).

Le farine imbarcate in genere erano destinate alle colonie e possedimenti italiani (Tripolitania, Cirenaica, Eritrea, Isole dello Egeo), all'Egitto e, in minor misura, all'Albania. I sottoprodotti della macinazione (farinette e cruscami) erano imbarcati, talvolta, in notevoli quantitativi per l'Inghilterra (1). Attualmente il porto

(1) Notizie assunte direttamente presso la Società « Molini Meridionali Marzoli », che, data la particolare ubicazione del suo stabilimento sul porto e l'ottima attrezzatura dei suoi impianti, ha, in passato, effettuato largamente il lavoro d'importazione ed esportazione.

I PORTI DELLA ZONA VESUVIANA

di Torre del Greco non è caratterizzato da imbarco o sbarco di una particolare merce, in conseguenza della notevole riduzione del traffico dovuta specialmente alla stasi del commercio dei grani. Vi approdano, in genere, solo piccole unità, che trasportano merci varie, e molte unità motopescherecce.

Il porto di Torre Annunziata è un porto prevalentemente importatore: sono, infatti, sempre gli sbarchi che prevalgono sugli imbarchi.

Movimento commerciale medio annuo del porto di Torre Annunziata

Periodi	TONN. MERCE SBARCATÀ			TONN. MERCE IMBARCATA			Totale tonn. merce sbarcata e imbarcata
	Prov. estero	Prov. interno	Totale	Dest. estero	Dest. interno	Totale	
1900-04	240.090	26.340	266.430	13.481	38.842	52.323	318.753
1905-09	324.467	38.883	363.350	21.462	34.327	55.789	419.139
1910-14	374.644	51.640	426.284	13.742	73.168	87.010	513.294
1915-19	325.522	72.373	397.895	18.806	44.731	63.537	461.432
1920-24	248.769	49.442	298.211	4.128	23.415	27.543	325.754
1925-29	185.096	74.623	259.719	1.484	53.202	54.686	314.405
1930-34	111.882	59.299	171.181	5.218	38.293	43.511	214.692
1935-39	50.417	72.814	123.231	10.700	38.251	48.951	172.182
1940-41	9.816	39.251	49.067	1.061	16.866	17.927	66.994

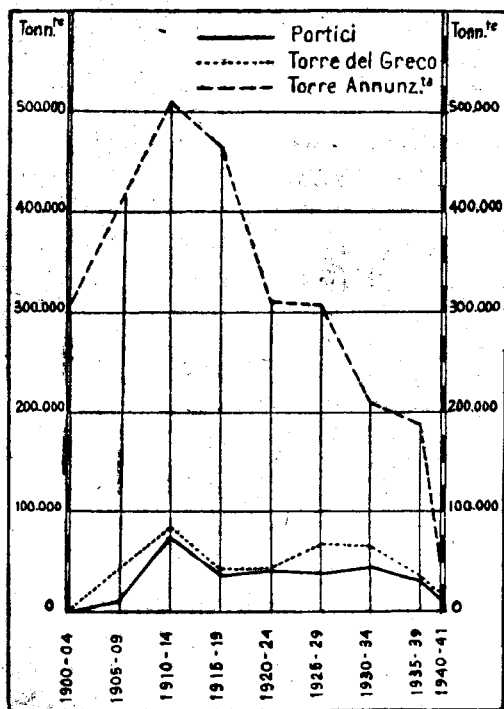
Per ciò che concerne il volume delle merci sbarcate ed imbarcate è, anzitutto, da osservare che prima dell'altra guerra esso va considerevolmente aumentando, salva qualche lieve sosta, tanto da passare dalla media annua di 318.800 tonn. del 1900-04 a quella di 513.300 tonn. del quinquennio 1910-14, con una punta massima di 572.084 tonn. nel 1913. Dopo aver raggiunto tra sbarchi ed imbarchi il valore di 678.249 tonn. nel 1915, il movimento merci incomincia progressivamente ed incessantemente a deflettere sino ai nostri giorni.

Quali le cause che hanno determinato la forte riduzione del traffico del porto di Torre Annunziata, che il Corbino considera come uno dei porti italiani più colpiti nell'altro dopoguerra? (1). È anzitutto necessario analizzare le merci importate ed esportate

(1) Cfr. Epicarmo Corbino, *Il traffico merci dei porti della Sicilia e dell'Italia meridionale dal 1922 al 1935*, in « Annali dell'Istituto Superiore Navale di Napoli », Napoli 1937, vol. VI, pag. 44.

che alimentano il traffico portuale di Torre Annunziata ed il relativo retroterra.

Il porto di Torre Annunziata non ha soltanto una funzione industriale, al servizio cioè delle locali attività industriali, massimamente di quelle relative alla pastificazione, alla macinatura del grano ed alla siderurgia, ma anche un'importante funzione regionale, costituendo il naturale sbocco di parte delle province di Napoli, Salerno e Caserta.



Movimento commerciale medio annuo nei porti di Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata

Prima e durante la guerra 1915-18 un rilevante contributo agli sbarchi nel porto di Torre Annunziata era dato dal carbon fossile, che in gran parte veniva poi rispedito, sia per conto delle Ferrovie dello Stato, onde provvedere al rifornimento della larga rete ferroviaria diramantesi da Napoli verso sud e verso est, sia per conto del commercio privato.

Dai dati riportati nell'Annuario Statistico Italiano a partire dal 1911 può, infatti, rilevarsi come negli anni che precedettero la guerra furono spedite per conto dei privati circa 59 mila tonn.

di carbone, e per conto dell'Amministrazione ferroviaria 125.300 tonn. in media all'anno. Nel quinquennio successivo le spedizioni di carbone superarono le 188 mila tonn.: 159.190 furono caricate per le FF. SS. e 29.239 per il commercio privato. Negli anni successivi il movimento del carbone va sensibilmente diminuendo tanto che, nel quinquennio 1935-39, le tonnellate inoltrate dai privati si riducono ad appena 7 mila, e quelle spedite per conto delle Ferrovie dello Stato vanno sempre più assottigliandosi, passando dalle 71 mila del 1925-29 e 42 mila del 1930-34 a 15.700 tonn.

La contrazione del movimento del carbone ha causa nella elettrificazione della Napoli-Salerno e della Salerno-Reggio Calabria e nel più largo impiego di energia idroelettrica.

Altro motivo della contrazione del traffico portuale di Torre Annunziata è da ricercarsi nel ridotto volume dei cereali sbarcati che, invece, fu nel passato notevole. Fino al 1923 una parte dei cereali (per una media annua compresa fra le 60 e 30 mila tonn. con una punta massima di 85.133 nell'esercizio finanziario 1921-22) veniva inoltrata all'interno per ferrovia. Dopo tale anno il movimento per ferrovia cessa completamente ed il quantitativo sbarcato rimane nel centro stesso di Torre Annunziata per alimentare la industria molitoria e quella della pastificazione non più fiorenti, peraltro, come nel passato, per le già rilevate ragioni (1).

Nell'ultimo periodo la diminuzione del traffico portuale è dovuta soprattutto alle provenienze e alle destinazioni da e per l'estero.

Prima dell'ultima guerra gli sbarchi erano costituiti dal frumento e da altri cereali, dal carbon fossile e coke, da metalli semilavorati (ghisa, ferro e acciaio) e, infine, da rottami di ferro, concimi chimici ed altre merci (pesci freschi e congelati, argilla, terre refrattarie e da fonderia, legno comune e fino, ecc.) in rispondenza alle locali esigenze.

Il frumento, oltre che da porti nazionali (Sicilia specialmente), veniva importato dall'Argentina, Romania, Bulgaria e, in misura minore, dall'Australia, India e Jugoslavia.

Il carbon fossile proveniva dalla Germania, dall'Olanda, dalla Gran Bretagna (Barry), dal Belgio (Anversa), dalla Jugoslavia e, in limitate quantità, dai porti della Sardegna.

Per ciò che concerne il traffico in uscita, il contributo maggiore era dato dall'industria siderurgica, i cui prodotti (acciaio, ferro e

(1) In difetto di dati specifici relativi al centro di Torre Annunziata può conferirsi un sicuro valore indicativo ai dati dell'intera Provincia di Napoli, tenuto conto che in Torre Annunziata sono accentrati i principali pastifici e molini della provincia. Nel 1914 l'esportazione totale delle paste alimentari fu di 670 mila quintali, nel 1931 si ridusse a circa 130.374 q. Lo stesso dicasi per le farine esportate soprattutto in Egitto, in Siria e in Grecia. Mentre ancora nel 1929 la provincia di Napoli occupava in Egitto il primo posto nella importazione di farina (295.333 q.), solo due anni più tardi fu superata dalla Francia e dall'Australia, essendosi ridotto il quantitativo di farina esportato a 44.766 q.

ghisa lavorati e semilavorati) erano per lo più destinati alle nostre colonie e possedimenti (Libia, Eritrea, Isole Italiane dell'Egeo). Notevole era anche il commercio di botti e doghe per botti con l'Algeria, Spagna, Portogallo e Francia. Di scarsa entità era, invece, la esportazione della farina e della pasta di frumento che interessavano solo i porti nazionali e coloniali (Libia). Lo zolfo, infine, veniva inviato in Francia (La Nouvelle). Le principali merci che attualmente vengono sbarcate nel porto di Torre Annunziata consistono in grano e carbone, quasi totalmente provenienti dalla America. Il carbone è, in genere, destinato al Gruppo Regionale Importatori Carboni Fossili della Campania o alle Ferrovie dello Stato e viene, per la maggior parte, rispedito a mezzo ferrovia in altri centri.

Per il momento non viene imbarcata alcuna merce, ad eccezione della pietra vulcanica (basolo).

* * *

Concludendo sui tre centri portuali della zona vesuviana è da notare la funzione rilevantissima che il porto ha sulla vita economica dei centri stessi. È, infatti, l'esistenza del porto che ha dato vita alla industria molitoria e pastificatrice di Torre Annunziata e di Torre del Greco, che ha permesso l'istallazione dello stabilimento siderurgico a Torre Annunziata, che ha favorito il sorgere dell'industria chimica a Portici.

Negli ultimi anni precedenti la guerra il movimento portuale dei tre porti presenta una sensibile diminuzione, che, come si è già notato, è da porsi soprattutto in relazione alla politica economica restrittiva del governo di allora.

Il porto di Torre Annunziata ha, tuttavia, continuato a svolgere una rilevante attività, in quanto può a ragione essere considerato un porto concorrente con quello di Napoli, atteso che adempie oltre che ad una funzione industriale anche ad una funzione regionale.

Taluni autori hanno considerato Portici e Torre del Greco quali parti staccate del porto di Napoli. In contrario la loro autonomia ci appare chiara ed evidente, in quanto è agevole constatare che le importazioni di detti porti, non avvengono in semplice concorrenza con Napoli, ma hanno luogo negli anzidetti centri minori, perché ivi ne avviene la trasformazione industriale.

Un ritorno verso la libertà dei traffici dovrebbe costituire motivo d'incremento alla vita economica dei tre centri per ciò che riguarda le importazioni dall'estero (idrocarburi per Portici, grani per Torre Annunziata e Torre del Greco).