

Autorità Portuale di Salerno

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

INDICE

1) Storia del porto di Salerno.....	3
1. 1) Le origini del porto di Salerno.....	3
1. 2) Il Porto di Salerno dal dopoguerra al 2000.....	3
2) = b e i U X f U a Y b h c ' X Y ` ' D c f h c ' X J ' G U ` Y f b c ' b Y ` ` N U a vigent.....	10
3) Sintetica descrizione dei principali interventi infrastrutturali già realizzati.....	14
4) Descrizione degli interventi infrastrutturali di recente ultimazione e di quelli in corso di realizzazione (fig. 10).....	17
4.1 Interventi di recente ultimazione.....	17
4.2 Interventi in corso di realizzazione.....	19
5) Gli interventi da intraprendere.....	22
6) Il Piano Regolatore Portuale 2016.....	24
6.1) Attività propedeutiche.....	24
6.2) Configurazione definitiva del porto (fig. 12).....	26
6.3 Varianti apportate al molo di sottoflutto.....	27
6.4) Varianti apportate nel molo trapezio.....	29
6.5) Varianti apportate al molo di sopraflutto.....	29
6.6) Darsena cittadina.....	31
7) Collegamenti terrestri al porto.....	32
7.1) Collegamenti stradali.....	32
7.2) Collegamenti ferroviari.....	34
8) Costo degli interventi previsti.....	36

Autorità Portuale di Salerno

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

1) Storia del porto di Salerno

1. 1) Le origini del porto di Salerno

Il porto di Salerno ha una storia millenaria. Essa servì per gli scambi commerciali fra Osci e Sabelli, prima, e fra Greci ed Etruschi, dopo. Nel Medio Evo, sotto il regno del re longobardo Arechi I, la città assunse grande importanza commerciale e per tre secoli costruì ed armò navi mercantili e da guerra.

Le prime opere portuali di concezione moderna videro la luce intorno alla metà del XIII secolo. Le opere di difesa e di difesa furono mai completate, anche sotto il regno di Carlo III di Borbone, il Porto fu ricostruito ma anche questo tentativo di ampliare tutto, continuava ad essere ostacolato dai detriti trasportati dai fiumi.

Soltanto nel 1861 ebbe inizio la costruzione di un molo isolato (Vecchio Antemurale), successivamente prolungato ad Ovest col molo di Ponente ed a Levante col molo di Levante. Nel 1906 fu costruita la banchina di Ponente attualmente denominata Roberto il Guiscardo.

Il Porto di Salerno è posto in favorevole posizione geografica rispetto alle grandi correnti marittime. Inoltre è da notare che, pur avendo una fitta popolazione, esso si trova allo sbocco naturale del fiume Sele.

Il porto di Salerno era costituito, fino al 1906 (fig. 1), da un porto di superficie pari a 15 ettari circa, delimitato da un molo foraneo sopraflutto, articolato in tre bracci, dei quali il braccio di Levante era il più importante. Nel 1906, a causa della rivolta alevante il porto era soggetto a fenomeni di interrimento, probabilmente a causa degli effetti di diffrazione delle opere foranee. Nella fig. 2 si osserva che prima del conflitto mondiale era previsto un ampliamento del porto nella zona di levante, prospiciente la città. Nel 1906, l'ampio progetto di ampliamento del porto a levante era già stata abbandonata.

1. 2) Il Porto di Salerno dal dopoguerra al 2000

Il Porto di Salerno era costituito, fino al 1906 (fig. 1), da un porto di superficie pari a 15 ettari circa, delimitato da un molo foraneo sopraflutto, articolato in tre bracci, dei quali il braccio di Levante era il più importante. Nel 1906, a causa della rivolta alevante il porto era soggetto a fenomeni di interrimento, probabilmente a causa degli effetti di diffrazione delle opere foranee. Nella fig. 2 si osserva che prima del conflitto mondiale era previsto un ampliamento del porto nella zona di levante, prospiciente la città. Nel 1906, l'ampio progetto di ampliamento del porto a levante era già stata abbandonata.

Autorità Portuale di Salerno

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

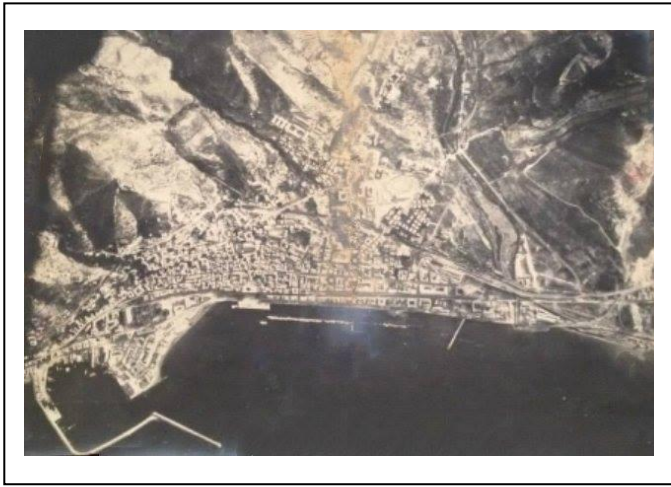


Fig. 1 - Aerial view of the Salerno port area, showing the city built on a hillside overlooking the sea.

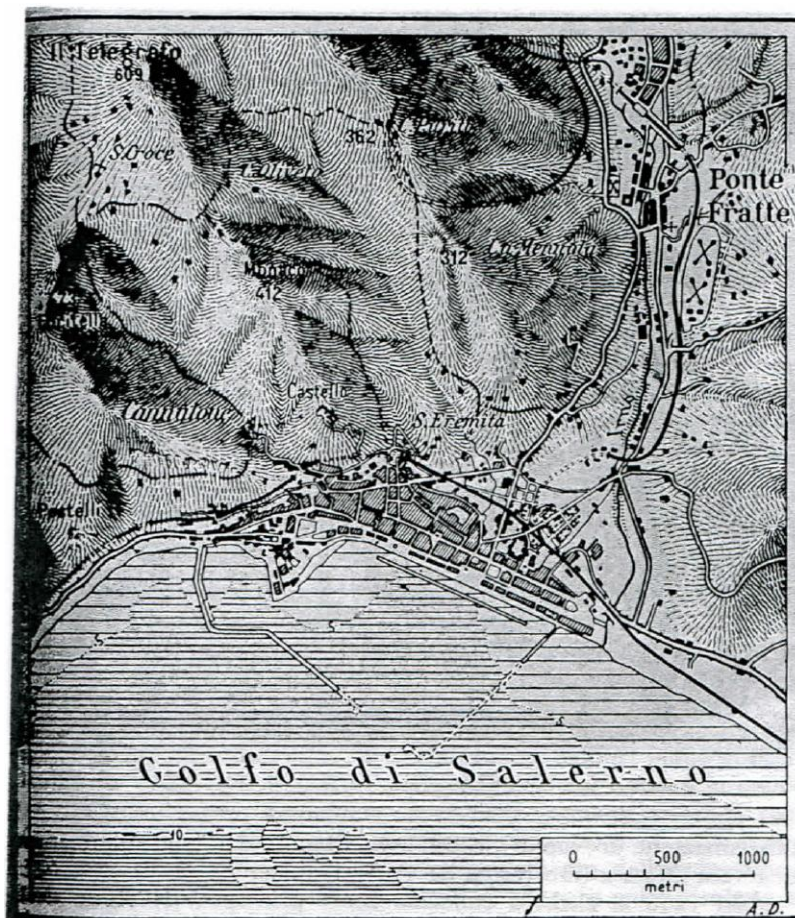


Fig. 2 - Planimetric map of the Salerno port area, showing the city built on a hillside overlooking the sea. (Treccani Ed. 1949)

Autorità Portuale di Salerno

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

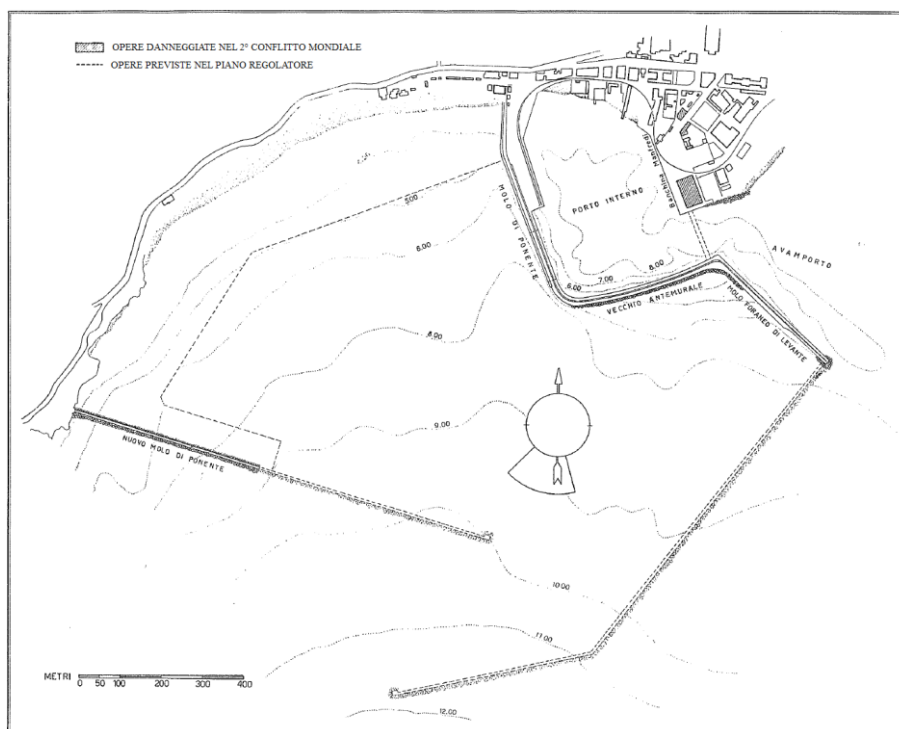


Fig.3 Il porto di Salerno raffigurato in un volume del 1954

Nel 1947 fu predisposto, a cura del Ministero dei LL.PP., un piano regolatore del Porto per il quale il Consiglio Superiore dei LL.PP. espresse favorevole con voto 312/370 del 29/01/1953. Tale piano prevedeva la realizzazione di un nuovo grande bacino ubicato a Ponente di quello esistente, delimitato da un nuovo molo foraneo di Levante, prolungamento del vecchio molo sopraflutto, e da un molo di Levante. I fondali interni avevano quote inferiori a 10 metri.

Negli anni successivi furono elaborati progetti di variazione del predetto piano regolatore che confermavano la conformazione delle darsene e dei banchinamenti interni.

In particolare, nel 1955 fu elaborata una nuova versione del piano regolatore del Porto di Salerno, approvata in tecnica, come piano di massima, dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 1973 del 01/09/1955. Essa prevedeva essenzialmente la colmata dei bacini e la sistemazione urbanistica delle aree di risulta, oltre ad alcune modifiche delle opere di banchinamento interno.

Autorità Portuale di Sale

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

Il b U' g i WWY g g] j U' j U f] U b h Y ž ' Y ` U V c f U h U' b Y ` ' % - * & ' Consiglio Superiore dei PP. con voto 27/07/1962, n. 1265. Essa prevedeva ulteriori modifiche alla disposizione del molo foraneo di Ponente e nelle opere di banchinamento interno e prevedeva la costruzione di un nuovo molo foraneo di Levante e di un nuovo molo foraneo di Ponente. La nuova disposizione del molo foraneo di Ponente e delle opere di banchinamento interno e prevedeva la costruzione di un nuovo molo foraneo di Levante e di un nuovo molo foraneo di Ponente. La nuova disposizione del molo foraneo di Ponente e delle opere di banchinamento interno e prevedeva la costruzione di un nuovo molo foraneo di Levante e di un nuovo molo foraneo di Ponente.

Una nuova variante (Fig. 4) fu elaborata nel 1964 a cura della Sez. OO.MM. del Genio Civile e approvata in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei LL.PP. e successivamente con il Decreto Ministeriale 06/11/1964, n. 8650. Quale modifica al piano precedente essa prevedeva essenzialmente il riassetto del vecchio bacino portuale che, con il taglio del secondo braccio del vecchio molo foraneo e la chiusura della vecchia imboccatura, fu modificato. La nuova variante prevedeva due nuovi sporgenti, oltre le calate di riva, ed un terzo sporgente sul vecchio braccio del molo foraneo, banchinato sul lato di ponente.

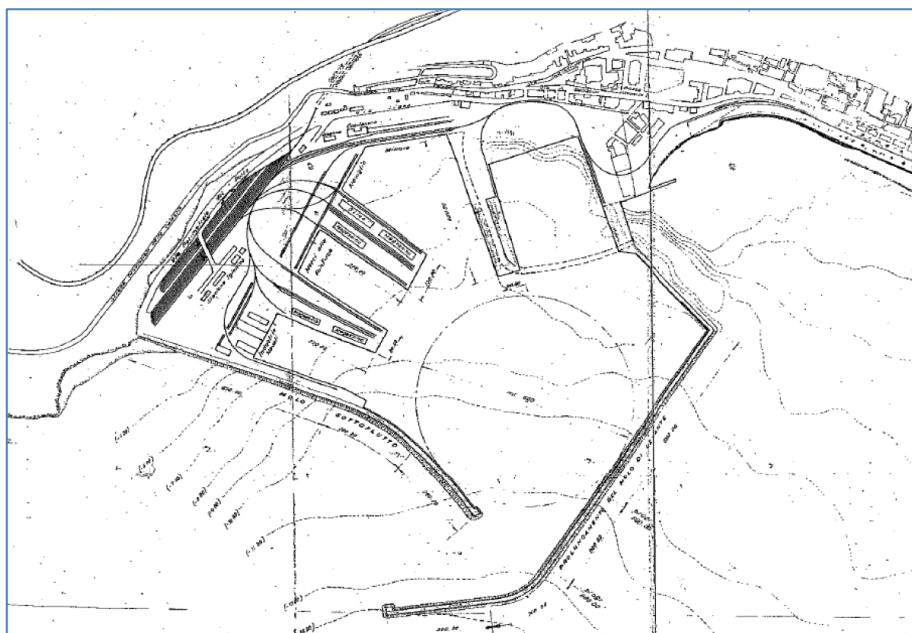


Fig.4 Variante del 1964 al PRP 1947

Nel 1974, a cura della Sez. OO.MM. del Genio Civile, fu elaborata una variante approvata in linea tecnica dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto 17/07/1974, n. 444 e successivamente con il Decreto Interministeriale 10/12/1974, n. 32635. Tale variante modificava, rispetto alla precedente soluzione, la conformazione dei banchinamenti interni. In particolare, essa prevedeva la costruzione di un nuovo molo foraneo di Levante e di un nuovo molo foraneo di Ponente.

Autorità Portuale di Salerno

(Legge n. 84/94; D.P.R. 23/06/00 in G.U. n. 175 del 28/07/00)

grande sporgente di forma trapezia, al posto dell'originale prevista dalla precedente variante, e la realizzazione di due nuove darsene a forma rettangolare, di dimensioni pressoché uguali, oltre a un nuovo molo di levante. Il piano di massima del 1974, approvato dal Consiglio di Amministrazione del Porto di Salerno, prevedeva la realizzazione di due nuove darsene a forma rettangolare, di dimensioni pressoché uguali, oltre a un nuovo molo di levante. Tale piano non indicava alcuna batimetria di progetto né non forniva indicazioni sulla profondità del molo di levante. Il piano di massima del 1974, approvato dal Consiglio di Amministrazione del Porto di Salerno, prevedeva la realizzazione di due nuove darsene a forma rettangolare, di dimensioni pressoché uguali, oltre a un nuovo molo di levante. Tale piano non indicava alcuna batimetria di progetto né non forniva indicazioni sulla profondità del molo di levante.

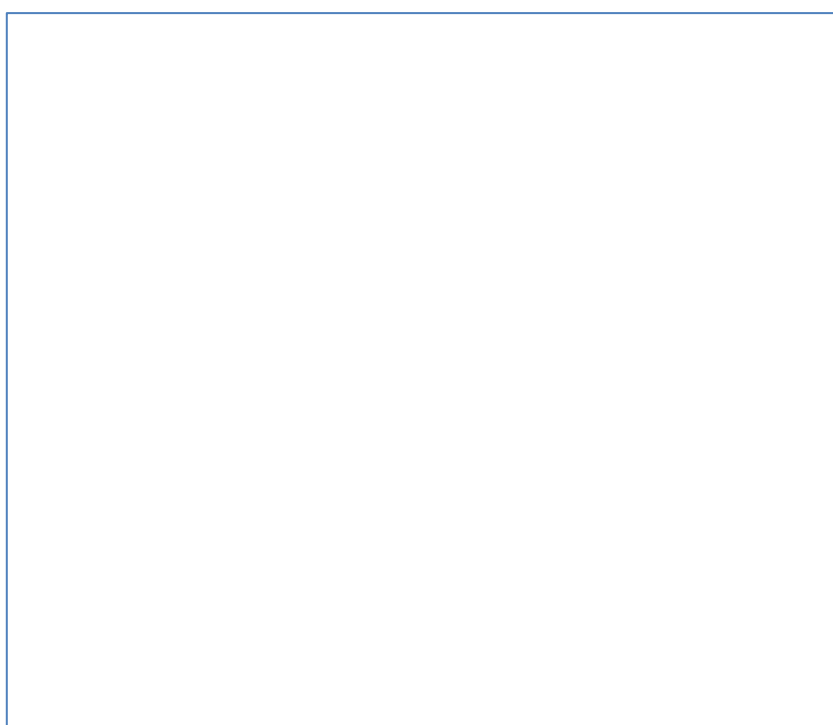


Fig5 PRP del 1974 ed oggi vivente

Nel frattempo il Porto di Salerno veniva iscritto nella la classe della IIa categoria dei porti nazionali (Decreto Interministeriale del 22 luglio 1975, registrato alla Corte dei Conti il 29 marzo 1975, registro L.P.P., foglio 237).

Il primo tratto del molo foraneo di Ponente e proseguì negli anni successivi con il prolungamento del vecchio molo di Levante per la costruzione del nuovo molo di sopraflutto.

Dopo un periodo di stasi dei lavori, gli stessi furono ripresi nel 1969 con finanziamenti disposti dalla Cassa per il Mezzogiorno e procedettero senza alcuna interruzione, con la realizzazione di

