



CAPITANERIA DI PORTO – GUARDIA COSTIERA SALERNO

18 AGOSTO 1908 - CENTENARIO DELLA COSTITUZIONE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI SALERNO.

1. Siamo nel 1908. La situazione sociale ed economica in Italia era abbastanza complessa: il Governo Giolitti, impegnato a garantire al Paese un periodo di pace, allontanandosi dalla Triplice Alleanza e avvicinandosi a Francia e Inghilterra, affrontava i problemi:

- della paralisi delle grandi fabbriche;
- degli scioperi e serrate, con scontri anche gravi;
- delle nuove correnti anticlericali moderniste;
- della crisi balcanica.

Di contro, venivano avviati importanti programmi di sviluppo, quali:

- il miglioramento della sanità pubblica;
- l'aiuto alle classi meno abbienti;
- l'avvio di grandi opere pubbliche, tra cui l'acquedotto pugliese.

Sempre in quell'anno, la Marina Militare otteneva, un finanziamento di 160 milioni di lire per potenziare la flotta, con l'armamento della San Marco, Dante Alighieri, Giulio Cesare e della Leonardo Da Vinci.

Nella provincia di Salerno, la crisi economica e i disagi sociali venivano avvertiti meno. Infatti, il territorio, già fiorente prima dell'unificazione del Regno, era soprannominato "la Manchester delle Due Sicilie", per l'avanzato livello di industrializzazione della lavorazione del cotone; inoltre vi erano i pastifici, le cartiere, le fonderie e altre realtà produttive della Valle dell'Irno e dell'Agro Nocerino Sarnese.

2. Da oltre 40 anni, esattamente dal 20 luglio 1865, le Capitanerie di porto erano un unico Corpo costituito dalla fusione del personale dello "*Stato Maggiore de' Porti*" e dei "*Consoli e Viceconsoli di Marina*", questi ultimi erano degli impiegati civili posti a capo dei circondari marittimi.

Con il passare del tempo, l'organizzazione veniva sempre più ridefinita, fino a raggiungere, con il Regio Decreto 540 del 18 agosto 1908 (il ricordo di oggi), la

consistenza di 30 compartimenti marittimi, tra cui quello di Salerno, in sostituzione dell'esistente circondario marittimo retto da un funzionario civile con la qualifica di Console di Marina.

In realtà, in quegli anni era in corso un moderno assetto dei porti italiani a seguito di nuove leggi che prevedevano il rilancio delle infrastrutture portuali e, quindi, degli scambi commerciali via mare. Proprio per effetto di tali iniziative, venivano avviate delle rilevazioni statistiche per verificare dove fosse necessario destinare risorse economiche per il miglioramento delle opere portuali e, dal punto di vista organizzativo, la costituzione di uffici marittimi più importanti.

Tra queste rilevazioni, quella condotta a Salerno nel biennio 1906 – 1908, attestò il superamento della quota di 100.000 tonnellate di merci movimentate, motivo che spinse l'allora Sindaco della città il dottor Lorenzo CAVALIERO a promuovere, al Ministero della Marina, l'elevazione al rango di capitaneria dell'ufficio circondariale marittimo e, quindi, il distacco dal compartimento marittimo di Castellamare che esisteva dal 1865, come da delibera esposta nella mostra.

Con l'istituzione della capitaneria, la giurisdizione del compartimento veniva estesa a tutta la costa della Provincia, da Positano a Sapri; con due circondari marittimi quello di Salerno e di Pisciotta e con un numero di Uffici minori dipendenti superiore agli attuali, in quanto erano inclusi Praiano, Atrani, Minori, Ogliastro, Agnone, Pioppi, Capitello e Vibonati.

L'assetto territoriale, a parte la soppressione di tali uffici e di circomare Pisciotta, rimase immutato per quasi cinquant'anni; cioè fino al 1992, quando, a seguito della legge sul potenziamento degli organici del Corpo, vennero istituiti i circondari marittimi di Agropoli e di Palinuro.

Oggi il compartimento conta n. 12 comandi, ove sono impiegati circa 250 tra militari e civili, con l'impiego di 15 unità navali.

Nell'immediato futuro si conta di istituire un circondario marittimo ad Amalfi e gli uffici locali marittimi di Casalvelino e Pisciotta.

Ultimo dato, il numero dei comandanti dal 1908 ad oggi è di 45 ufficiali, con una media di un comandante ogni due anni circa.

3. Ma veniamo al porto di Salerno.

Nel 1908 tutto il traffico avveniva sul molo Manfredi e sulla banchina di Ponente, dove attraccavano i piroscafi e i velieri adibiti al cabotaggio. Lo scarico e il carico delle merci

veniva effettuato a braccia, non essendovi in porto mezzi meccanici.

I lavoratori salernitani erano organizzati in gruppi detti "Chiorme", ai quali facevano parte quegli uomini che avevano la fortuna di possedere braccia forti e robuste. Ben presto le varie "Chiorme" si trasformarono in cooperative, tra le quali la "Flavio Gioia" e "Il Tirreno".

Era questo il periodo in cui i lavoratori portuali iniziavano le manifestazioni per assicurarsi il lavoro in forma stabile, lottando la concorrenza sleale di quanti si presentavano saltuariamente sulle banchine.

Il malcontento e le lotte trovarono una definitiva risposta a livello nazionale dopo circa un ventennio, esattamente nel 1929, con l'istituzione delle compagnie portuali.

Istituzione che a Salerno si realizza nel gennaio del 1931 con il raggruppamento delle cooperative "Flavio Gioia" e "Il Tirreno". La compagnia portuale salernitana venne denominata "Flavio Gioia", costituita da 122 lavoratori permanenti e 99 occasionali.

Con la seconda guerra, il porto di Salerno viveva dei momenti molto difficili: ai disastri dei bombardamenti si sovrappose il disordine strutturale ed organizzativo. Ma dopo il conflitto, partirà la ricostruzione e nel 1948 venne posata la prima pietra del nuovo porto.

Iniziava così un lungo periodo di trasformazioni ed ampliamenti non solo strutturali ma anche organizzativi, per arrivare, negli anni '60, con l'aumento dei traffici di legnami, carbone, tessili e dei prodotti delle industrie conserviere, al progetto di costruzione di un porto capace di intercettare maggiori traffici marittimi, ma in particolare di garantire gli imbarchi. Infatti, l'inadeguatezza del bacino portuale, la mancanza di idonee attrezzature, e l'insufficienza delle vie di comunicazione a terra, caratterizzavano, fino ad allora, lo scalo come porto di sbarco con un rapporto di 4 a 1 rispetto le esportazioni.

Esportazioni di cui si sentiva invece una forte necessità per corrispondere alle crescenti esigenze del settore agricolo e di quello industriale dell'entroterra.

L'attuale porto commerciale prendeva, così, forma alla fine del 1970, in quel periodo venivano movimentate più di 290.000 tonnellate di merci, di cui il 20% circa era costituito da esportazioni.

Da quell'anno il trend è sempre stato positivo, sia come tonnellaggio che tipologia di merci.

Tale favorevole circostanza determinava, nel luglio del 1975, l'iscrizione del porto nella I classe della II categoria dei porti nazionali, con l'assegnazione di risorse per la

realizzazione e il mantenimento delle infrastrutture.

Negli anni '80, il porto diventava un importante nodo logistico per l'esportazione di autovetture prodotte da Fiat e Alfa Romeo negli stabilimenti dell'Italia centro-meridionale.

Nel 1983 si aggiungevano i containers, raggiungendo, in meno di 5 anni la percentuale del 52% sul totale delle merci movimentate che nel 1988 erano di 1.600.000 tonnellate.

Proprio il positivo trend dei traffici, con il superamento dei 3 milioni di tonnellate di merci, consentì, nell'anno 2000, l'istituzione dell'Autorità portuale, esattamente a sei anni dalla riforma portuale avvenuta nel 1994. In tale contesto la nuova Autorità, dotata di personalità giuridica pubblica, veniva ad assumere compiti di gestione amministrativa del porto e di promozione commerciale dello scalo; con risultati, qui a Salerno, sicuramente eccellenti.

La crescita dei traffici risulta confermata anche negli anni successivi, con movimentazioni che passano da 4 milioni di tonnellate nel 2001 agli 8 milioni nell'anno 2005, con una prevalenza di containers e ro-ro di circa i 2/3 del totale.

Oggi il porto è tra i primi scali nazionali nel rapporto metri lineari di banchina, numero di navi e merci movimentate.

I dati nell'ultimo anno sono:

- i 2200 metri di banchine operative;
- i 2.856 navi arrivate e partite;
- i quasi 11 milioni di tonnellate di merci movimentate;
- i 300.000 passeggeri transitati.

Nell'ambito portuale operano:

- una corporazione piloti, istituita nel 1910, oggi con 5 piloti;
- un gruppo ormeggiatori, istituito nel 1952, oggi con 13 uomini;
- una società di rimorchio presente dal 1964, con 4 unità;
- 15 agenzie marittime;
- 10 imprese portuali.

Il futuro, vedrà ulteriormente modificate alcune delle caratteristiche dello scalo, con il completamento della costruzione dell'edificio destinato alla stazione marittima, la realizzazione di una banchina lunga 725 metri per lo scalo crocieristico, l'approfondimento dei fondali fino a circa 16 metri, l'allargamento dell'imboccatura e il potenziamento del molo "3 gennaio" per una lunghezza di circa 240 metri.