

LA SPEZIA

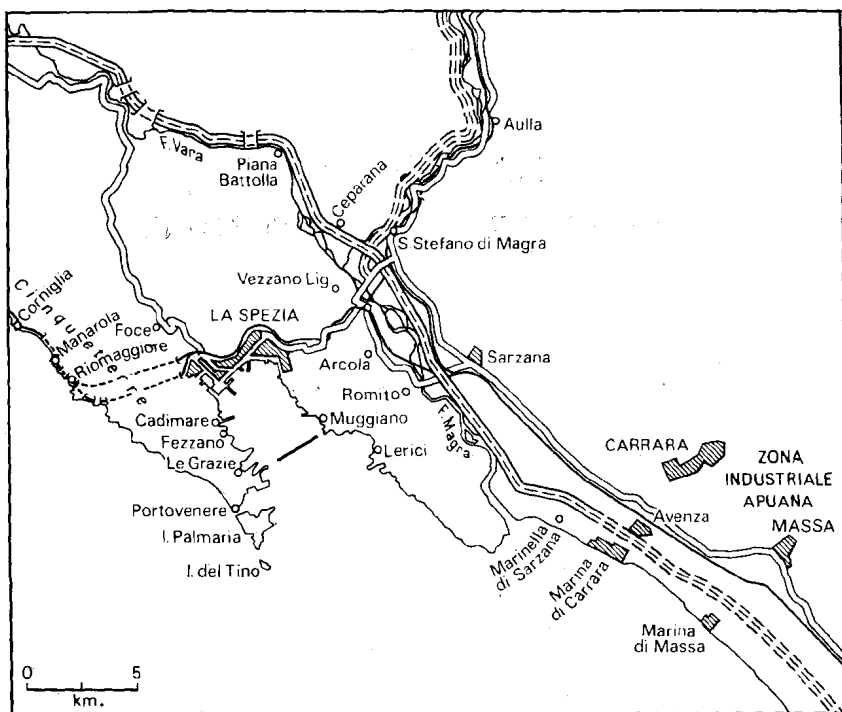
EVOLUZIONE RECENTE DEL PORTO (*)

Premessa. — Il porto mercantile de La Spezia fu, nella sua fase originaria, una diretta conseguenza del porto militare, in quanto l'impulso alla sua costruzione venne appunto dalla necessità di assicurare i rifornimenti a quel complesso strutturale che costituiva la base militare. Successivamente, per quanto la posizione de La Spezia, situata al confine fra la Liguria e la Toscana, e la lunga tradizione dei porti di Genova e Livorno non lasciasero prevedere un notevole sviluppo del suo traffico mercantile, lo scalo spezzino assunse una sempre più spiccata fisionomia commerciale, che si consolidò via via con il volgere degli anni, nonostante le distruzioni causate dalla seconda guerra mondiale, le quali riportarono a zero, nel 1945, l'attività portuale.

Le fasi di questa evoluzione sono già state messe in evidenza da L. Pedrini (1); ora io intendo analizzare lo sviluppo, assai rimarchevole, dei traffici nel corso degli ultimi quindici anni e l'insorgere di problemi nuovi per la necessità di potenziamento delle strutture portuali in vista di un ulteriore aumento del tonnellaggio delle merci manipolate nello scalo e, soprattutto, di quelle sbarcate. Questo rappresenterebbe ovviamente la diretta conseguenza di un ampliamento del retroterra del porto de La Spezia, favorito dalla costruzione di alcune vie di comunicazione d'im-

(*) Quest'indagine è stata condotta nel quadro delle ricerche previste dalla Commissione di studio del Comitato dei Geografi Italiani per i porti e i sistemi portuali.

(1) L. PEDRINI, *I porti delle riviere liguri*, « Mem. Geogr. Econ. », XVI, Napoli, C.N.R., 1957, pp. 99. Si veda anche G. FERRO, *La Spezia. Appunti di geografia urbana*, in « Ann. di Ricerche e Studi di Geogr. », Genova, 1959, pp. 103-134; cfr. pp. 123 e segg.



LA SPEZIA E IL SUO RETROTERRA.
(Cartina orientativa).

portanza fondamentale per un migliore suo collegamento sia con gli altri porti liguri-tirrenici, sia, attraverso l'Appennino, con le regioni della Pianura Padana, fino — ma questo, forse, in via puramente ipotetica — ad alcune regioni dell'Europa centrale.

L'evoluzione dei traffici dal 1955 ad oggi. — Il porto de La Spezia ha avuto nel periodo 1955-1970 uno sviluppo del suo traffico complessivo che, dopo quello di Genova, è il più considerevole tra quelli dei porti liguri e, comunque, uno dei più rilevanti d'Italia. Questa tendenza generale all'aumento mostra un andamento non regolare, nel senso che, mentre fino al 1963 l'incremento dei traffici è risultato costante e senza sbalzi eccezionali da un anno all'altro, nei due anni successivi il movimento commerciale globale ha registrato un fortissimo aumento, rispetti-

vamente del 33,6% e del 17%. Gli incrementi registrati negli anni suddetti hanno fatto salire la quantità delle merci imbarcate e sbarcate ad un totale superiore a 10.000.000 di tonn., il che ha collocato, nel 1964-1965, il porto de La Spezia al quinto posto nella graduatoria degli scali nazionali, preceduto soltanto da Genova, Augusta, Venezia e Napoli (2). Ma nel corso degli anni più recenti il traffico complessivo non ha subito ulteriori decisivi aumenti, anche se nel 1970, dopo un'accentuata flessione nell'anno precedente, esso ha toccato il livello massimo finora raggiunto, onde attualmente lo scalo de La Spezia figura all'ottavo posto nella graduatoria suddetta, preceduto da quelli di Genova, Augusta, Trieste, Venezia, Taranto, Napoli e Savona (3).

Il rapporto tra imbarchi e sbarchi, durante gli ultimi dieci anni, ha anch'esso subito rimarchevoli cambiamenti: mentre, infatti, fino al 1959 le merci imbarcate costituivano oltre il 30% del totale, a partire dal 1960 tale percentuale è andata progressivamente diminuendo (nel corso degli ultimi anni anche i valori assoluti hanno mostrato una tendenza alla diminuzione) fino a raggiungere nel 1970 il 24,7%; valore ancora relativamente elevato, tuttavia, se paragonato, ad es., con quelli degli altri porti liguri (4).

Le correnti di traffico marittimo che affluiscono a La Spezia hanno origine essenzialmente da altri Stati: oltre gli otto decimi delle merci sbarcate nel 1969 hanno infatti provenienza estera.

Fra le aree che costituiscono l'avanmare del porto spezzino assume il maggior rilievo, per quanto riguarda le provenienze, quella del Vicino e Medio Oriente, con 2.500.000 tonn., costituite, ovviamente, in massima parte da combustibili liquidi greggi. Infatti i paesi del Golfo Persico, nonostante la perdurante chiusura del Canale di Suez e la sempre maggiore potenzialità estrattiva degli Stati nord-africani, conservano la preminenza nei rifornimenti.

(2) ISTAT, *Statistica della navigazione marittima*, XX, 1965, Roma, Tip. Failli, 1967; *La Spezia al quinto posto fra i porti della Penisola*, in «Il Secolo XIX», Genova, 2 febbraio 1965.

(3) ISTAT, *Statistica della navigazione marittima*, XXIII, 1968, Roma Tip. Failli, 1970.

(4) La percentuale degli imbarchi rispetto al traffico complessivo, per i porti di Genova e Savona, era nel 1969 rispettivamente pari al 13,1% e al 7,5%.

TAB. 1

MOVIMENTO DEL PORTO MERCANTILE DE LA SPEZIA
NEGLI ANNI 1955-1970 (in tonn.)

ANNI	Merci sbarcate	Merci imbarcate	Totale
1955	2.827.752	1.227.257	4.055.009
1956	2.916.489	1.185.746	4.102.235
1957	3.583.861	1.327.152	4.911.013
1958	3.409.297	1.600.538	5.009.835
1959	3.228.657	1.614.213	4.842.870
1960	3.721.065	1.546.856	5.267.921
1961	3.967.773	1.581.622	5.549.395
1962	4.354.031	1.657.914	6.011.945
1963	4.817.658	1.631.578	6.449.236
1964	6.158.722	2.438.867	8.597.589
1965	6.945.685	3.114.852	10.060.537
1966	7.535.585	3.067.296	10.602.881
1967	8.079.133	3.172.261	11.251.394
1968	8.378.674	2.622.459	11.001.133
1969	8.096.938	2.212.445	10.309.383
1970	8.640.248	2.840.602	11.480.850

nimenti di petrolio greggio ai porti del Mar Ligure. Per tutti gli altri porti italiani, invece, con la sola eccezione di Taranto, gli approvvigionamenti avvengono oggi soprattutto nell'ambito del bacino del Mediterraneo (5).

Seguono nella graduatoria, per gli arrivi a La Spezia, i paesi dell'Europa settentrionale e occidentale, con 1.600.000 tonn. (soprattutto carbone, rottami e materiali per l'edilizia) e i paesi del bacino del Mediterraneo, con 1.500.000 tonn. (petrolio in primo luogo, poi, a distanza, semilavorati della siderurgia, concimi naturali ed altre merci). Quantitativamente più modeste sono le correnti di importazione provenienti dalle Americhe: circa 800.000 tonn. (carbone e cereali soprattutto) dall'America Settentrionale, e meno di 500.000 (combustibili liquidi in gran

(5) ISTAT, *Statistica della navigazione marittima*, XXIII, 1968, cit.; cfr. pp. 174-234.

parte, ma anche cereali) dall'America Centrale e Meridionale. Più di 1.000.000 di tonn. di merci, in prevalenza generi alimentari, cereali, minerali metallici e salgemma, è arrivato inoltre dagli altri porti nazionali.

Quanto al traffico all'imbarco, soltanto poche decine di migliaia di tonnellate si sono dirette, sempre nel 1969, verso l'estero (e ciò pone in evidenza una notevole diminuzione rispetto agli anni passati), mentre ben il 97% delle merci spedite via mare, in gran parte prodotti della raffinazione del petrolio, si è diretto verso gli altri porti italiani (6).

Ma ciò che senza dubbio desta maggior interesse, più dell'esame puro e semplice dell'evoluzione quantitativa dei traffici, è l'analisi delle varie componenti merceologiche che di tale evoluzione sono all'origine.

Il considerevole recente aumento del volume dei traffici che, come è già stato messo in evidenza, ha interessato il porto de La Spezia, è in massima parte da attribuire alle merci di massa (oli combustibili e carbone), le quali, ai fini dell'economia portuale, si traducono in un apporto limitato e, comunque, notevolmente inferiore a quello di cui sono suscettibili i traffici delle merci cosiddette « ricche ». Questa considerazione, se sminuisce ovviamente, almeno in parte, l'importanza dei traffici dal punto di vista degli operatori portuali, non incide tuttavia in egual misura sull'importanza e l'estensione della funzione commerciale del porto de La Spezia, dato anche che proprio le merci più « povere » sono quelle che maggiormente risentono dell'incidenza dei costi di trasporto.

Il traguardo del milione di tonnellate di petrolio greggio sbarcato venne superato, per la prima volta, nel 1953, con un incremento, rispetto all'anno precedente, di oltre il 57%; a partire da tale anno la crescente importanza di questa voce merceologica nella composizione del traffico complessivo non conobbe soste. In relazione a questo tipo di merce, il 1964 fu un anno particolarmente importante per lo scalo spezzino: entrarono infatti in funzione nuovi grandi complessi che interessano diret-

(6) Tutti i dati fin qui esposti sono stati tratti da CAM. DI COMM. IND. ARTIG. E AGRIC. DI LA SPEZIA, *Il porto mercantile di La Spezia nel corso del 1969*, in « Rass. Commerciale », La Spezia, 1970, n. 1, pp. 8-41.

tamente il settore dei combustibili liquidi. Nel corso di quell'anno l'incremento degli sbarchi rispetto al 1963, pari a 1.300.000 tonn., rispecchiò quasi esattamente l'aumento delle importazioni petrolifere, che raggiunsero i 4.400.000 tonn. Questo quantitativo rappresentava quasi il 72% del totale degli sbarchi, ma tale percentuale, nonostante l'ulteriore aumento delle quantità assolute, era destinata a diminuire negli anni successivi a causa della maggiore consistenza che venivano via via assumendo altre voci (cereali, carbone e merci varie soprattutto), a testimonianza di un sia pur lento processo di diversificazione dei traffici che sta interessando, da qualche anno, il porto spezzino. Nel 1970, infatti, le importazioni di petrolio greggio hanno rappresentato solo il 63% degli sbarchi, percentuale pressoché uguale a quella riscontrabile nel porto di Livorno e inferiore a quella di altri porti non esclusivamente petroliferi italiani, quali Savona, Genova, Napoli, Ravenna e Trieste. La comunque costante ascesa degli sbarchi di petrolio greggio si spiega sia con l'entrata in funzione della centrale termoelettrica dell'E.N.E.I. e della raffineria della S.P.I. (Società Petrolifera Italiana) di Ponte d'Arcola, sia con l'aumentata potenzialità di lavorazione degli impianti della raffineria della Shell, che è una delle maggiori in Italia (7). Le importazioni di tale raffineria, infatti, sono ammontate nel 1969 a quasi 3.500.000 tonn., pari ai due terzi del petrolio greggio sbarcato in quell'anno. La maggior parte di questo combustibile liquido è di provenienza vicino-orientale e viene imbarcato nei porti di Mina' al-Ahmadi, nel Kuwait, e di Halul, nel Qatar, oppure nei porti mediterranei di Baniyas e Tripoli di Siria, ove arriva, mediante oleodotti, il greggio irakeno. Una modesta quantità è giunta, sempre nel 1969, anche da Puerto Miranda, nel Venezuela (8).

(7) La raffineria della Shell Italiana S.p.A., adibita alla lavorazione del greggio per la produzione di benzina, combustibile per turboreattori, gasolio e altri derivati del petrolio, ha una capacità annua di lavorazione pari ad oltre 5.000.000 di tonn., anche se, ovviamente, le quantità effettivamente lavorate risultano inferiori. Dispone di un complesso di tubazioni lunghe circa 2 km. per lo scarico del greggio e l'imbarco dei prodotti raffinati, tubazioni che collegano la raffineria stessa al porto mercantile, ove un pontile lungo 290 m. consente l'attracco temporaneo di due petroliere da 55.000 tonn.

(8) La ripartizione, secondo i porti di provenienza, del petrolio greggio impor-

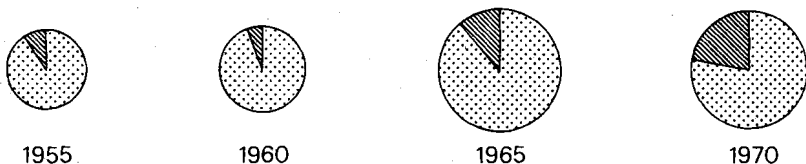
La seconda voce merceologica, in ordine di importanza, nella composizione degli sbarchi è rappresentata dal carbone, il cui traffico è stato caratterizzato, fino al 1965, da una notevole regolarità dei quantitativi sbarcati, avendo questi oscillato tra 600.000 e 800.000 tonn., con rare puntate al di fuori di questi valori. L'incidenza del carbone è stata pertanto, fino a quell'anno, in continua diminuzione, dato l'aumento del traffico complessivo (28,5%, nel 1955; 9,6%, nel 1965). Ma nel corso dei tre anni seguenti gli sbarchi di carbone aumentarono rapidamente, raggiungendo 1.400.000 tonn. nel 1968, ossia il 16,5% del totale delle importazioni.

La maggior parte degli sbarchi è stata effettuata per la centrale termoelettrica dell'E.N.El. e per la Società Cokapuania, che importa carbone e lo avvia, per ferrovia, alla zona industriale apuana per la produzione di coke, di gas a scopi industriali e domestici e di altri sottoprodotti quali catrame, solfato ammonico e benzolo. La realizzazione del silo per la discarica automatica del carbone, silo costruito appunto dalla Società Cokapuania, lungo il lato di levante della Calata Paita, ha assicurato negli anni più recenti al porto de La Spezia una costante e consistente corrente di importazione di fossile che, altrimenti, avrebbe preso, con ogni probabilità, altre direzioni (Livorno, oppure la stessa Marina di Carrara, qualora la Cokapuania avesse provveduto ad attrezzare adeguatamente tale scalo). Si noti che, attraverso il silo, passa annualmente una quantità di carbone molto superiore a 500.000 tonn. Esiste poi una terza corrente di importazione di carbon fossile che, se è la più esigua sotto il profilo quantitativo, riveste tuttavia discreta importanza per l'economia locale, perché parte di essa, di varia provenienza, alimenta la F.A.C. (Fabbrica Agglomerati Carbone, di Arcola), industria specializzata nella produzione di coke per uso domestico, mentre il rimanente, di provenienza polacca, va, per ferrovia, a industrie della Pianura Padana e della Toscana.

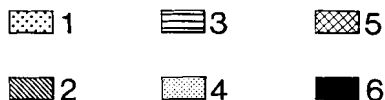
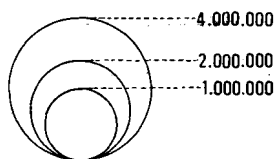
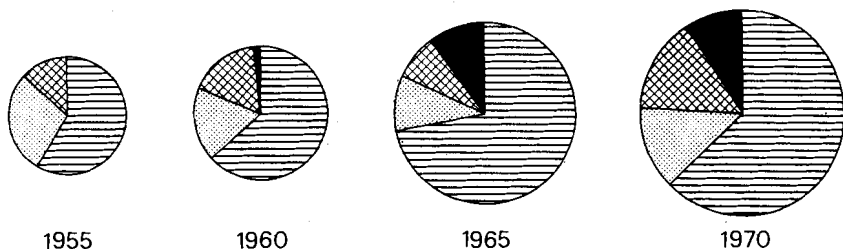
Nel 1969, però, la quantità di carbone importato è calata

tato nel 1969 dalla raffineria della Shell è la seguente: Mina' al-Ahmadi, oltre 2.000.000 di tonn.; Halul, 500.000 tonn.; Banias e Tripoli di Siria, 700.000 tonn. complessive; Puerto Miranda, poco più di 200.000 tonn.

IMBARCHI



SBARCHI



MOVIMENTO COMMERCIALE PER VOCE MERCEOLOGICA.

Imbarchi: 1, prodotti raffinati del petrolio; 2, altre merci.

Sbarchi: 3, oli combustibili; 4, carbone; 5, altre merci; 6, cereali.

di nuovo quasi ai livelli precedenti al 1966, e ciò è dipeso principalmente dal fatto che la centrale termoelettrica dell'E.N.El., avendo accantonato negli anni precedenti forti scorte di combustibile, nel corso di tale anno ne ha rallentato l'importazione. Nel 1970, infatti, quasi normalizzata la situazione delle scorte di quella centrale, gli sbarchi di carbon fossile hanno nuovamente superato il milione di tonnellate. Non si può, comunque, fondatamente pensare ad ulteriori cospicui sviluppi di questo tipo di traffico, a causa della sempre più accentuata concorrenza di altre fonti energetiche, quali i sottoprodotti del petrolio (per alcuni usi industriali e per riscaldamento) e l'energia elettrica (per la trazione ferroviaria).

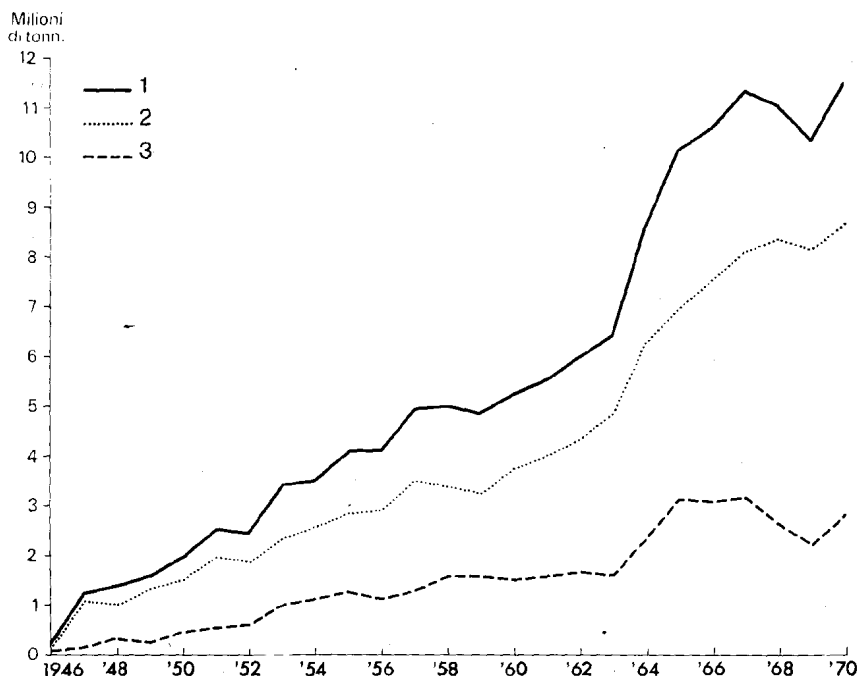
Un'altra voce che ha largamente contribuito allo sviluppo dei traffici portuali nel corso degli anni recenti è quella dei cereali. Questa voce figurava infatti, fino al 1963, nella statistica degli sbarchi con quantità del tutto irrisorie. Soltanto nel 1961 si erano superate, e di poco, 100.000 tonn., per calare nell'anno successivo ad un livello nettamente inferiore. Ma l'entrata in funzione di due silos cerealicoli, uno della Ditta Ferruzzi, di Ravenna, e l'altro della SO.SI.MA.GE. (Società dei Silos dei Magazzini Generali) (9), avvenuta rispettivamente nel secondo semestre del 1963 e verso la fine del 1968, è valsa ad assicurare al porto l'acquisizione di un cospicuo movimento di cereali. Le 800.000 tonn. di tali prodotti importate nel 1970, in massima parte dagli Stati Uniti, dal Canada e dall'Argentina, e destinate soprattutto all'entroterra emiliano, lombardo e veneto, ma anche toscano, hanno rappresentato ben il 9,3% degli sbarchi.

L'aumento delle importazioni di cereali cui è stato interessato lo scalo spezzino ha fatto retrocedere al quarto posto un gruppo merceologico che ha sempre avuto un peso notevole nella quantità totale delle merci sbarcate: si tratta dei minerali metallici, rottami, prodotti metallurgici e siderurgici. Sono compresi in questo gruppo i minerali di piombo, di provenienza sarda, greca e nord-africana, che hanno alimentato ed alimentano le fonderie di Pertusola, le quali svolgono la propria attività industriale sin dal secolo scorso. Risalgono, invece, ad epoca più recente le importazioni di metalli semilavorati e di rottami ferrosi provenienti dagli altri porti del Mediterraneo e destinati, per la maggior parte, alle industrie del retroterra spezzino.

In merito a questa voce si deve notare il fortissimo aumento che hanno registrato gli sbarchi nel corso del biennio 1969-1970, in cui si è superato, globalmente, il milione di tonnellate, più del doppio rispetto al biennio precedente (10). Una generale tendenza

(9) Il silo cerealicolo Ferruzzi, costruito lungo la Calata Paita, è composto da 28 celle cilindriche disposte su due file parallele, con capacità complessiva di 40.000 tonn. Il silo della SO.SI.MA.GE., alla testata del Molo Garibaldi, dispone invece di 38 celle con capacità complessiva di oltre 30.000 tonn. Lo scaricatore mobile di cui quest'ultimo silo è dotato consente anche il carico delle navi, al ritmo di 400 tonn. all'ora.

(10) Le minori tariffe portuali hanno convogliato verso il porto spezzino considerevoli quantitativi di rotoli di lamiera, provenienti via mare dall'Europa nord-



MOVIMENTO COMMERCIALE DAL 1946 AL 1970.

1, totale; 2, sbarchi; 3, imbarchi.

(Per il periodo 1946-1955 il diagramma è tratto da L. PEDRINI, *op. cit.*, p. 65).

alla diminuzione hanno invece fatto registrare, dal 1965 ad oggi, i fosfati e i fertilizzanti, di provenienza nord-africana, destinati soprattutto ai complessi industriali emiliani per la produzione di concimi fosfatici a scopo agricolo, al contrario di quanto è avvenuto per le cosiddette merci varie, comprendenti prodotti chimici, alimentari, materiali refrattari, ecc., i cui arrivi sono in continuo aumento (11).

Completamente scomparse invece, fin dal 1963, dal quadro merceologico del movimento commerciale del porto sono le fibre

occidentale e destinati alle industrie siderurgiche dell'Italia settentrionale, e che negli anni precedenti erano sbarcati nei porti di Genova e di Savona.

(11) Gli sbarchi di tali prodotti sono stati nel 1970 rispettivamente di 108.357 e di 548.975 tonn., con una variazione rispetto al 1969 del -22,8% e del 27,7%.

tessili, dato che lo iutificio della Montecatini, che fino ad allora si riforniva attraverso il porto della materia prima di provenienza indiana e pakistana, ha successivamente convertito i propri impianti, dedicandosi soprattutto al settore della plastica.

Come già si è avuto occasione di rilevare, il movimento mercantile del porto de La Spezia è caratterizzato, rispetto a quello degli altri scali liguri, da una percentuale relativamente elevata degli imbarchi. Le merci imbarcate nel 1970 hanno rappresentato, infatti, quasi un quarto del traffico totale (e le percentuali degli anni precedenti mostrano quasi sempre valori anche maggiori). Tale elevata aliquota è determinata soprattutto dalla spedizione via mare di ragguardevoli quantitativi di prodotti derivati dalla raffinazione del petrolio, i quali costituiscono appunto, con oltre 2.000.000 di tonn., la voce largamente predominante nella composizione degli imbarchi, rappresentandone da sola ben il 77,6%.

I prodotti della raffinazione del petrolio imbarcati nel porto spezzino provengono pressoché esclusivamente dalla raffineria della Shell, in quanto la S.P.I. di Arcola produce benzina greggia che viene inviata, per mezzo di un oleodotto interrato, della lunghezza di circa 100 km., allo stabilimento di Fornovo di Taro (Parma), ove viene sottoposta ad ulteriori processi di raffinazione (12).

Le correnti di traffico all'imbarco formate da questi prodotti si dirigono, in massima parte, verso altri porti nazionali. Il ramo di gran lunga prevalente (oltre 1.000.000 di tonn. nel 1969) è quello che fa capo a Genova. Qui sorge un grande deposito dal quale i prodotti raffinati vengono successivamente distribuiti nell'entroterra. Altri rami di consistenza quantitativa all'incirca eguale sono quelli diretti verso Vado Ligure, Civitavecchia e Fiumicino. Quantità inferiori si sono dirette, sempre nel 1969, verso Napoli, Livorno e alcuni porti sardi, Cagliari e Porto Torres in primo luogo. Molto esigue sono invece le spedizioni verso l'estero, rappresentate da poche decine di migliaia di tonnellate,

(12) Tale oleodotto, che ha origine ad Arcola, corre in gran parte nella valle della Magra, a sud dell'Appennino Ligure, scavalca quest'ultimo a una quota di circa 1000 m. e raggiunge Fornovo seguendo la valle del Taro.

dirette soprattutto verso i Paesi Bassi (Rotterdam) e la Gran Bretagna (Haven). Questa modesta corrente di traffico a carattere internazionale è determinata pressoché esclusivamente dalla necessità di smaltire eventuali eccedenze della produzione rispetto alla domanda interna.

Tra le altre voci merita particolare considerazione, sempre per quanto riguarda gli imbarchi, quella dei cereali. Infatti, mentre fino al 1969 i cereali imbarcati hanno raggiunto quantità del tutto trascurabili, nel corso dell'anno seguente oltre 300.000 tonn., provenienti soprattutto dalla Lombardia e dal Veneto, sono state esportate verso l'Egitto, la Turchia, la Tunisia e lo Yemen da parte della SO.SI.MA.GE., che dispone, come ho già ricordato, di impianti atti anche al carico delle navi.

Da ricordare anche la voce « merci varie », le cui spedizioni, assai modeste fino al 1963, hanno registrato nel corso degli anni successivi notevoli incrementi, fino a costituire, nel 1970, poco meno di un decimo degli imbarchi. Le destinazioni prevalenti sono i porti della Sardegna, ma si raggiungono aree più lontane, quali il Mar Nero, l'Africa occidentale e l'America Centrale e Meridionale.

Il rimanente 2% delle esportazioni è rappresentato da modeste quantità di fertilizzanti e di prodotti metallurgici.

Per quanto riguarda il movimento delle navi nello scalo spezzino, la tendenza all'aumento registrata dal dopoguerra fino al 1955 ha persistito anche negli anni successivi, fino a far registrare, nel 1967, 2878 unità (erano state 1621 nel 1956). Nei due anni seguenti, invece, il fenomeno ha subito una brusca inversione: ciò è da porre in rapporto con l'aumento della stazza media delle navi.

La bandiera italiana prevale nettamente come numero: nel 1969 su 2120 unità arrivate, ben 1470, ossia quasi il 70%, battevano bandiera nazionale. Seguivano, a distanza, nell'ordine, le bandiere liberiana, greca, olandese, sovietica, tedesca e panamena.

La situazione appare invece diversa se ci si riferisce alla stazza netta o alla quantità delle merci sbarcate: infatti la stazza

complessiva delle navi italiane corrisponde al 42,7% di quella totale (che è stata, sempre nel 1969, di quasi 5.500.000 tonn.) e le merci scaricate da navi con bandiera nazionale costituiscono appena il 23,5% degli sbarchi. Alla bandiera liberiana spetta il 28,4% del movimento di merci in arrivo; seguono poi, dopo quelle operanti sotto bandiera italiana, le aliquote spettanti alle navi con bandiera sovietica, norvegese, danese e greca.

Assoluto è invece il predominio della bandiera italiana nel traffico di cabotaggio (e a questo si deve il minor valore della stazza media risultante per le navi italiane rispetto a quello delle navi estere): il 98% delle merci provenienti da altri porti italiani ed oltre il 99% di quelle destinate ad essi viaggiano infatti su navi battenti bandiera del nostro Paese.

Le funzioni del porto. — Da quanto precede risulta evidente la netta supremazia del traffico cosiddetto industriale rispetto a quello di tipo commerciale. Del resto, che il porto de La Spezia fosse destinato ad assolvere una funzione prevalentemente industriale risultava già nell'immediato dopoguerra da uno studio di Guido Ferro riguardante l'eventuale creazione di una zona industriale a contatto con il porto mercantile; nel 1948, in occasione del Congresso Nazionale dei Porti, svoltosi a Napoli, egli infatti affermava: «... la città costituisce già un ambiente industriale di notevole importanza, così che la progettazione di una zona industriale in immediato contatto con il porto non è che lo spontaneo sviluppo di una favorevole situazione in atto...». Ma, ovviamente, da quell'anno, relativamente vicino nella vita dello scalo, l'evolversi dei traffici, in relazione allo sviluppo economico in generale e a quello industriale in particolare, ha causato una radicale modificazione dei problemi portuali che, pur immutati nella sostanza, hanno assunto dimensioni forse imprevedibili a quell'epoca. Mentre allora si parlava di utilizzare una zona di aree demaniali in uso alla Marina Militare (13), oggi si sente la necessità di

(13) Entro i limiti di tale area demaniale, di complessivi 120 ha., è sorta la grande centrale termoelettrica dell'E.N.E.I., su circa 84 ha. L'alimentazione di questa centrale, attualmente ultimata e la cui potenza installata è di 1.850.000 kW (il che la pone al primo posto in Italia e fra le maggiori d'Europa), richiede un

disporre di un più vasto comprensorio che possa offrire un più vitale sbocco per le materie prime che al porto affluiscono. Questo comprensorio potrebbe essere costituito, e se ne parla già da qualche tempo, dall'area quadrilatera adiacente al basso corso dei fiumi Vara e Magra e avente per vertici le località di Piana Battolla, Ceparana, Arcola e Sarzana, che sono già abbastanza favorite quanto a vie di comunicazione con l'entroterra. E il fatto che in quest'area sia recentemente sorto un certo numero di medie e piccole industrie, fra le quali la raffineria della S.P.I. e alcuni complessi chimici e meccanici, costituisce la prova migliore che il porto de La Spezia, sempre alle prese, come del resto tutti gli altri porti liguri, con problemi di spazio, proprio in tale area potrà avere più ampio respiro per la propria funzione industriale. Tale funzione però, oggi come oggi, è ancora assicurata in prevalenza da un complesso di industrie che sorge nell'ambito di quella che ora è la zona industriale spezzina, la quale si estende a levante dell'attuale porto mercantile e giunge fino alla baia di Pertusola, avendo praticamente il proprio limite segnato, verso l'interno, dalla strada statale « Aurelia ». Però, mentre lungo la fascia costiera gli insediamenti industriali si susseguono pressoché senza soluzione di continuità, verso l'interno, invece, si alternano spesso con quartieri residenziali. In questa attuale zona industriale sorgono complessi di settori diversi, con prevalenza di quello metalmeccanico, nel quale risaltano alcune tra le maggiori industrie spezzine: la più che secolare Società Mineraria e Metallurgica di Pertusola, che occupa circa 350 addetti e che si dedica alla lavorazione del piombo; la O.T.O. Melara S.p.A., con oltre 1500 addetti, specializzata nella produzione di armi portatili e di artiglierie; la Termomeccanica Italiana (1000 addetti, circa), che produce impianti frigoriferi industriali e compressori; la San Giorgio (500 addetti), volta alla produzione di elettrodomestici. Ma nell'ambito di tale settore produttivo rientrano pure il cantiere navale dell'Ansaldo e altre numerose minori imprese

quantitativo giornaliero di 15.000 tonn. di carbone o di 10.500 tonn. di olio combustibile. Di conseguenza l'E.N.E.I. ha costruito un idoneo pontile che, collegato con la centrale per mezzo di nastri trasportatori, consente un rapido scarico automatico del carbone.

che si occupano di costruzioni, trasformazioni, riparazioni e demolizioni navali e le cui installazioni si succedono lungo la costa. Alcune di esse sorgono entro l'area destinata all'espansione del porto mercantile e dovranno quindi cercare altrove la loro ubicazione, quando il piano regolatore del porto troverà concreta attuazione.

Il settore dell'industria elettrica è rappresentato dalla più volte ricordata centrale termoelettrica dell'E.N.El., lo scarico delle cui ciminiere ha contribuito notevolmente a determinare anche a La Spezia l'inquinamento atmosferico, mentre nel settore tessile spicca lo iutificio della Montecatini, che da qualche anno si dedica però, come già detto, prevalentemente alla produzione di materie plastiche. Né mancano industrie di altri settori, come lo Stabilimento Verzocchi, per la fabbricazione di materiali refrattari, e le Officine Galileo, che producono lenti, cannocchiali ed altri strumenti di precisione. Nell'ambito del settore petrolchimico, infine, opera la pure ricordata raffineria della Shell che, anche se non collocata nell'attuale zona industriale, può esser considerata una sua appendice, spostata ad occidente dell'area portuale, al di là della fascia residenziale, ma quasi a contatto con essa.

Questi impianti industriali sono legati al porto mercantile da vincoli di diversa intensità; anzi, soltanto pochi di essi dipendono pressoché integralmente dal porto per l'approvvigionamento delle materie prime, anche se si tratta di quantitativi assai elevati: è il caso della raffineria della Shell (che spedisce via mare anche gran parte dei prodotti raffinati), della centrale termoelettrica dell'E.N.El., delle fonderie di Pertusola, che dipendono dal porto anche per un quarto circa delle proprie spedizioni, e dello Stabilimento Verzocchi. In altri casi, i rapporti con il porto sono sempre stati limitatissimi: così per la Termomeccanica, l'O.T.O. Melara e la San Giorgio, le cui materie prime (in prevalenza acciai semilavorati) provengono, per ferrovia, da altre industrie italiane del gruppo I.R.I. (dal quale tutte le imprese or ora ricordate dipendono), oppure dall'Europa centro-occidentale. Nel caso, infine, dello iutificio della Montecatini, i vincoli con il porto si sono progressivamente allentati, fino a scomparire del tutto, man mano che andava mutando l'indirizzo produttivo.

L'esame dell'andamento, negli ultimi quindici anni, dei traffici portuali ripartiti secondo la loro pertinenza al settore industriale o a quello commerciale (14) porta a interessanti conclusioni. In primo luogo, la continua evoluzione in senso positivo del flusso dei traffici cosiddetti commerciali: nell'arco di quindici anni, infatti, il volume di tale tipo di traffici si è addirittura quintuplicato (fatto pari a 100 il valore del 1955, si è arrivati nel 1969 all'indice 509), raggiungendo l'apprezzabile entità di 2.000.000 di tonn. Ciò è tanto più importante, ovviamente, se si considera che nello stesso periodo il traffico di tipo industriale è poco più che raddoppiato (100 nel 1955, 227 nel 1969), e che è stato proprio l'incremento del traffico commerciale a compensare, almeno in parte, la battuta di arresto di quello industriale negli ultimi due anni, dovuta in

(14) IL TRAFFICO DEL PORTO DE LA SPEZIA DISTINTO PER COMPONENTE FUNZIONALE (a)

TRAFFICI	1955	1958	1961	1964	1967	1969
	TONNELLATE (in migliaia)					
di tipo industriale, di cui:	3.662	4.358	4.708	7.478	9.729	8.308
prodotti petroliferi . . .	2.761	3.515	3.949	6.732	8.238	7.317
merci secche (b) . . .	901	843	759	746	1.491	991
di tipo commerciale . . .	393	532	842	1.120	1.522	2.001
complessivamente	4.055	4.890	5.550	8.598	11.251	10.309
	NUMERI INDICI					
di tipo industriale	100	119	129	204	266	227
di tipo commerciale . . .	100	135	214	285	387	509
complessivamente	100	121	137	212	277	254
	COMPOSIZIONE PERCENTUALE					
di tipo industriale	90,3	89,1	84,8	87,0	86,5	80,6
di tipo commerciale . . .	9,7	10,9	15,2	13,0	13,5	19,4
complessivamente	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(a) I dati di questa tabella sono stati tratti, per gli anni successivi al 1961, da *Struttura dei traffici e prospettive di sviluppo del porto di La Spezia*, in «Notizie I.L.R.E.S.», Genova, 1970, p. 14. I dati riguardanti gli anni precedenti sono stati da me ricavati dalla statistica ufficiale sulla base dello stesso procedimento di rielaborazione seguito nell'articolo citato.

(b) Tale voce comprende il totale del carbone, nonché un'aliquota (pari a 100.000 tonn.) dei minerali e semilavorati metallici destinati alle industrie metallurgiche (la Pertusola, in primo luogo) e dei minerali non metallici destinati a fornaci o ad industrie produttrici di materiali per l'edilizia ubicate nelle immediate vicinanze del porto.

gran parte alle minori quantità di prodotti della raffinazione all'imbarco e del carbone allo sbarco. Ne è venuta, quindi, una notevole modificazione nella ripartizione percentuale del traffico complessivo: la componente industriale ha infatti mostrato, dal 1955 ad oggi, una tendenza pressoché continua alla diminuzione (dal 90,3% nel 1955 all'80,6% nel 1969), eccezion fatta per il 1964, anno durante il quale si ebbe un notevolissimo ma occasionale incremento, come già posto in rilievo, negli sbarchi e negli imbarchi di petrolio e di prodotti della raffinazione. Per contro, ovviamente, la componente commerciale è salita dal 9,7% al 19,4% nel 1969.

Ciò non può che rappresentare un dato estremamente positivo per il porto de La Spezia, in relazione sia alla scarsa diversificazione merceologica da cui il suo traffico è tradizionalmente caratterizzato o, per meglio dire, afflitto, sia ai maggiori guadagni che la componente commerciale induce rispetto a quella industriale. E questo assume un valore ancora maggiore se si pone mente al fatto che, in termini di prospettive, è proprio la prima ad avere maggiori possibilità di espansione (15), in quanto, con l'ormai prossima entrata in funzione dell'Autostrada della Cisa e le conseguenti minori difficoltà di valico dell'Appennino, si offrirà allo scalo spezzino un ben più vasto retroterra, altamente diversificato dal punto di vista economico: naturalmente, a patto che si sappiano superare, entro un termine ragionevole di tempo, le strozzature a livello portuale che costituiscono, come si dirà, una limitazione notevole, anche se non la sola, per un organico evolversi dei traffici.

Tra le funzioni del porto de La Spezia, mentre è completamente assente quella relativa al traffico di passeggeri, merita un cenno quella peschereccia, che conserva tuttora una certa importanza. La pesca è praticata lungo tutto l'arco del golfo spezzino, ma, data la numerosità degli insediamenti a carattere industriale che si trovano lungo il suo lato di levante, tale attività prevale sul lato opposto, dove sorgono alcuni piccoli e caratteri-

(15) F. BELTRAME, *Il porto mercantile di La Spezia: attualità e prospettive*, Relaz. presentata al Convegno sul porto mercantile di La Spezia, Parma, 1970, pp. 12.

stici centri quali Portovenere, Cadimare, Le Grazie e Fezzano. In questi porticcioli, a funzione prevalentemente peschereccia, affluisce la maggior parte dei prodotti ittici sbarcati nel golfo, ma le statistiche disponibili, cortesemente fornite dalla locale Capitaneria di Porto, raggruppando gli sbarchi che avvengono nei centri suddetti con quelli che sono effettuati direttamente a La Spezia, rendono possibili soltanto considerazioni di carattere generale. Complessivamente nel 1970 sono stati sbarcati lungo l'arco occidentale del golfo oltre 20.000 q. di pesce (16) (circa 1000 q. sono affluiti nello stesso anno a Lerici), di cui solo poco più della metà è stata immessa al consumo locale; il rimanente è stato avviato verso altri mercati, soprattutto dell'Italia settentrionale.

I maggiori quantitativi di pescato sono tratti dai mari circostanti (in quanto è praticata pressoché esclusivamente la pesca costiera) nel periodo che va da maggio a settembre (2500 q. in media, mensilmente), periodo durante il quale gli sbarchi di pesce hanno permesso di far fronte non solo all'aumento della domanda locale in seguito all'afflusso dei turisti, ma anche a quello degli altri mercati.

Quanto alla ripartizione delle specie di pesce catturate, nel 1970, ad es., hanno prevalso le alici, le sardine, gli sgombri, le anguille e i cefali. Durante i mesi di luglio e agosto sono stati sbarcati, proprio a La Spezia, anche 1500 q., circa, di tonno, che rappresentano però il frutto di una pesca occasionale. Considerevoli sono stati anche gli sbarchi di molluschi (8000 q.) destinati in prevalenza al fabbisogno locale; un certo quantitativo di mitili, di cui esistono nel golfo numerose colture, è stato però avviato altrove. Sempre nel 1970, infine, sono stati pescati anche circa 800 q. di crostacei, tutti consumati localmente.

Il retroterra e le vie di comunicazione. — L'origine e l'evoluzione del porto de La Spezia sono stati condizionati, si potrebbe

(16) Un'indagine da me compiuta presso alcuni pescatori e commercianti all'ingrosso operanti in tale settore mi induce però a ritenere che i dati delle statistiche citate siano notevolmente approssimati per eccesso. Del resto, la mancanza a La Spezia di un mercato del pesce rende assai difficoltosa l'esatta rilevazione dei quantitativi dei prodotti ittici sbarcati nel suo golfo.

dire, da una contraddizione di fondo per quel che riguarda la sua posizione geografica. Infatti, se un porto rappresenta il punto di convergenza e di cambio tra i traffici marittimi e quelli terrestri (17), è facile constatare come lo scalo in questione si trovi, dal punto di vista dei primi, in una posizione senza dubbio felice, in un mare che, sia pure attraverso le alterne vicende che hanno condizionato lo svolgersi dei traffici marittimi, ha sempre conservato un'importanza notevole; ed è facile constatare altresì che, come porto naturale, La Spezia ha pochi rivali in Italia, situato com'è al fondo di un golfo ben riparato dai venti e dalle mareggiate, in cui, quindi, l'opera di sistemazione da parte dell'uomo è stata solo complementare. Ma, per quanto concerne i traffici terrestri, la situazione non è certo altrettanto favorevole. La fascia appenninica che corre parallela alla costa a breve distanza da essa limita fortemente le possibilità di collegamento de La Spezia con quella che dovrebbe essere la parte più estesa del suo retroterra e, senza dubbio, la più ricca. La barriera naturale ha sempre costituito, e costituisce tuttora, l'ostacolo primo al convergere verso lo scalo spezzino di una più intensa corrente di traffici. Né si può dire che, nel corso degli ultimi quindici anni, l'opera dell'uomo sia intervenuta nel senso di modificare in modo decisivo le sfavorevoli condizioni dell'ambiente naturale. In particolare, le opere che assumerebbero maggiore importanza dal punto di vista di un ampliamento del retroterra spezzino non sono state ancora completate o, addirittura, neppure intraprese: l'Autostrada della Cisa, della quale si parla da circa due decenni, è attualmente ancora in corso di realizzazione, anche se la sua entrata in funzione pare si possa definire ormai prossima; per quanto riguarda il raddoppio della linea ferroviaria La Spezia-Parma, del quale segnalava la necessità e l'urgenza già L. Pedrini nel suo citato lavoro, non si è finora avuto alcuno stanziamento di fondi da parte del Ministero dei Trasporti (18).

(17) U. TOSCHI, *Geografia economica*, vol. IV del *Trattato Italiano di Economia*, Torino, U.T.E.T., 1959, pp. 862; cfr. p. 320.

(18) Questo risulta da informazioni assunte presso il competente Compartimento delle Ferrovie dello Stato. E' prevista, invece, la realizzazione di altre opere, connesse con l'attuazione del piano regolatore del porto de La Spezia, in particolare di un nuovo raccordo ferroviario tra il porto e Vezzano Ligure, opere che contri-

E' chiaro che, date queste premesse, il porto de La Spezia non ha ancora fruito di un deciso allargamento del suo retroterra e che il cosiddetto « retroterra contestato », per usare un'espressione del Pedrini, è rimasto in gran parte tale.

Ma quando si parla di retroterra di un porto si pensa automaticamente alla sua estensione, alla definizione delle aree che contribuiscono a formarlo: nel caso in questione, tale delimitazione si presenta particolarmente difficile per l'incompletezza delle fonti statistiche disponibili. Esistono, infatti, i dati relativi al solo traffico ferroviario, originato dal porto, per gli anni 1963 e 1968, mentre non risulta che il movimento stradale sia sistematicamente rilevato (19).

L'esame di tali dati è comunque oltremodo interessante. Si rileva, innanzi tutto, l'intensificarsi, nel corso del periodo 1963-1968, delle relazioni tra La Spezia e il suo retroterra attraverso l'incremento del movimento complessivo di merci, passato da 1.900.000 a oltre 2.800.000 tonn. A tale incremento, di oltre il 47%, hanno contribuito, percentualmente pressoché in egual misura, i trasporti ferroviari (da 1.500.000 a quasi 2.200.000 tonn.) e quelli stradali (da 430.000 tonn. a 660.000 circa). E' il caso di ricordare anche che su quell'incremento hanno inciso in maniera determinante i flussi in partenza, dato che quelli in arrivo non rappresentano che una percentuale irrisoria (meno

buiranno indubbiamente a snellire le operazioni di spedizione di merci per ferrovia, ma che non potranno risolvere, a mio avviso, il problema di fondo.

(19) E' da notare però che, nei due anni in questione, i trasporti effettuati a mezzo della ferrovia hanno rappresentato rispettivamente il 77,1% e il 76,5% dei trasporti terrestri complessivi, come risulta dai dati qui riportati e che sono stati estratti dallo studio di F. Beltrame riguardante l'aggiornamento del piano regolatore del porto de La Spezia (cfr. nota in calce alla tab. 2).

	1963		1968	
	Tonnellate	%	Tonnellate	%
Movimento ferroviario	1.496.000	77,1	2.155.000	76,5
Movimento stradale (a)	444.000	22,9	661.000	23,5
<i>Totale</i> . .	<i>1.940.000</i>	<i>100,0</i>	<i>2.816.000</i>	<i>100,0</i>

(a) Tale movimento che, come ho già accennato, non viene rilevato statisticamente, è stato ottenuto per differenza, sottraendo dal totale delle merci sbarcate quelle destinate alle industrie ubicate nelle immediate vicinanze del porto, nonché quelle inoltrate per ferrovia al retroterra spezzino.

dell'1%). Un esame più analitico delle correnti di traffico ferroviario interessanti il porto, ripartite secondo le provenienze e le destinazioni, mostra al primo posto, nel 1968, l'Emilia, con oltre il 44% del traffico totale. Questa posizione di preminenza della regione emiliana, se appare pienamente giustificata dalla vicinanza geografica, assume tuttavia particolare significato ove si osservino i dati relativi al 1963, in base ai quali l'Emilia occupava solo il terzo posto, con appena l'8,1%, dopo la Toscana e la Lombardia. In questo arco di tempo, i traffici con l'Emilia sono aumentati di oltre sette volte, passando da 116.000 a 929.000 tonn. E alla base di tale cospicuo incremento è soprattutto l'accrescersi delle spedizioni di cereali e di prodotti petroliferi. Il movimento di cereali, determinato, come già ricordato, dall'impianto avvenuto nel 1963 e nel 1968 entro l'area portuale spezzina di due grandi silos cerealicoli, si è diretto principalmente verso la provincia di Reggio Emilia (circa 400.000 tonn.) e in misura minore verso quelle di Piacenza (16.000 tonn.) e di Parma (2500 tonn.) (20). Quanto ai prodotti petroliferi, il cui movimento era del tutto inesistente nel 1963, essi alimentano la centrale termoelettrica di Piacenza (273.000 tonn. nel 1968).

Un decisivo aumento, anche se di minori proporzioni, si è avuto pure nelle spedizioni di minerali non metallici e di materiali da costruzione (150.000 tonn. di sabbia avviate nel 1968 alla provincia di Parma e 20.000 tonn. di caolino a quella di Bologna) e di concimi e prodotti chimici (56.000 tonn. verso Parma e 9000 tonn. verso Piacenza). In diminuzione, invece, sono state le spedizioni di carbone (da 22.000 a poco più di 4000 tonn.), il che conferma la crisi che concerne questo combustibile solido.

I rapporti con la Toscana, nel periodo considerato, si sono ridotti pressoché esclusivamente ai rifornimenti di carbone per la Società Cokapuania, anch'essi peraltro in diminuzione; sono cessati quasi del tutto gli invii di cereali, mentre il movimento di fosfati all'imbarco si è fortemente ridotto. Questa minore partecipazione della Toscana ai traffici del porto ligure è dovuta

(20) Per spiegare le cifre sopra riportate si tenga presente che nella provincia di Reggio Emilia, a Sant'Ilario d'Enza e a Rubiera, esistono due magazzini della Ditta Ferruzzi, tramite i quali si attua una ridistribuzione dei prodotti cerealicoli anche alle altre province emiliane.

PORTO DE LA SPEZIA: TRAFFICO FERROVIARIO CON
Dinamica 1963-1968 di alcune correnti merceologiche

GRUPPO MERCEOLOGICO	Piemonte		Lombardia		Emilia	
	1963	1968	1963	1968	1963	1968
Cereali	7.936	640	6.850	48.807	18.020	424.111
Altri prodotti alimentari . .	—	—	—	—	—	2.627
Combustibili miner. solidi . .	3.567	—	6.494	9.148	22.785	4.574
Prodotti petroliferi	—	—	—	—	—	273.678
Miner., cascami per metall. e prodotti metallici	16.149	31.064	263.290	179.699	26.642	—
Miner. non metallici, mate- riali da costruzione	10.996	—	17.999	61.416	7.806	158.090
Concimi e prodotti chimici . .	2.790	—	15.207	25.432	35.793	65.335
Sale	1.674	—	32.853	45.801	693	—
Legname, cellulosa, carta . .	15.207	—	2.523	—	2.172	—
Altre merci	678	2.962	744	19.328	2.001	894
TOTALE	58.997	34.666	345.960	389.631	115.912	929.309

(*) Sia i dati riportati in tabella sia quelli che compaiono nella nota 19 sono stati estratti dal porto mercantile de La Spezia effettuato per conto della locale Camera di Commercio, Industria

senza dubbio alla crescente concorrenza che, nell'ambito di questa regione, esercitano gli scali di Livorno, che dispone di un porto moderno e ben attrezzato (21), e di Marina di Carrara (22).

Sono rimasti pressoché invariati, invece, i traffici con la

(21) Sul retroterra del porto di Livorno cfr. P. INNOCENTI, *Il porto di Livorno*, a cura dell'Unione Regionale delle Camere di Commercio, Industria e Agricoltura della Toscana, Milano, Giuffrè, 1968, pp. 456; cfr. pp. 217-250.

(22) Il porto di Marina di Carrara ha raggiunto, nel 1970, un volume di traffici di quasi 800.000 tonn., con una leggera prevalenza delle merci imbarcate rispetto a quelle sbarcate. Prevale nettamente, sia allo sbarco che all'imbarco, il gruppo merceologico « pietre, terre e minerali connessi », ma hanno assunto una discreta consistenza quantitativa anche gli sbarchi di « concimi naturali » e di « legno e sughero », nonché gli imbarchi di « tubi, getti e pezzi forgiati », « materiali da costruzione manifatturati » e « materie chimiche ». Si veda in proposito: ISTAT,

L'ENTROTERRA - MERCI SPEDITE E RICEVUTE (in tonn.)
per regioni di destinazione e provenienza (*)

Veneto		Liguria		Toscana		Altre regioni		TOTALE	
1963	1968	1963	1968	1963	1968	1963	1968	1963	1968
49.782	143.909	—	320	38.220	—	—	1.175	120.808	618.962
—	—	90	—	428	—	388	—	906	2.627
365	—	21.177	—	650.274	530.856	549	—	705.211	544.578
—	—	—	—	—	—	—	—	—	273.678
30.704	12.459	43.901	27.642	14.604	5.666	5.304	10.546	400.594	267.076
6.783	10.871	2.547	2.841	6.816	5.207	2.149	454	55.096	238.879
2.079	—	—	—	85.706	6.148	—	9.336	141.575	106.251
4.152	—	519	—	2.769	—	216	—	42.876	45.801
22	—	252	—	459	—	68	21.759	20.703	21.759
250	2.835	339	—	2.934	6.664	1.470	2.525	8.416	35.208
94.137	170.074	68.825	30.803	802.210	554.541	10.144	45.795	1.496.185	2.154.819

da un recente studio di F. Beltrame riguardante l'aggiornamento del piano regolatore del
e Agricoltura e da questa gentilmente forniti.

Lombardia, anche se questa stazionarietà nel movimento globale non corrisponde al comportamento delle singole voci merceologiche. Agli incrementi che si registrano, infatti, nei traffici dei cereali, dei minerali non metallici e dei materiali da costruzione, dei fertilizzanti e del sale, si contrappone una netta diminuzione nel settore siderurgico.

In progresso risultano le relazioni con il Veneto, che sono quasi raddoppiate (170.000 tonn. nel 1968) nel periodo in esame,

Statistica della navigazione marittima, XXIII, 1968, cit., pp. 185-186 e 244-245; B. MARTINELLI, *Le merci secche sono equiparabili a sei milioni di tonnellate liquide*, in « La Nazione », Firenze, 28 marzo 1971; *Verso un milione di tonnellate*, ibid., 9 gennaio 1971.

soprattutto per un notevole incremento nelle spedizioni di cereali, mentre i traffici con il Piemonte (con il quale del resto, per ovvi motivi, ben difficilmente il porto de La Spezia potrà intrattenere stabili rapporti) e con la Liguria (praticamente limitati alla provincia spezzina), già su livelli assai bassi nel 1963, si sono ridotti a meno della metà nel 1968.

Dall'esame dei dati, sia pure incompleti, prima indicati è possibile distinguere il retroterra del porto de La Spezia in due sezioni divise tra loro dalla catena appenninica. La prima è formata da una ristretta area litoranea che, all'interno, si spinge fino a comprendere pressoché interamente le province de La Spezia e di Massa e Carrara. E' questa, senza dubbio, la parte attualmente meno vitale del retroterra spezzino, e le possibilità di un suo ampliamento, o di una intensificazione delle relazioni già esistenti, sono quasi esclusivamente legate alla eventuale industrializzazione delle basse valli dei fiumi Magra e Vara, data la forte concorrenza che i porti di Genova e di Livorno esercitano nelle altre direzioni.

Il porto spezzino potrà quindi trovare lo sfogo necessario per dare maggior impulso ai suoi traffici soprattutto nella seconda sezione del suo retroterra, quella, cioè, che, al di là dell'Appennino, si estende su buona parte della Pianura Padana, di cui supera anche, verso nord, i limiti. Il nucleo di tale area è costituito dalle province emiliane di Parma e di Reggio Emilia, che nel 1968 hanno assorbito quasi il 28% del traffico ferroviario totale e per le quali la convenienza a servirsi dello scalo spezzino è incontestabile, anche allo stato attuale delle vie di comunicazione. Ma sono pure da tenere presenti i crescenti rapporti con altre province, quali quelle di Piacenza (anche se in questo caso si tratta quasi esclusivamente di spedizioni di prodotti petroliferi) e di Verona (23), e il mantenimento su stabili basi dei rapporti con le province lombarde di Brescia, di Cremona e di Mantova.

(23) Per le altre province venete, data la loro notevole vicinanza agli scali dell'Adriatico, si può ritenere, salvo casi eccezionali, che non abbiano necessità di interscambi con il porto de La Spezia. E' proprio alla provincia di Verona, ad es., che fa capo la corrente cerealicola che da La Spezia giunge al Veneto: infatti a San Martino Buonalbergo sorge uno dei quattro magazzini ai quali la Ditta

Volendo quindi tentare una delimitazione dell'area d'oltre Appennino che si può definire tributaria, in tutto o in parte, del porto de La Spezia, pur con tutte le riserve derivanti dall'esistenza di quella che L. Candida chiama « zona grigia », determinata dal sovrapporsi delle aree di influenza dei vari porti (24), si può comunque dire che essa comprende interamente i territori delle province di Parma e Reggio Emilia, con alcune sfrangiature a nord-ovest verso Piacenza e a sud-est verso Modena. Si allarga successivamente verso l'alta Pianura Padana seguendo, *grosso modo*, ad est le pendici occidentali dei Colli Euganei e dei Monti Berici e ad ovest il corso terminale dell'Adda, il limite settentrionale della provincia di Cremona e il fiume Oglio. Si restringe poi nuovamente, seguendo, da un lato, le pendici meridionali dei Monti Lessini e, dall'altro, quelle delle Prealpi Lombarde, e inoltrandosi, infine, lungo il solco dell'Adige fino al Brennero.

Tale delimitazione, ovviamente approssimativa, può ricevere una conferma anche dall'esame delle distanze ferroviarie dei singoli centri dallo scalo ligure e dagli altri scali più vicini dell'uno o dell'altro versante marittimo italiano (25), anche se non si deve dimenticare che il criterio della distanza non è sufficiente,

Ferruzzi invia, per la vendita, i cereali importati. Gli altri si trovano: due, come già ricordato, nella provincia di Reggio Emilia, il terzo a Revere Scalo, nella provincia di Mantova. Naturalmente non è possibile seguire sino ai vari terminali tale corrente, poiché in quei magazzini i cereali provenienti da La Spezia vengono mescolati con altri aventi diversa origine.

(24) L. CANDIDA, *Il mare*, Venezia, Libr. Universitaria, 1966, pp. 234; cfr. p. 52.

(25) Tali distanze risultano essere le seguenti:

Capoluogo di provincia	Distanza in km. dal porto de La Spezia	Distanza in km. dall'altro scalo più vicino ligure-tirrenico	Distanza in km. dal più vicino porto adriatico
Brescia	207	Genova km. 225	Venezia km. 184
Cremona	156	Genova » 174	Venezia » 208
Mantova	195	Genova » 237	Venezia » 145
Parma	120	Genova » 200	Ravenna » 179
Reggio Emilia . . .	148	Genova » 228	Ravenna » 151
Modena	173	Livorno » 229	Ravenna » 126
Bologna	210	Livorno » 192	Ravenna » 89
Piacenza	157	Genova » 143	Venezia » 239
Verona	232	Genova » 289	Venezia » 120
Trento	324	Genova » 381	Venezia » 157
Bolzano	380	Genova » 437	Venezia » 213

da solo, a determinare la convenienza di una regione a servirsi di un porto anziché di un altro.

E' chiaro che le aree più periferiche della fascia così delimitata sono quelle che maggiormente risentono dell'attrazione di altri porti nei confronti dei quali la distanza sia pressappoco uguale, o addirittura inferiore. Province come quelle di Piacenza, di Cremona, di Brescia e di Verona, ad es., hanno logicamente una maggiore convenienza a far convergere buona parte dei loro traffici verso i porti di Genova e di Venezia, fra l'altro maggiormente attrezzati e ai quali fanno capo linee di navigazione regolari.

Quindi, perché il porto de La Spezia possa accentuare la sua influenza in queste regioni, influenza dovuta attualmente in buona parte al minor costo dei servizi portuali, e stabilire con esse più duraturi rapporti, occorre intanto, come condizione base, un miglioramento delle vie di comunicazione stradali che ad esso convergono, il che si tradurrebbe in una diminuzione dei prezzi pagati per il trasporto e in una maggiore forza competitiva del porto stesso.

Attualmente la situazione delle vie di comunicazione con l'area tributaria litoranea ligure-tirrenica è più che soddisfacente, poiché alla strada statale « Aurelia » è stata affiancata l'autostrada Sestri Levante-Livorno, ormai pressoché ultimata. Ma, è bene ripeterlo, ben difficilmente La Spezia potrà espandere il suo retroterra in questa direzione. Diversa è invece la situazione delle comunicazioni con le regioni oltreappenniniche; esse convergono quasi tutte verso il nodo di Parma e quindi verso la direttrice di transito della Cisa, per il tratto da Parma a La Spezia. Mentre, però, i collegamenti stradali tra Parma e le province di Reggio Emilia, di Modena, di Bologna e di Piacenza sono ben assicurati dalla strada statale « Emilia » e dall'Autostrada del Sole, e quelli tra Parma e le altre province da una rete stradale che si può ritenere del tutto adeguata alle attuali esigenze di traffico, nel tratto di valico appenninico si verifica invece una forte strozzatura. Le strade statali n. 62 e n. 63, che collegano La Spezia rispettivamente con Parma e con Reggio Emilia attraverso i valichi della Cisa e del Cerreto, si snodano con un percorso estremamente sinuoso e impervio, specie per i mezzi pesanti, e

costituiscono, più che un collegamento, un vero e proprio diaframma fra La Spezia e il suo potenziale più vasto retroterra. Tale diaframma potrà considerarsi superato solo con l'entrata in funzione della nuova Autostrada della Cisa (26), che si dovrebbe allacciare a nord all'Autostrada del Sole e a sud a quella Sestri Levante-Livorno. Una notevole strozzatura è rappresentata anche dal collegamento viario tra il porto e le nuove autostrade; essa dovrebbe venire eliminata con la costruzione di un raccordo autostradale che unirà la città all'Autostrada della Cisa e a quella Sestri Levante-Livorno in località Santo Stefano di Magra, risolvendo, in pari tempo, il problema delle comunicazioni tra La Spezia e la piana di Sarzana, assicurate oggi dalla sempre più insufficiente Via Aurelia.

Quando questo complesso di opere sarà ultimato il porto spezzino disporrà di efficienti collegamenti stradali che gli permetteranno di intensificare la sua influenza non solo nei confronti dei territori suddetti, ma, attraverso la nuova arteria autostradale Brennero-Verona-Mantova, già in costruzione, anche nella regione alto-atesina e, addirittura, nell'Europa centrale (27). Ma, è ovvio, soltanto il tempo e il completamento delle opere accennate consentiranno di verificare se e in quale misura queste ipotesi siano valide.

Fonte di ben maggiore pessimismo è la situazione dei collegamenti ferroviari. Tutte le province non emiliane tributarie del porto de La Spezia sono collegate a Parma o a Fidenza per mezzo di una rete ferroviaria in massima parte a binario semplice, a trazione non elettrica, e che non consente, dato lo stato degli impianti, velocità superiori a 90 km./h. Ma se è vero che queste linee, date le caratteristiche del rilievo delle regioni attraversate, potrebbero essere modernizzate e rese più veloci con spesa relati-

(26) L'Autostrada della Cisa, in progetto fin dal 1949, ha subito notevolissimi ritardi nei tempi di esecuzione, soprattutto per difficoltà di ordine tecnico e finanziario. La sua apertura al traffico dovrebbe avvenire, comunque, non oltre il 1972.

(27) L'autostrada Brennero-Verona-Mantova, allacciata all'Autostrada del Sole e quindi all'Autostrada della Cisa, verrebbe a realizzare una direttrice Brennero-Mar Ligure più breve e di più facile percorrenza di ogni altra comunicazione viaria, come risulta dalle seguenti indicazioni: Brennero-La Spezia, via Mantova-Modena-Parma, km. 490, circa; Brennero-Genova, via Verona-Milano, km. 530, circa; Brennero-Livorno, via Bologna-Firenze-Migliarino, km. 550, circa.

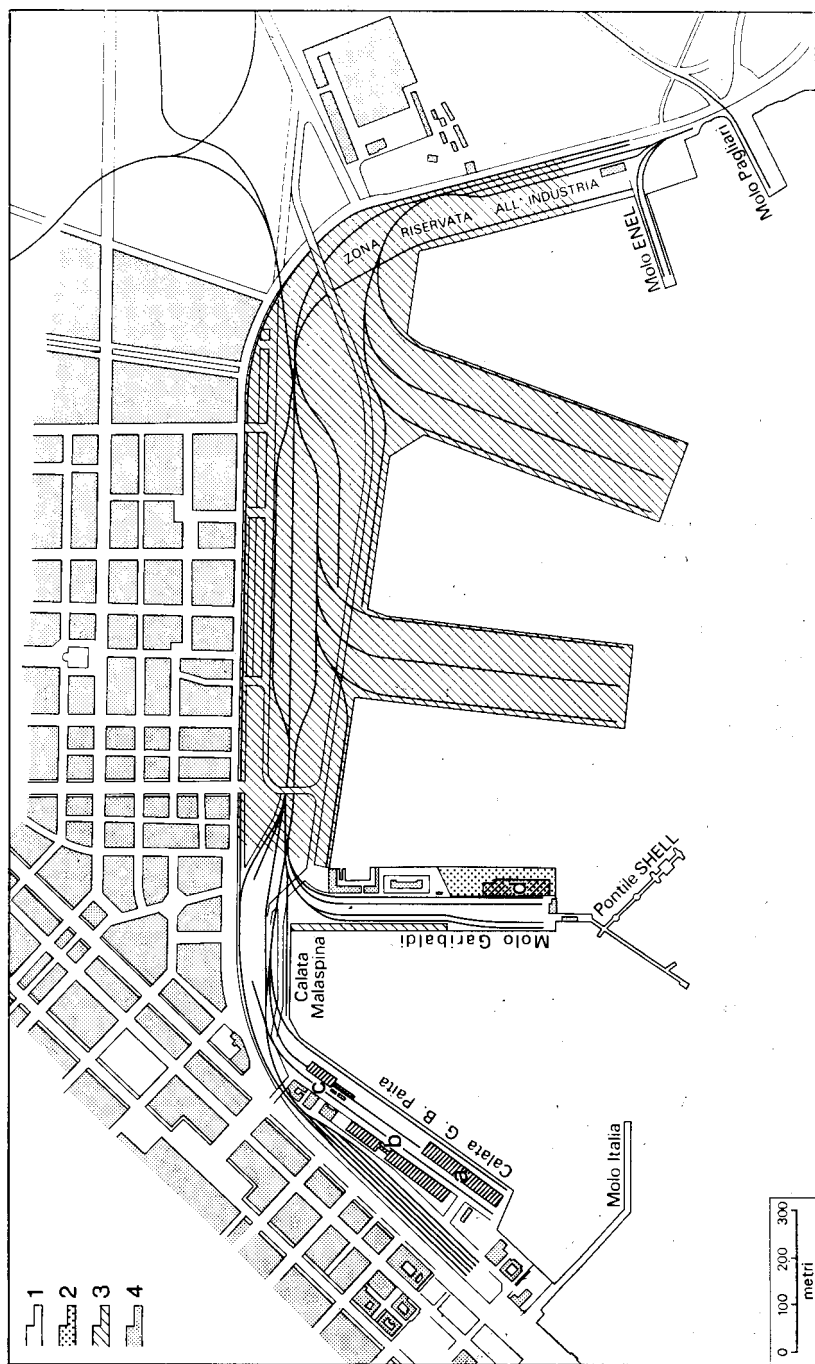
varnente modesta (28), non altrettanto si può dire per la ferrovia La Spezia-Parma (29) che, nonostante i miglioramenti effettuati in epoca recente, è tuttora a un solo binario, salvo nel tratto di 18 km. fra Borgo Val di Taro e Pontremoli, comprendente la galleria di valico. La saturazione di questa linea, che si può calcolare pari al 90% della sua potenzialità, lascia un ben ristretto margine ad un incremento dei traffici derivante da un possibile ampliamento del retroterra spezzino. E poiché non sono previste, almeno a breve scadenza, opere che permettano di aumentare in modo decisivo la sua potenzialità di traffico (30), l'unica conclusione che si può trarre a questo punto è che, in futuro, un impulso alle relazioni commerciali de La Spezia con le regioni che costituiscono il suo retroterra, potrà derivare, più che altro, da un intensificarsi del movimento stradale attraverso le arterie in corso di costruzione o di sistemazione.

L'attrezzatura del porto e i suoi problemi. — In base alle considerazioni precedenti si può facilmente prevedere per il porto de La Spezia un notevole sviluppo dei suoi traffici, in relazione sia all'aumento delle necessità di materie prime da parte delle industrie già ubicate o che si impianteranno nelle sue immediate vicinanze, sia all'allargamento delle aree che, con l'entrata in

(28) Anche l'eventuale ammodernamento di queste linee è comunque, per il momento, estremamente improbabile. Si pensi, ad esempio, che il tratto San Zeno-Piadena era stato addirittura inserito fra i cosiddetti « rami secchi » da sopprimere. V. in proposito M. MATERNINI, *I collegamenti viari e ferroviari con l'entroterra: situazione odierna e prospettive future*, Relaz. presentata al Convegno sul porto mercantile di La Spezia, Parma, 1970, pp. 26; cfr. p. 7.

(29) Dalla linea principale si dipartono due diramazioni: a nord, da Fornovo di Taro a Fidenza, a sud, da Santo Stefano di Magra a Sarzana, per le provenienze e gli inoltri rispettivamente da e per Milano e Piacenza e da e per Pisa e Livorno.

(30) In proposito è stata recentemente prospettata dal Prof. Bianchedi, attraverso uno studio di massima che riprende una precedente iniziativa dell'Ing. Cappagli, la possibilità di un completo ammodernamento della linea ferroviaria Parma-La Spezia. Secondo tale progetto, l'attuale ferrovia verrebbe trasformata in una vera e propria direttissima che, fra Berceto e Pontremoli, sottopasserebbe l'Appennino con una galleria di 20 km., abbassando di quasi 140 m. la quota massima attuale di valico e accorciando di 13 km. la distanza fra Fornovo di Taro e Santo Stefano di Magra, e quindi tra Parma e La Spezia. Tale progetto appare però, allo stato attuale delle cose, di assai improbabile realizzazione. Inoltre, i suoi tempi di attuazione e i fortissimi oneri finanziari appaiono incompatibili con l'urgenza con la quale sarebbe necessario procedere al potenziamento dell'attuale linea ferroviaria.



IL PORTO SPEZZINO.

1, vecchio porto mercantile; 2, opere previste dal piano regolatore e già realizzate; 3, altre opere previste dal piano regolatore; 4, aree edificate.

funzione delle nuove vie di comunicazione, in particolare dell'Autostrada della Cisa, troveranno convenienza ad intrattenere con esso relazioni commerciali. Una ricerca recentemente effettuata in questo senso ha portato alla conclusione che, per il 1980, il porto spezzino godrà di un movimento complessivo compreso tra i 18 e i 20 milioni di tonn. e l'autore stesso dell'indagine considera prudenziali queste stime (31). Ma è il caso di sottolineare che, onde permettere allo scalo in questione di sopportare un tale volume di traffici, occorrerà risolvere, a livello portuale, alcuni problemi di non indifferente portata.

Dal 1955 ad oggi, in un periodo, cioè, in cui il traffico mercantile si è quasi triplicato, la situazione delle banchine e degli accosti non è molto mutata: infatti il bacino portuale è rimasto invariato, delimitato ad est dal Molo Garibaldi (di cui è un prolungamento il molo dei petroli con il pontile della Shell) e via via dalla Calata Malaspina, dalla Calata Paita e dall'accosto n. 8, che fa da raccordo tra la Calata Paita stessa e la banchina della Dogana. Il Molo Italia, infine, chiude ad occidente il bacino suddetto. In tutto si ha uno sviluppo lineare di banchine pari a 1577 m. (32), ai quali vanno aggiunti i 200 m. del Molo E.N.El., che si trova spostato più a levante, fuori del bacino portuale e in corrispondenza della zona industriale, e che è l'unico costruito dopo il 1955. Nello stesso arco di tempo sono sorti, invece, alcuni impianti commerciali di notevolissima importanza: i già ricordati silos cerealicoli della Ditta Ferruzzi e della SO.SI.MA.GE., il primo lungo la Calata Paita, il secondo all'estremità del Molo Garibaldi, e inoltre, sempre sulla Calata Paita, un magazzino di deposito per merci varie (33).

Queste strutture, insieme al silo della Cokapuania, la cui

(31) F. BELTRAME, *op. cit.*, pp. 7-8.

(32) Essi sono così ripartiti: Molo Garibaldi, lato ovest, m. 510; Molo Garibaldi, lato est, m. 250; Calata Malaspina, m. 200; Calata Paita, m. 535; Accosto n. 8, m. 82, per un totale di m. 1577. Non è considerato il Molo Italia, adibito esclusivamente all'attracco dei pescherecci, rimorchiatori e battelli da diporto. Per maggiori dettagli riguardanti le opere e le attrezzature portuali v. *Guida dei porti italiani*, parte IV, *Porti italiani*, Genova, 1970-1971, pp. 415; cfr. pp. 107-108.

(33) Tale magazzino, di m. 140×27, può accogliere circa 10.000 tonn. di merci assortite. E' dotato di sei celle frigorifere i cui impianti di refrigerazione consentono temperature fino a -20° ed è servito da tre moderne grue poste sulla Calata Paita e da un impianto di mezzi trasportatori e sollevatori del magazzino stesso, il che consente un rapido carico e scarico delle navi.

costruzione è antecedente al 1955, occupano una superficie di oltre 22.000 mq., pari a circa il 12% delle aree portuali totali (185.000 mq.). Considerando che un altro 73% delle aree suddette è destinato al traffico ferroviario e a quello stradale interno o è occupato da fabbricati adibiti a diversi usi, soltanto 28.000 mq. restano disponibili per il deposito delle merci all'aperto (34).

Se si pensa che i lineamenti principali del porto spezzino rappresentano il risultato di una progettazione che risale addirittura al 1919, non si può non rilevare ed ammirare la lungimiranza dei progettatori, cui si deve se ancor oggi lo scalo può rispondere, sia pure con qualche difficoltà, ai sempre crescenti livelli di traffico. Ma, di fronte agli incrementi previsti e prevedibili, è ovvio che ben presto il porto de La Spezia risulterà inadeguato. Un chiaro sintomo di tale stato di cose è la constatazione che le strutture portuali hanno raggiunto un livello di saturazione elevatissimo, superiore a quello che si riscontra in quasi tutti gli altri porti italiani.

Prendendo in esame, ad es., l'indice relativo al movimento annuo di merci per unità di area a terra, risultano, per i maggiori porti nazionali, i seguenti valori, espressi in tonn./mq. all'anno, e riguardanti ovviamente solo le merci secche (35):

Genova	4,8	Savona	14,3
Trieste	1,8	Napoli	2,2
La Spezia	12,3	Livorno	9,1
Venezia	1,1	media dei maggiori porti naz.	3,7

Come questi indici mostrano, la situazione del porto de La Spezia non è delle migliori, e perché esso possa far fronte alle crescenti esigenze del suo retroterra occorrerà intraprendere al più presto adeguate opere di potenziamento delle sue strutture; questo, al fine di evitare anche il pericolo che le nuove vie di comunicazione, ormai prossime al loro completamento, non trovando adeguato riscontro nell'ammodernamento di tali strutture,

(34) Per maggiori dettagli a questo riguardo cfr. CAM. DI COMM. IND. ARTIG. E AGRIC. DI LA SPEZIA, *Il porto mercantile della Spezia al servizio dell'economia nazionale ed europea*, La Spezia, 1969, pp. 23.

(35) F. BELTRAME, *op. cit.*, pp. 8-9.

anziché strumento di attrazione dei traffici, lo divengano di dispersione.

Ma anche di questo problema era stata prospettata una soluzione. Risale infatti già al 20 maggio 1959 l'approvazione, da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, del piano regolatore del porto mercantile de La Spezia e del relativo programma di finanziamento, per una spesa complessiva di quasi 17 miliardi.

Esso prevede l'espansione del porto verso levante, in una zona attualmente occupata da officine di riparazioni navali e da alcuni cantieri di demolizione che, ovviamente, dovranno trovare altrove la loro ubicazione: le prime, in particolare, potranno convenientemente concentrarsi attorno al nuovo bacino di carenaggio, che sorgerà, prevedibilmente, nei pressi del Molo Pagliari.

Entro questa prevista area di espansione verranno creati due nuovi sporgenti, di m. 510×160 circa, che, insieme alle relative banchine di riva, aggiungeranno uno sviluppo di banchine attraccabili pari ad oltre 3,5 km. Gli spazi a terra risulteranno parimenti accresciuti di circa 38 ha. La zona riservata alle operazioni di sbarco e di imbarco vere e proprie si spingerà fino a comprendere il più orientale fra i due sporgenti, mentre l'area compresa fra detto sporgente e il già menzionato bacino di carenaggio, con 450 m. di banchina e una superficie di 6 ha. circa, sarà destinata alle attività industriali.

Certo, queste cifre sembrano ben poca cosa se paragonate a quelle corrispondenti di altri complessi portuali, anche fatte le debite proporzioni di traffico. Si pensi, ad es., che entro il 1980 saranno approntati per il complesso portuale marsigliese, intorno al Golfo di Fos, ben 5000 ha. di aree industriali e mercantili (36). I porti liguri non sono favoriti però dalla morfologia dei territori retrostanti, morfologia che impone spesso soluzioni diverse per gli stessi problemi. Genova, ad es., ha creato aree adibite al deposito e allo smistamento delle merci addirittura al di là della dorsale appenninica, a Rivalta Scrivia (37), e non è escluso che

(36) A. VALLEGA, *L'organizzazione delle regioni portuali nella C.E.E. Ricerche di geografia comparata*, Genova, 1970, pp. 174; cfr. p. 170 (Pubbl. dell'Ist. di Sc. Geogr. della Fac. di Magistero dell'Univ. di Genova, XVI).

(37) A. BRUSA, *Il decentramento portuale e industriale a Genova*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1964, pp. 436-443; P. INNOCENTI, *L'Italia e la localizza-*

anche La Spezia possa ricorrere, a questo scopo, ad aree dell'interno, ed in particolare alle basse valli della Magra e della Vara (38).

Lo stesso piano regolatore prevede altresì la sistemazione dei servizi ferroviario e stradale all'interno del porto. Riguardo al primo è previsto il raddoppio della linea che congiunge il porto con le stazioni di smistamento di Migliarina e di Valdellora (39), il che permetterà di smaltire celermente un grande numero di carri. Proprio l'inadeguatezza degli impianti ferroviari, oltre che la spesso scarsa disponibilità di carri, è stata una delle cause prime della crisi sofferta nei primi mesi del 1970 dallo scalo spezzino. A tutt'oggi, infatti, la capacità di smaltimento degli impianti ferroviari del porto (350 carri al giorno) è di gran lunga inferiore alle possibilità di sbarco e imbarco delle attrezzature marittime, che possono servire fino a 1000 carri al giorno. Riguardo al secondo, esso è stato studiato in modo che la sede stradale non interferisca, se non in rari casi, con quella ferroviaria.

Le opere previste dal piano regolatore avrebbero dovuto trovare attuazione in un arco di tempo di dodici anni, suddiviso in sei fasi biennali, a partire dal 1959 (40), ma fino ad ora le

zione di un « terminal » mediterraneo per contenitori. Note di geografia applicata, ibid., 1970, pp. 192-232; cfr. p. 230; A. VALLEGA, Il centro di Rivalta Scrivia, in « La Geografia nelle Scuole », Novara, 1968, pp. 155-156.

(38) E' stata ventilata anche la possibilità di rendere navigabile, mediante dragaggio dei fondali, il tratto terminale del fiume Magra in modo da poterlo utilizzare per il transito di chiatte, scaricate da navi « portachiatte » (il cosiddetto sistema L.A.S.H.). Vi sono però, in proposito, notevoli contrasti, dovuti alla preoccupazione che, ove questi lavori di scavo vengano compiuti, l'asportazione dei materiali solidi dal letto del fiume turbi il già precario equilibrio del tratto di litorale compreso tra Fiumaretta e Marinella di Sarzana, cui appunto affluiscono tali materiali per il gioco delle correnti e del moto ondoso. D'altra parte, si è in dubbio sulla convenienza della scelta del tipo di utilizzazione economica del fiume, eventualmente reso navigabile, dato che alcuni ritengono, e penso non a torto, che tale utilizzazione debba essere essenzialmente, se non esclusivamente, turistica. Cfr.: L. CUTTICA, *Le navi portachiatte nei traffici portuali*, in « La Nazione », Firenze, 4 febbraio 1971 (Conferenza tenuta al Lions Club de La Spezia); P. E. MACCHIAVELLI, *La navigabilità del Magra e la sua integrale utilizzazione*, ibid., 30 dicembre 1970.

(39) Recentemente è stato preparato dalle Ferrovie dello Stato uno studio concernente un nuovo raccordo tra il porto de La Spezia e la rete ferroviaria nazionale a Vezzano Ligure; esso si trova attualmente all'esame del Ministero dei Trasporti.

(40) Per maggiori dettagli in proposito, v. CAM. DI COMM. IND. ARTIG. E AGRIC. DI LA SPEZIA, *Il porto mercantile di La Spezia*, La Spezia, 1965, pp. 38; cfr. pp. 31-33.

effettive realizzazioni sono state assai modeste (41). Inoltre, gli anni già trascorsi hanno messo in evidenza, per alcuni punti, l'inadeguatezza di quel piano alle esigenze attuali, per cui si sta ora procedendo ad una sua revisione. In particolare, sembrano insufficienti i fondali previsti, che risulterebbero di 8 m. lungo le banchine e di 11 m. alle estremità dei due sporgenti, e le aree a terra, che non aumenterebbero proporzionalmente allo sviluppo delle banchine, per cui risulterebbe ulteriormente abbassato il rapporto area a terra per metro di accosto.

Conclusioni. — Dunque, i problemi del porto spezzino sono numerosi, complessi e in continua evoluzione. Per alcuni di essi, peraltro, una soluzione si prospetta assai prossima nel tempo: è il caso, ad es., dei collegamenti viari, per rendere del tutto funzionali i quali mancano soltanto l'apertura al traffico dell'Autostrada della Cisa e il completamento del raccordo (che già esiste tra Santo Stefano di Magra e Vezzano Ligure) che metta in comunicazione il centro urbano, e soprattutto il porto, con la rete autostradale. E' significativo, a questo proposito, rilevare come il nodo di congiunzione tra le varie autostrade e il raccordo suddetto sia destinato a sorgere proprio in località Santo Stefano di Magra, al centro cioè di quell'area che viene da molti considerata il futuro polmone della funzione industriale dello scalo spezzino e che potrebbe, estendendosi il processo di industrializzazione verso sud-est, realizzare quella zona industriale ligure-apuana cui già accennava L. Pedreschi (42).

Per altri problemi, invece, l'impostazione di una soluzione soddisfacente si prospetta assai problematica: fra essi, l'ammmodernamento della rete ferroviaria e, soprattutto, l'attuazione del piano regolatore del porto. La sua realizzazione è stata infatti, fino ad oggi, pressoché nulla e, dato che proprio in questo periodo è allo studio un progetto di revisione, che sicuramente comporterà

(41) I lavori già eseguiti riguardano l'ampliamento del lato orientale della testata del Molo Garibaldi, l'apertura di un nuovo varco stradale di ponente, l'impianto di alcune nuove attrezzature di banchina e l'approfondimento di fondali davanti al Molo Garibaldi.

(42) L. PEDRESCHI, *La zona industriale apuana*, in « Atti XIX Congr. Geogr. Ital., Como, 1964 », II, pp. 503-514.

assai maggiori oneri finanziari e che dovrà essere sottoposto ad un lungo *iter* burocratico, sorge spontaneo il dubbio circa la tempestività della sua attuazione.

Da tutti questi problemi, quindi, e dal modo e dai tempi in cui sarà loro data concreta soluzione dipende la posizione che La Spezia e il suo porto mercantile potranno assumere non solo nel contesto nazionale, quale sbocco al mare di aree sempre più vaste ed economicamente molto sviluppate, ma anche in quello internazionale, nell'ambito di quel comitato di coordinamento dei porti del Mediterraneo nord-occidentale, creato allo scopo, fra l'altro, di proporre in un più o meno prossimo futuro un confronto con i colossali sistemi portuali del Mare del Nord (43).

SUMMARY. — The traffic of the harbour of La Spezia has greatly developed during the last 15 years. Even if the development has been important for the quantity, it is far more important for the quality. The Ligurian port, though its main characteristic is the industrial one, has had an increment of the trade which is growing more and more different as far as the goods are concerned.

This ever evolving development should increase during the next years both for the industrialization of the low valleys of the rivers Magra and Vara and for the widening of the areas which economically gravitate on the aforesaid harbour. But, it should be necessary to increase, in a short time, both the harbour structures and the communications with the hinterland, particularly the railway lines which are now within the limits of saturation.

(43) Il Comitato di coordinamento dei porti del Mediterraneo nord-occidentale è stato creato verso la fine del 1970, con il compito di coordinare le attività e i progressi degli empori di Livorno, La Spezia, Genova, Savona, Imperia, Marsiglia e Barcellona. Si veda R. GIBERTI, *Guerra di colossi in mare*, in « La Nazione », Firenze, 9 gennaio 1971.