

cun piano tecnico preordinato nè sistema organico. Vi sono dei moli successivamente costruiti dalle imprese private per loro conto, e per i loro bisogni; così per le fabbriche di cemento. Questi moli, che costituiscono il porto industriale di Spalato, sono attualmente in numero di undici, per una lunghezza totale di mille metri e una superficie di 11.500 mq. Su tali moli le fabbriche posseggono gli elevatori necessari al trasbordo diretto di merci dai magazzini alle navi e viceversa; sono anche muniti di impianti elettrici ed idraulici. Questo scalo continua a costruirsi lentamente secondo i bisogni della vita industriale, ma sempre senza organicità, cosa che certamente costituisce un grande svantaggio. Attraverso tale porto si effettua principalmente il traffico con l'estero, costituito in massima parte da correnti di esportazione.

Il porto-città si trova invece in un semicerchio quasi perfetto, chiuso da un rompicorde. Per quanto si fossero investiti, specialmente in questi ultimi anni, capitali relativamente notevoli per l'allargamento della superficie dei moli e delle banchine, non si potrà mai dare a tale scalo posizione importante nel traffico di transito, perchè manca lo spazio necessario alla costruzione di installazioni portuarie adatte. La stazione ferroviaria che si trova a lato del porto è stata costruita mezzo secolo fa, in occasione dell'apertura della linea ferroviaria Spalato-Knin.

Questa arteria aveva allora sei binari a scartamento normale; oggi non ne ha che quattro, perchè l'apertura della ferrovia Spalato-Signa (1903) a scartamento ridotto rese necessaria la soppressione dei due binari a scartamento normale. Questo sembra

oggi paradossale: infatti Spalato aveva per quello che riguarda le comunicazioni ferroviarie una capacità, cinquanta anni or sono, assai superiore di adesso. Oggi, infatti, il traffico locale raggiunge al massimo 70 vagoni al giorno. Siccome ogni espansione della stazione ferroviaria è impossibile, la Amministrazione decise, con l'apertura della Lika, di costruire una stazione speciale per il deposito di vagoni merci nelle vicinanze della città ad una distanza di 4 km. dal porto. Ma questa costruzione non ha raggiunto lo scopo cui era destinata, perchè il collegamento fra la nuova stazione e la vecchia è fatto per uno stretto corridoio che attraversa la città, con una pendenza massima del 25 % e con bruschi angoli, in modo che il trasporto delle merci riesce molto difficile, lento e limitato.

A causa di tali circostanze, si impone il problema del come risolvere efficacemente la questione del collegamento diretto fra la stazione ferroviaria e il porto, in vista di un possibile ulteriore sviluppo di Spalato come emporio di transito e come centro commerciale jugoslavo nell'Adriatico.

Nella soluzione di questo problema non c'è per gli esperti che una via: costruire ex novo il futuro porto di Spalato, sulla costa orientale della baia dei Sette Castelli, al nord della città, limitando l'impiego del porto-città alle comunicazioni puramente locali. A questo proposito esistono due progetti: l'uno prevede la costruzione del porto nella vallata di Poliud (circa 1 km. a nord della città); l'altro nella baia di Vranize, ove l'iniziativa privata ha già costruito il suo porto industriale. Le ragioni tecniche, economiche e commerciali sono in-