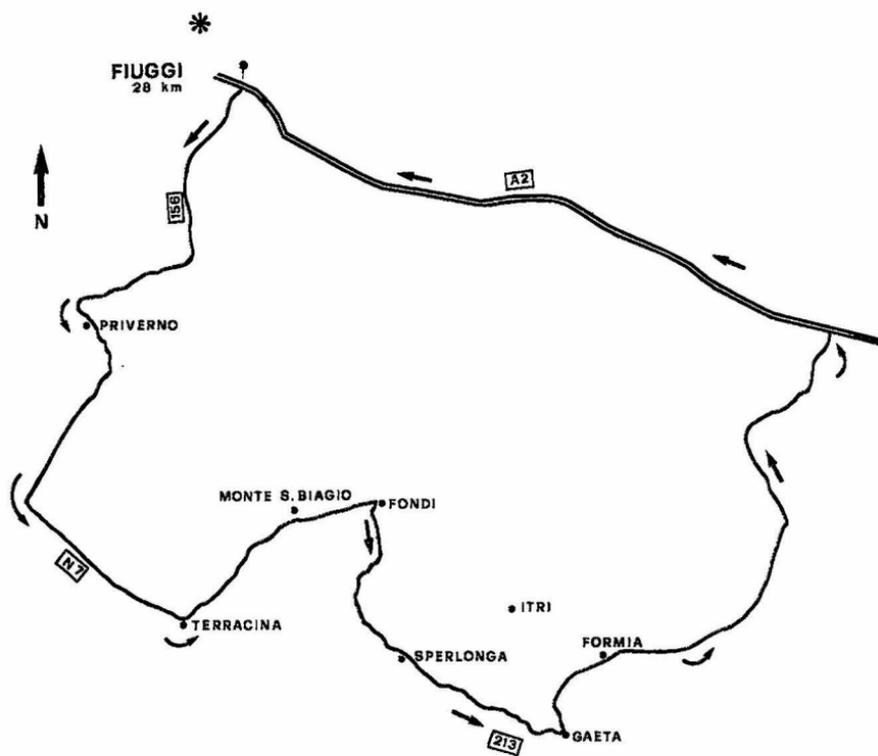


# LA VITALITÀ DEI CENTRI COSTIERI DEGLI AURUNCI



## 1. L'AGRO PONTINO E TERRACINA

Lasciata l'Autostrada Milano-Napoli all'altezza di Frosinone, imboccata la S.S. n. 156 che scavalcando il Fiume Amaseno entra nella Provincia di Latina, notiamo, poco dopo Prossedi, i lavori in atto per la realizzazione di una variante che elimini il passaggio all'interno del centro abitato di Priverno e l'Abbazia di Fossanova.

Tale realizzazione, insieme alla circonvallazione di Terracina, alla superstrada Frosinone-Sora-Avezzano e quella tra Cassino e Sora, si in-

quadra nel più vasto progetto di creare un sistema viario che dai caposaldi costieri di Terracina, Gaeta, Formia e Minturno prosegue verso la Valle del Sacco, la zona industriale dell'Alto Liri e l'area di sviluppo di Avezzano. Queste aree costituiscono l'immediato retroterra del porto di Gaeta e questo, a sua volta, lo sbocco naturale di tutto il comprensorio (Bartoli, 1986).

Poco oltre Priverno si incrocia la linea ferroviaria Roma-Formia-Napoli. Ad oriente notiamo i massicci calcarei dei Monti Ausoni ed Aurunci contraddistinti da numerosi fenomeni carsici e da evidenti forme d'erosione superficiale. Verso il mare i rilievi scendono ripidamente dando luogo a pendii e ghiaioni scoscesi. A pochi chilometri, e in più di qualche caso addirittura a pochi metri, dalla linea di costa si registrano elevazioni di notevole entità. Procedendo da NO a SE osserviamo il succedersi dei Monti Leano (676 m), e Giusto (676 m), quindi, oltre il tratto pianeggiante corrispondente alla Piana di Fondi, dei Monti Moneta (358 m), Céfalo (5.43 m), Orso (1.023 m) e Ruazzo (1.314 m).

La strada si sviluppa, quindi, nell'estrema parte orientale dell'Agro Pontino, che si caratterizza per una geomorfologia lineare e compatta. Esso risulta composto da materiali quali argille, sabbie di dune antiche e depositi fluviali che si trovano a immediato contatto con i calcari dei Lepini, a N, e degli Ausoni, a E (Almagià, 1935).

L'idrografia presenta una fisionomia unitaria determinata da una rete di corsi d'acqua naturali, provenienti dai Colli Albani nel versante settentrionale, dai Monti Lepini e Ausoni, rispettivamente in quello nord-orientale e orientale, e di canali artificiali.

Il paesaggio è stato, fino al secondo dopoguerra, quello tipico delle bonifiche padane: uniforme, monotono, scandito dalla regolarità della rete di canalizzazione, delle strade di servizio e degli impianti idrovori.

Il popolamento, attuato negli anni '30 dall'Opera Nazionale Combattenti e basato su una struttura agraria impostata sulla divisione della terra in poderi di ampiezza tra i 10 e 16 ettari, ha visto il prevalere sino a tempi recenti della popolazione sparsa su quella accentrata.

Dopo la guerra, e in particolare in questi ultimi decenni, lo sviluppo industriale ha avuto importanti conseguenze su quest'area. Si è, innanzitutto, innescato un processo di ricerca di aree da destinare all'industria; le trasformazioni, sul piano sociale, hanno visto lo spostamento di una consistente parte della popolazione attiva dall'agricoltura all'industria e al terziario. Sul piano dell'organizzazione territoriale si osserva la crea-

zione di sistemi funzionali integrati, composti da concentrazioni residenziali, attrezzature di servizio e luoghi di lavoro. Uno di questi è individuato dall'allineamento Roccagorga, Maenza, Priverno, Roccasecca, Sonnino, Terracina.

Presa la S.S. n. 7 Appia, si arriva dopo 14,6 km a Terracina, centro di importanza turistica e in posizione di passaggio obbligato tra l'Agro Pontino e la Piana di Fondi.

Da un punto di vista urbanistico, osserviamo che la trama viaria romana è ancora evidente. La via Appia, che nell'antichità divideva in due l'abitato, svolgeva la funzione di cardine.

Durante il Medioevo il tessuto urbano ha subito profonde alterazioni. Le case si sono sviluppate disordinatamente secondo l'arbitrio e le necessità individuali; archi e volte scavalcando vie e vicoli hanno creato un insieme urbanistico assai intricato.

L'addensamento della popolazione, con la conseguente occupazione di aree una volta pubbliche, ha generato una profonda alterazione dei valori spaziali e dei rapporti tra gli edifici così come erano stati impostati durante l'epoca romana.

Il disordine edilizio e la libertà di costruire, che segnano l'avvento della civiltà medioevale, non offuscano, però, il tracciato viario romano impostato su strade ortogonali.

Una considerazione particolare è dovuta all'edilizia medioevale di Terracina. Essa, infatti, si presenta con le tipiche caratteristiche rintracciabili nei paesi del basso Lazio nei secoli XIII e XIV: isolati molto profondi, facciate strette, spesso a due soli assi, in origine a 2 o 3 piani, muratura in pietra calcarea squadrata al piano terreno e in pietrame con cantonali regolari nei piani superiori. Nella tipologia formale di tali costruzioni si ricorre spesso a porte e bifore archiacute con capitello e colonnina, finestrelle archiacute e monofore.

Il Rinascimento non lascia, dal punto di vista urbanistico, tracce importanti.

Al contrario, il '600 e il '700 incidono notevolmente. La proposta di Pio VI (1775-1790) di bonificare l'Agro Pontino è accompagnata dalla progettazione del quartiere a NE del canale, all'estensione della rete viaria, di nuovo organizzata secondo linee ortogonali, e alla realizzazione di alcuni edifici di notevole importanza quali Palazzo Braschi, da destinare a residenza del Papa desideroso di seguire da vicino i lavori di prosciugamento, e dei magazzini del porto, a testimonianza dell'importanza crescente che questo centro va assumendo.

Il porto, a forma circolare ed accessibile da levante, comprende i seguenti accosti:

- il Molo Gregoriano che si sviluppa per una lunghezza di 150 m con fondali di 3,5 m che consentono l'attracco di imbarcazioni fino a 500 t, destinato all'imbarco e sbarco dei passeggeri;
- le Sponde del Canale, lunghe 880 m, con fondali di 2,5-3,0 m adatti a navi al massimo di 100 di tonnellate di stazza lorda e destinate all'ormeggio dei pescherecci.

## 2. LA PIANA DI FONDI

Uscita da Terracina, l'Appia continuava verso Monte S. Biagio per ridiscendere a Fondi; con il taglio del Pisco Montano (36 m), avvenuto in età traianea per il venir meno delle ragioni di carattere militare che avevano giustificato tale aspro percorso, il tracciato è stato deviato a valle; esso continua, poi, attraverso la Piana di Fondi.

La Piana di Fondi, una delle numerose pianure alluvionali che costellano la fascia costiera tirrenica, è chiusa tra le calcaree pendici dei Monti Ausoni, a N, dei Monti Aurunci, a E, e il mare. Procedendo dalla costa verso l'interno riconosciamo un cordone di duna recente a cui succede uno di duna antica e quindi alluvioni fluviali recenti che costituiscono gran parte dei circa 100 km<sup>2</sup> della sua estensione. Il lago di Fondi, formatosi per sbarramento da parte di un cordone di dune sabbiose, occupa una superficie di 4,6 km<sup>2</sup>; in esso confluiscono quei corsi che raccolgono le abbondanti acque delle sorgenti ai piedi dei massicci calcarei. I due emissari, il Canale di S. Anastasia e quello di Canneto, delimitano l'antico Salto di Fondi. L'acqua del lago ha una salinità molto bassa anche a causa della scarsa ampiezza delle maree del medio Tirreno.

Le favorevoli condizioni climatiche, proprie anche di tutta la fascia costiera, hanno consentito, sin dall'antichità, lo sviluppo di importanti attività agricole.

La struttura agraria dei comuni il cui territorio si estende nella Piana (Grillotti Di Giacomo et al., 1985) è caratterizzata dall'elevata percentuale di SAU compresa in aziende di dimensioni  $\geq 50,0$  ha: 52,7% per Fondi, 57,9% per Sperlonga e il 75,6% per Monte San Biagio. Osserviamo che nei comuni costieri si registrano, a questo riguardo, situazioni tra loro fortemente dissimili. A Gaeta il 100,0% della SAU è compresa in aziende fino a 9,99 ha; tale percentuale arriva al 93,1% a Minturno e al 51,9% a Terracina (dove si nota però una discreta presenza

della classe  $\geq 50,0$  ha che arriva al 31,8%). Viceversa, a Formia e, meno nettamente, a Sperlonga prevale la classe  $\geq 50,0$  ha che arriva al 74,0%, nel primo caso, e come abbiamo già visto, al 57,9%, nel secondo.

Per quanto concerne il tipo di conduzione, si nota una netta prevalenza di quella diretta a Gaeta, Minturno e Terracina (rispettivamente con il 99,6%, 97,6% e 65,5% della SAU compresa in questo tipo di aziende). Negli altri centri prevale il tipo di conduzione con salariati.

Riguardo al tipo di colture vi è una chiara prevalenza dei seminativi a Minturno e Gaeta (rispettivamente occupanti il 48,0% e il 44,4% della superficie agraria totale) e dei prati e pascoli a Itri, Sperlonga e Fondi (59,2%, 28,3% e 27,5% della superficie agraria totale o SAT). La Piana di Fondi si distingue per l'alta percentuale di SAT destinata a boschi: 75,5% a Monte S. Biagio, 26,8% Sperlonga, 24,0% a Fondi. Superata Fondi e, di nuovo, la linea ferroviaria Roma-Napoli, si sfiorano i laghi di S. Puoto, d'acqua dolce, e Lungo che, comunicante con il mare tramite un piccolo emissario artificiale, ha acque salmastre.

### 3. GAETA, FORMIA E I CENTRI MINORI

Ripresa la strada costiera, inaugurata nel 1958, che congiunge Terracina con Gaeta passando per Sperlonga, si arriva a Gaeta, città che risulta formata da tre parti: Sant'Erasmo, Porto Salvo e Sérapo.

Il tessuto urbano di Gaeta medioevale non superava la cortina di mura e torri fatte costruire tra il 1436 e 1442 da Alfonso il Magnanimo tra il Castello, la Salita Castello e il mare. Al di fuori si avevano vari borghi e sobborghi legati alla presenza di chiese, parrocchie e conventi.

Le successive mura realizzate da Ferdinando II e Carlo V arrestano la prosperità e l'incremento demografico, trasformando la natura del centro da quella marittima a quella di fortificazione abitata (blocco dell'edilizia per almeno due secoli).

L'azione degli Austriaci (1707-1734) e degli Spagnoli fu, ancora una volta, diretta al rafforzamento delle opere difensive terrestri e portuali: nuovi tratti di mura, spianamento delle costruzioni sorte su Montesecco (ostacolanti la visuale e le possibili roccaforti di eventuali assalitori), sistemazioni stradali per agevolare i collegamenti tra i punti fortificati.

Mentre Gaeta rimane cristallizzata, immobilizzata dalla funzione militare, il Borgo e gli altri sobborghi continuano ad espandersi senza un indirizzo urbanistico unitario. Nel Settecento assume grande rilevanza l'attività peschereccia, agricola e commerciale.

Nel frattempo, la mancata espansione al di fuori delle mura provoca l'occupazione di ogni minimo spazio interno. Ferdinando II di Borbone realizza ulteriori opere militari quali la costruzione dei bastioni S. Antonio e Annunziata. Contemporaneamente si ha la definitiva riduzione di Montesecco e la costruzione della strada esterna a Borgo, arteria che si sviluppa lungo il mare (Corso Attico), realizzata con materiale risultante dall'abbassamento di Montesecco.

Con l'assedio del 1860-1861 Gaeta conclude la sua storia difensiva; di buona parte dei bastioni non resterà quasi nulla.

La città perde la posizione di rilievo e dal ruolo di fortezza chiave del Regno di Napoli passa a sede del carcere militare.

Con il decreto reale 12 febbraio 1897 si stabilisce che dal 1° aprile 1897 la frazione Borgo di Gaeta sarebbe stata separata dal comune di Gaeta e costituita in comune autonomo con il nome di Elena. Questa è la conseguenza del fatto che nel tempo si era creato tra i due nuclei, con il rendere pianeggiante Montesecco per ragioni di difesa della piazzaforte, un vuoto.

Il successivo Censimento del 1901 conferma la vitalità del comune di Elena (11.169 ab.) e il declino di Gaeta (5.625).

Un ulteriore fatto che incide negativamente sullo sviluppo di Gaeta è l'inaugurazione, il 6 luglio 1922, del tratto Roma-Formia della direttissima ferroviaria Roma-Napoli: Gaeta rimane tagliata fuori dal circuito nazionale delle comunicazioni.

Il 17 gennaio 1927 il comune di Elena viene soppresso e nuovamente aggregato a Gaeta; nello stesso anno, con il R.D. Legge 2 gennaio 1927 n.1 avviene il passaggio sotto la provincia di Latina.

Passata la guerra, durante la quale gravissimi bombardamenti colpiscono sia Formia che Gaeta, si assiste a un triplice insieme di fenomeni.

Il centro storico, già gravemente danneggiato durante i sopra ricordati bombardamenti del 9-10 settembre 1943, viene attaccato dalla speculazione e sottoposto ad interventi edilizi assai discutibili.

Alcuni palazzi cinquecenteschi sono affrettatamente abbattuti e a loro si sostituiscono palazzi di sei piani di pessima, o meglio di nessuna, qualità architettonica.

Il quartiere S. Erasmo decade e, in maniera abbastanza veloce, viene a costituire un'appendice, sia pur storicamente interessante, avulsa dal tessuto urbano che si sviluppa in zone più accoglienti (Sérapo, l'Atratina).

La struttura urbana, non più artificialmente compressa, si espande

al di fuori delle mura; particolarmente accentuata appare l'evoluzione del quartiere Porto Salvo.

La nascita di un'industria petrolifera nella piana di Arzano modifica radicalmente la direttrice di sviluppo di Gaeta, indirizzandola ad ovest verso Formia. Quest'ultimo centro sviluppa caratteristiche funzionali di tipo commerciale e turistiche. La saldatura tra l'abitato di Gaeta e quello di Formia va a costituire una conurbazione (Paratore, 1972), un'unica città di rada, al cui interno le funzioni assunte dalle diverse aree si succedono, seguendo una traiettoria SE-NO, secondo quest'ordine ripetuto: funzione turistica (Sèrapo, Catena), residenziale (S. Erasmo, Porto Salvo), industriale (Arzano), di nuovo turistica (Vendicio), residenziale (Castellone), industriale (Mola), residenziale (Campese) e turistica (Già-nola).

Formia e Gaeta contano unite, al 31 dicembre 1989, 57.671 abitanti. Formia, che ha da sola 33.633 abitanti, non solo è il centro più grande ma anche, da un punto di vista demografico, il più vitale (tab. 1). Tra il Censimento 1971 e quello 1981 la popolazione residente di Formia cresce al ritmo del 2,8% medio annuo contro lo 0,5% di Gaeta. Tra il 1982 e il 1989 la crescita di Formia scende all'1,3% medio annuo e quella di Gaeta allo 0,4%. Se nell'evoluzione di questi ultimi otto anni separiamo la componente naturale da quella migratoria osserviamo che la crescita di Formia è dovuta principalmente al saldo migratorio, (+0,7%), mentre quella di Gaeta vede la preminenza del saldo naturale (+0,3%).

Un breve sguardo agli altri comuni mette in risalto, sempre nel periodo 1982-1989, la crescita media annua di Spigno Saturnia, +2,4%, Itri, +2,1% e Fondi, +1,5%. Anche per questi centri la componente migratoria assume valori elevati; tra le motivazioni di tale fenomeno ricordiamo lo spopolamento dei centri montani degli Aurunci e degli Ausoni che va ad alimentare un flusso migratorio verso località economicamente più vive e ben collegate con Roma e Napoli.

L'esame della distribuzione degli addetti alle unità locali, secondo i dati del 6° Censimento generale dell'industria, del commercio, dei servizi e dell'artigianato del 1981 (tab. 2), mostra la modesta rilevanza del settore agricolo, la netta caratterizzazione in senso commerciale di 5 centri (Fondi, Minturno, Monte S. Biagio, Sperlonga e Terracina), industriale di 2 (Pontinia e Spigno Saturnia) e della presenza di comuni che vedono la paritaria compresenza di 2 settori quali sono Formia (commercio e pubblica amministrazione) e Gaeta (commercio e industria).

CENS.'71	CENS.'81	31.12.89	SALDO	% MEDIO ANNUO 1982-1989	
				NATUR.	MIGR.
FONDI	23197	27915	31390	0,8	0,7
FORMIA	23827	30399	33633	0,6	0,7
GAETA	22181	23379	24038	0,3	0,1
ITRI	6368	6847	7998	0,5	1,6
MINTURNO	16166	17049	18167	0,4	0,4
MONTE SAN BIAGIO	5446	5629	6032	0,7	0,2
PONTINIA	9109	10927	12015	0,7	0,5
SPERLONGA	3493	3592	3658	0,2	0,0
SPIGNO SATURNIA	1873	2057	2447	0,4	2,0
TERRACINA	33465	36840	39393	0,4	0,5
TOTALE	145125	164634	178771	0,5	0,5

Tab. 1 - *Andamento demografico 1971-1989.*

	Agricoltura	Industria	Commercio	P. A.	Totale
	%	%	%	%	%
FONDI	0,3	23,8	51,3	24,6	100,0
FORMIA	0,1	17,6	43,5	38,8	100,0
GAETA	1,0	34,2	38,4	26,4	100,0
ITRI	1,2	44,5	38,0	16,3	100,0
MINTURNO	1,8	22,6	46,6	28,9	100,0
MONTE SAN BIAGIO	0,9	12,9	62,1	24,1	100,0
PONTINIA	1,7	59,3	28,0	11,1	100,0
SPERLONGA	0,0	10,3	59,0	30,8	100,0
SPIGNO SATURNIA	2,8	55,8	33,5	7,9	100,0
TERRACINA	5,0	22,5	45,8	26,7	100,0

Tab. 2 - *Addetti alle unità locali per settore economico.*

#### 4. IL PORTO E L'HINTERLAND DI GAETA

Il porto di Gaeta è un approdo tra i più sicuri in Italia e comunque l'unico porto naturale lungo la costa tra La Spezia e Napoli. Esso beneficia della protezione delle montagne, che lo proteggono dalle mareggiate provocate sulla costa tirrenica dai venti di Mezzogiorno, Libeccio, Ponente e Maestrale. Gli unici venti che interessano lo specchio d'acqua sono quelli di NE, E-NE (Levante), SE (Scirocco)

I fondali, che raggiungono i 10/18 m a circa 80 m dalla costa, sono costituiti da fango argilloso, che si presenta in superficie molle ed inconsistente, maggiormente denso negli strati sottostanti. Lo strato argilloso riposa, a sua volta, su un fondo costituito da sabbia compatta e roccia la cui profondità, riferita al livello del mare, si trova a circa - 15 m.

Il fango argilloso ha una resistenza minima di 0,20 kg/cm<sup>2</sup> mentre lo strato di sabbia sottostante arriva a 2 kg/cm<sup>2</sup>; i fondali, quindi, non molto alti ma dotati di grande omogeneità e stabilità, sono adattissimi per la realizzazione di opere (ne sono testimonianza i lavori svolti dalla Marina Militare per prolungare la diga frangiflutti del porto militare e la realizzazione di un canale profondo 12 metri per consentire l'accesso alle petroliere) necessarie per il migliore sviluppo delle capacità portuali. Inoltre, il sito sembra eccezionalmente favorevole anche riguardo alla mancanza di fenomeni di interrimento. Quest'ultima caratteristica è strettamente collegata alla mancanza di corsi d'acqua rilevanti se si eccettua il Garigliano il cui deflusso, però, non interessa la rada di Gaeta.

La piovosità influisce sulle operazioni commerciali riguardanti il carico secco.

Al pari di Civitavecchia, Fiumicino e Napoli, Gaeta è classificato porto di prima classe (porti situati a capo di grandi linee di comunicazione e il cui movimento commerciale giovando ad estesa parte dello Stato ed al traffico internazionale terrestre li costituisce "d'interesse generale dello Stato"); e quegli altri che, quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione, abbiano gli stessi requisiti che li costituiscono d'interesse generale dello Stato, e nei quali la quantità delle merci imbarcate e sbarcate non sia stata inferiore alle 250.000 tonnellate in ciascun anno dell'ultimo triennio - art. 2 T. U. n. 3095 e artt. 7-8 Reg. n. 713) e di seconda categoria (porti e approdi che servono precipuamente al commercio)

Nel passato ha svolto la funzione di scalo commerciale e sede dei traffici che l'antica repubblica marinara intratteneva col Medio e Vicino

Oriente; successivamente è stato base delle flotte straniere che si contendevano il dominio del Mediterraneo; in epoca ancor più recente ha accolto prolungate soste della squadra navale della Marina Militare italiana.

Nel secondo dopoguerra sono intervenuti nuovi fattori che hanno modificato profondamente l'assetto socio-economico non solo dell'area a più immediato contatto con il mare ma soprattutto di una vasta porzione dell'Italia centro-meridionale.

Volendo dare una breve descrizione del porto, da Punta Stendardo e procedendo verso Formia troviamo:

– la banchina porticciolo di Santa Maria, già base di sommergibili, con uno sviluppo di banchina di 170 metri adatta al movimento dei velieri e dei motovelieri. Il fondale dal centro del porticciolo dov'è di 6 metri scende a 3 metri sotto la banchina. È usato come porticciolo per imbarcazioni da diporto e per motovelieri da carico che assicurano il traffico merci con le isole pontine;

– il Porto di S. Antonio. Protetto da un molo con leggero gomito. Attracco riservato alla M. M.

– La Base Nautica F. Gioia, lungo la costa antistante la Piazza Municipio, con un molo lungo 70 metri e larga, all'imboccatura, 30 metri orientato per S-SE. Comprende servizi tecnici e commerciali per imbarcazioni da diporto (posti di ormeggio, prese d'acqua, carpenteria, carburante, magazzini, ufficio per il disbrigo pratiche);

– il porticciolo peschereccio di Porto Salvo riservato ai pescherecci (banchina 94 m, fondale 3,5 m, scogliera frangiflutti di 265 m);

– seguono il pontile petroli e la banchina ex Genepesca.

Se osserviamo la composizione per capitoli merceologici delle merci sbarcate e imbarcate notiamo che i prodotti petroliferi costituiscono, nel 1988, circa 2/3 del movimento complessivo (tab. 3).

L'hinterland del porto di Gaeta può essere circoscritto secondo una linea ideale che partendo dal lido di Torvaianica, a NO e ruotando in senso orario, sfiora i Colli Albani e s'inoltra fino all'alveo del Fucino. Da qui segue la dorsale appenninica fino al massiccio del Matese e ritorna poi verso il mare lungo la riva destra del Volturno. La distanza media da Gaeta a tale limitazione risulta sugli 80-90 km, salvo che per il territorio di Terra di Lavoro dove scende a 40-50 km.

Quest'area comprende le intere province di Latina e Frosinone, le propaggini meridionali della provincia di Roma, la parte della provincia de L'Aquila gravitante sulla conca del Fucino, l'area occidentale del

CAPITOLI MERCEOLOGICI	SBARCHI (t)			IMBARCHI (t)			TOTALE (t)		
	variazione			variazione			variazione		
	1982	1988	%	1982	1988	%	1982	1988	%
Prodotti agricoli e animali vivi	23.884	35.320	47,9	20	–	-100,0	23.904	35.320	47,8
Derrate alimentari e foraggiere	9.071	41.659	359,3	35.714	6.534	-81,7	44.785	48.193	7,6
Combustibili, minerali solidi	59.665	46.421	-22,2	–	–	–	59.665	46.421	-22,2
Prodotti petroliferi	66.061	652.028	887,0	117	60.563	51.663,2	66.178	712.591	976,8
Minerali e cascami per la metallurgia	783	–	-100,0	–	–	–	783	–	-100,0
Prodotti metallurgici	16.689	15.645	-6,3	3.979	–	-100,0	20.668	15.645	-24,3
Minerali greggi e materiali edili	56.158	76.472	36,2	4.997	8.943	79,0	61.155	85.415	39,7
Concimi	2.410	15.354	537,1	1.200	–	-100,0	3.610	15.354	325,3
Prodotti chimici	31.022	31.160	0,4	204	10.847	5.217,2	31.226	42.007	34,5
Macchine, veicoli, transazioni speciali	22.618	50.832	124,7	701	4.969	608,8	23.319	55.801	139,3
<b>Totale</b>	<b>288.361</b>	<b>964.891</b>	<b>234,6</b>	<b>46.932</b>	<b>91.856</b>	<b>95,7</b>	<b>335.293</b>	<b>1.056.747</b>	<b>215,2</b>

Tab. 3 - Merci sbarcate e imbarcate nel porto di Gaeta.

Molise, la zona settentrionale della provincia di Caserta. Esso si caratterizza per la rapida espansione economica di tre nuclei di industrializzazione:

- 1) il nucleo d'industrializzazione Gaeta-Formia (in ampliamento verso S in direzione della Piana del Garigliano e a N verso la Piana di Fondi);
- 2) le aree industriali di Roma, Latina e di Caserta;
- 3) i nuclei d'industrializzazione della Valle del Sacco (Frosinone), Cassino, Sora e Isola Liri e di Avezzano.

A questi dobbiamo aggiungere anche il nucleo industriale di Tortolì-Arbatax (industria cartaria) che utilizza abitualmente Gaeta come terminal per i propri prodotti.

Tra i fattori che hanno determinato l'intensità del processo di sviluppo industriale della vasta area tra Roma e Napoli e la forte dinamica demografica ed economica dell'area gravitante sul golfo di Gaeta ricordiamo:

- a) l'istituzione, nel 1950, della Cassa per il Mezzogiorno;
- b) l'apertura al traffico del tratto Roma-Napoli dell'Autostrada del Sole nel 1962;
- c) la creazione dell'università a Cassino (dal 1964 Magistero, dal 1969 Economia e Commercio, dal 1971 ISEF);
- d) la realizzazione a Cassino, nel 1971, dello stabilimento della FIAT;
- e) la formazione delle aree industriali di Latina, Frosinone, Caserta e dei nuclei industriali di Avezzano, Isernia e, appunto, Gaeta-Formia.

**Alessandro Gallo**