

ADALBERTO VALLEGA

**LA LIGURIA MARITTIMA:
FONTE DI RIFLESSIONI SULLA REGIONALIZZAZIONE LITORANEA**

Uno spazio-pilota litoraneo. — Sulle trasformazioni cui gli spazi litoranei — tanto quelli del mondo sviluppato che quelli del mondo emergente — sono andati soggetti durante gli anni '70 e sugli itinerari cui è stata condotta la loro organizzazione non ci si stanca mai di riflettere. Più si intensificano gli sforzi interpretativi e più si teme che il significato profondo di queste trasformazioni rischi di sfuggirci, sia perché i meccanismi che le hanno prodotte sono complessi, sia perché il contenuto genuinamente rivoluzionario che esse hanno assunto coinvolge non poca parte del destino di grandi comunità. Le riflessioni che geografi, economisti e sociologi dedicano a questi temi partono spesso dalla rievocazione dei modelli di organizzazione litoranea che, tra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70, avevano assunto connotati indicativi dello stadio economico di cui stava beneficiando il mondo occidentale.

Effettivamente, in quel significativo momento storico il mondo occidentale ha offerto parecchie figure di regionalizzazione litoranea, ma — a ben vedere — la loro varietà è riconducibile a due modelli fondamentali. Il primo modello è sorto in spazi litoranei che beneficiavano di un vigoroso insieme di sollecitazioni, di cui due emergevano in modo speciale: da un lato, la domanda di materie prime e di semilavorati da parte dell'hinterland; dall'altro lato, la rivoluzione dei trasporti marittimi, con l'eccezionale abbassamento dei costi unitari del trasporto. Le MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*), che hanno preso corpo lungo gli estuari dei grandi fiumi europei o in Giappone si sono protese a mare sulle piattaforme erette nelle baie, hanno costituito il prodotto tipico di questo modello. In condizioni ben diverse si sono trovate parecchie regioni costiere che non disponevano di grandi risorse fisiche per accogliere porti e industrie di dimensioni gigantesche. Ne sono esempi tipici — forse i più caratteristici — parecchie sezioni costiere tirreniche, da quella campana a quella ligure, e nord-adriatiche. Ad un certo momento — all'incirca all'inizio degli anni '70 — è sembrato che i loro modelli di organizzazione fossero diventati obsoleti, soprattutto perché non v'era spazio per attingere a una nuova soglia dimensionale, appunto quella emblematicamente costituita dalle MIDAs, per le quali il National Port Council britannico aveva fornito nel frattempo una puntuale rassegna di canoni organizzativi cui esse avrebbero dovuto attenersi per reggere alla crescente domanda di trasporto e di industrializzazione litoranea. In Liguria, tanto Genova quanto Savona si erano rese conto di questa strozzatura e avevano cercato di realizzare, al di là della catena montuosa che cinge la costa, le stesse strutture che Belgi e Olandesi stavano comodamente realizzando lungo le rive degli estuari fluviali e i Giapponesi stavano faticosamente mettendo a punto attraverso l'occupazione di spazi marittimi protetti. Era un disegno ambizioso, quello ligure, perché pretendeva di escogitare — con sforzi di immaginazione pianificatrice e tecnolo-

gica — un sistema di trasporti capace di far sì che aree industriali ubicate a 20-30 km di distanza itineraria dalla linea di spiaggia adempissero con soddisfacenti livelli di efficienza alle stesse funzioni cui adempivano le grandi aree industriali litoranee realizzate in ambienti morfologicamente molto più favorevoli.

Disegno ambizioso, ma privo di valore operativo, perché non è stato realizzato e, ancor più, perché non vi sono condizioni che consentano di realizzarlo in futuro, almeno nei termini in cui è stato formulato. Ma comunque disegno interessante, perché è uno dei tanti elementi che fanno della Liguria marittima una sorta di *spazio-pilota* per comprendere quanto forti siano state le tensioni rivolte a connettere trasporti marittimi, porti e attività manifatturiere. Tuttavia, la circostanza più rilevante risiede nel fatto che anche su litorali — come quelli nord-tirrenici — che non hanno partecipato alla corsa all'industrializzazione nelle massicce proporzioni avvertite altrove, i tassi di occupazione del territorio sono stati comunque elevati. L'espansione residenziale — soprattutto delle seconde residenze — quella dell'offerta di strutture turistiche e, in generale, l'intensificazione di attività terziarie hanno condotto alle ben note elevatissime soglie di utilizzazione delle risorse costiere, raggiungendo, in conclusione, gli stessi risultati conseguiti altrove: proliferazione di strutture orientate a produrre utilizzazione intensiva dello spazio e delle altre risorse fisiche a scapito di modi di utilizzazione estensiva, come l'agricoltura e il bosco; desertificazione dell'entroterra; degradazione di un'ampia fascia, che dalla periferia urbana interna — all'incirca tra le isoipse di 50 e di 100 m — si protende fino al mare; e così via. Non è questa la sede per censire i numerosi e inquietanti processi di retroazione negativa che hanno coinvolto comportamenti sociali, attività economiche ed elementi fisici, anche se non si può fare a meno di notare come per alcuni di essi — si pensi all'insalinamento della falda acquifera — la Liguria marittima possa ancora una volta annoverarsi come spazio-pilota.

Crescita e sviluppo: alternativa culturale. — Il nostro obiettivo è un altro: mettere in luce come l'utilizzazione intensiva del litorale sia stata guidata — in Liguria come altrove — da una teleologia di organizzazione regionale retta precipuamente, o spesso ossessivamente, dall'idea di crescita e come questo comportamento sia stata la matrice di un profondo conservatorismo, sociale e culturale.

La crescita non è stata vista solo come incremento di variabili economiche — reddito e occupazione in primo piano — ma anche come espansione territoriale delle strutture costiere — qualunque fosse stata la loro funzione. Tuttavia ancor più significativo, tanto dal punto di vista culturale che da quello della ricerca operativa, era l'attribuire a questi andamenti la qualifica di processi di sviluppo. In tal modo a quest'ultimo concetto — quello di sviluppo, appunto — si evitava accuratamente di riconoscere il valore che gli è proprio, cioè di processo rivoluzionario, decisamente distinto, e quasi contrapposto, a quello di processo evolucionario, tipico invece delle fasi di sola espansione degli elementi esistenti. Non è un caso che la polarizzazione litoranea sia stata indagata — in quegli anni — specialmente per gli effetti di diffusione di strutture e di attività sul territorio, per gli effetti moltiplicatori prodotti su determinate variabili. E non è di marginale importanza che le economie esterne siano state indagate per la sinergia che potevano produrre nei meccanismi di crescita. Parimenti è culturalmente non trascurabile che quanti si interrogavano sul futuro degli spazi litoranei costruissero scenari in chiave proiettiva, cioè dilatassero nel futuro i tassi di aumento cui stavano andando soggette le variabili — soprattutto il popolamento — dagli anni posteriori al secondo conflitto mondiale. Dallo scenario ekistico elaborato dal gruppo Doxiadis negli anni '60 alla teoria delle metropoli del mare proposta a Bruges nel 1970 v'è un'ampia, e illuminante, letteratura.

Alla crescita economica e alla contestuale intensiva occupazione del territorio ha corrisposto, sugli spazi litoranei, la formazione di un insieme di elementi così articolato, e così profondamente radicato, da costituire una struttura vigorosamente ostile a qualunque comportamento orientato a trasformarla. A ragione il Godard nota come il tessuto urbano litoraneo frapponga più di quanto facciano gli spazi interni, una rigidità — che non è solo fisica, ma è anche tecnologica, economica e istituzionale — estremamente robusta avverso a ogni proposito a mutarlo e ad adeguarlo a nuove esigenze insorgenti. Tutto ciò è il prodotto di un comportamento radicalmente conservativo, che ha preso corpo nelle fondamentali componenti sociali delle comunità. Non è inopportuno chiederci se questi tratti culturali possano spiegare, almeno in buona parte, la non marginale circostanza, secondo la quale le amministrazioni di regioni litoranee economicamente importanti — la Liguria è tra queste — non abbiano ancora redatto disegni di pianificazione territoriale di ampio respiro e si siano sostanzialmente ridotte a gestire il territorio alla giornata.

D'altra parte, come si può pianificare efficacemente se l'insorgenza di fasi accentuatamente critiche — cioè di veri e propri processi rivoluzionari — sta sconvolgendo tradizionali linee di tendenza e organizzazioni economiche consolidate? Oggigiorno sono in molti a considerare la crisi delle fonti di energia e delle materie prime come il sintomo di un processo profondo, che sta operando nelle fibre più sensibili della divisione internazionale, e interregionale, del lavoro. La crescita economica galoppante degli anni '60 appare sempre più — alla luce degli eventi che sono seguiti — come l'insieme dei sussulti, in certi momenti addirittura quasi parossistici, dell'organizzazione neoindustriale. E la crisi perdurante dal 1973 appare come la fase di transizione verso un nuovo stadio di organizzazione economica, i cui connotati, pur essendo difficile da individuarsi compiutamente, sembrano acutamente segnati da tensioni, a scala planetaria, tra domanda e disponibilità di risorse fisiche.

Un futuro di tensioni. — Queste tensioni fanno intravedere un fatto essenziale, che non si può fare a meno di acquisire e di tener fermo sia a livello di ricerca scientifica, sia a livello operativo: gli spazi litoranei saranno sottoposti, già tra breve tempo, a schemi di organizzazione molto più complessi e a conflitti ancor più acuti di quanto sia avvenuto in passato. Non deve trarre in inganno il fatto che, da qualche anno a questa parte, la crescita della popolazione costiera si sia notevolmente rallentata in non poche regioni costiere del mondo occidentale e che in alcune — è il caso della Liguria — abbia manifestata addirittura la propensione a rendersi pressoché stazionaria. A prescindere dalla circostanza che il fenomeno potrebbe essere circoscritto nel tempo, occorre tener conto che le fasce costiere hanno, oltre alle funzioni insediative, anche quelle di essere segmenti nodali della vita di relazione e che è su queste ultime — intese *lato sensu* — che si stanno per operare le trasformazioni più incisive. La causa fondamentale e profondamente innovativa, ma non unica, è costituita dalla formazione di uno straordinario ventaglio di sollecitazioni economiche e di innovazioni tecnologiche, convergenti tutte a produrre occupazione e utilizzazione degli spazi marittimi antistanti le coste. L'*offshore*, che nella fase galoppante dello stadio neoindustriale ha prospettato già espressioni di tutto rilievo, ma tuttavia episodiche, si sta avviando a diventare sistematica forma di organizzazione spaziale e impone modelli integrali di organizzazione marittimo-terrestre.

Era, quindi, nel giusto lo Stewart quando sosteneva che le dilatazioni degli insediamenti umani — il cui risultato dovrebbe essere, nel lungo termine, l'Ecumenopoli — si comporrà di tre sezioni: quella interna, costituita da gigantesche forme urbanizzate continentali; quella marittima (*Marine Ecumenopolis*), costituita da strutture *offshore*, collocate in spazi marittimi protetti, dotate in parte di mobilità e di organizzazione autonoma; quella litoranea (*Littoral Ecumenopolis*), radicata

sulla piattaforma continentale, coinvolgente gli spazi acquei più vicini alla costa e fisicamente connessa con le strutture litoranee. E', dunque, la sezione insediativa marittima il fatto nuovo, che si ripercuoterà sull'insediamento litoraneo rendendolo di gran lunga più complesso e più nevralgico di quanto non lo sia stato sotto il dominio degli stadi paleoindustriale e neoindustriale. La spinta alla ricerca di risorse alimentari, quella a trovare rimedio alla carenza di aree utilizzabili sul litorale, e non poche altre esigenze conducono — grazie al rapido progresso che la tecnologia sta compiendo nel campo degli impianti e delle strutture insediative, marine e sottomarine — a prefigurare otto settori attraverso i quali si esprimerà l'avanzamento a mare: turismo, produzione di energia, trasporti, insediamento residenziale, produzioni alimentari, produzioni minerarie, ricerca scientifica, difesa militare.

E' sufficiente questo elenco per farci convincere che il futuro delle agglomerazioni costiere non sarà il prodotto di andamenti e di linee di tendenza manifestatisi nel passato. Sarà, invece, il prodotto di una profonda trasformazione funzionale delle strutture e di un radicale mutamento dei modi di organizzazione dello spazio, che coinvolgeranno simultaneamente terra e mare. Sarà, insomma, il prodotto di una rivoluzione. Profondamente errate risultano, dunque, alla luce dei mutamenti odierni, le proposizioni che sorreggevano il disegno territoriale prefigurato dal Progetto '80, giacché vi si riscontrava solo l'alternativa tra una proiezione di andamenti consolidatisi negli anni '50 e '60 e un modello impostato su proposizioni volontaristiche che prescindevano dalla valutazione delle spinte che, anche nello spazio italiano, sarebbero state prodotte — e già si profilavano nel momento in cui il piano fu redatto — dalla divisione internazionale del lavoro e da certi comparti dell'avanzamento tecnologico. Ciò non vuol dire che in futuro non si consolideranno e si formeranno agglomerazioni litoranee e megalopoli più o meno estese, ma piuttosto che esse saranno, per strutture fisiche e ancor più per funzioni, ben diverse, e forse molte lontane, da quelle che hanno immaginato i pur recenti disegni pianificatori. Anzi, per restare nel Mediterraneo nord-occidentale, è del tutto ovvio che si consoliderà un nastro agglomerativo che dalle coste nord-tirreniche si spingerà fino al Golfo del Leone e che di qui si inoltrerà nello spazio interno francese per connettersi con il solco della Garonna e spingersi fino a Bordeaux.

Un codice per la ricerca scientifica. — Ma non è su proiezioni insediative del genere che vale la pena, almeno in questa sede, di fermare l'attenzione, né è il caso di compiere sforzi per qualificare morfologie poleogeografiche emergenti. E' bene, invece, considerare aspetti sostanziali, che riguardino i modi di interpretare e di prefigurare l'organizzazione dei litorali e degli spazi marittimi costieri. A questo riguardo non si può fare a meno di notare, ancora con il Godard, che oggi giorno si sta soffrendo di tre ordini di carenze. In primo luogo, delle carenze derivanti dall'esistenza di piani settoriali che, nel disciplinare i vari modi di utilizzazione del territorio, ben raramente ricercano coordinamenti, e di piani territoriali parziali, che riguardano isolatamente ambiti urbani, portuali, industriali, e così via, quasi sempre al di fuori di un disegno d'assieme. In secondo luogo, delle carenze prodotte dalla separazione cui — sia nell'analisi scientifica che nell'intervento operativo — vengono relegati il mare e la terraferma. Infine, delle carenze causate dalla circostanza che lo spettro delle informazioni scientifiche è insufficiente, e male organizzato, per rispondere al meglio alla necessità di interpretare i processi in atto e a quella di costruire scenari attendibili. Il superamento di queste lacune, differenti per natura ma convergenti nel rendere problematica e rischiosa l'organizzazione litoranea, esige che preliminarmente si metta a punto un insieme di principi fondamentali, sui quali poggiare sia l'interpretazione degli assetti attuali che la costruzione di scenari.

La prima tappa da percorrere in questa direzione deve essere opportunamente costituita dall'assumere un concetto probante di regione e dal considerare la regione marittimo-litoranea come categoria speciale. Non si può fare a meno, pena la rinuncia a far progredire la ricerca scientifica, dal riferirci rigorosamente all'idea sistematica di regione e dallo sviluppare criticamente tutte le implicanze, teoriche e metodologiche, che essa comporta. In quest'ottica la regione è concepita come un insieme di elementi fisici e umani, interconnessi, cioè una struttura, e mossi da uno stesso processo. Essa, quindi, va colta operando simultaneamente su due coordinate: sulla coordinata spaziale, allo scopo di individuare e spiegare le interdipendenze tra gli elementi che compongono il sistema; sulla coordinata temporale, dando luogo a un'analisi diacronica alimentata dalle teorie sugli stadi di sviluppo. Il ricorso a probanti teorie dello sviluppo è essenziale, se si vuole distinguere e interpretare le fasi evoluzionarie e quelle rivoluzionarie attraverso cui si forma e si trasforma l'architettura regionale.

L'assumere, poi, la *regione marittimo-litoranea come categoria speciale* della regione richiede che si muti la posizione tradizionale, in base alla quale siamo avvezzi a considerare il mare dal punto di vista terrestre, cioè come spazio non rilevante, o comunque asservito, ai modi di utilizzazione e di organizzazione della fascia litoranea. Occorre ora costruire modelli interpretativi nei quali il mare costiero e il litorale siano visti come sezioni interrelate di uno stesso sistema, che è appunto la regione marittimo-litoranea. Ciò impone la costruzione di una nuova dimensione culturale, sollecita a cogliere gli effetti che, a mare e a terra, sono prodotti sia da elementi fisici che da comportamenti sociali e attenta a considerare le retroazioni che coinvolgono in stessi circuiti l'ambiente terrestre e quello marittimo.

Si è accennato, poco sopra, all'opportunità di affrontare la dimensione diacronica ricorrendo alle *teorie degli stadi di sviluppo economico*. L'utilità di questa impostazione appare in netta evidenza quando si considerino le regioni marittimo-litoranee. Infatti questi spazi diventano socialmente e operativamente rilevanti come non mai proprio nell'epoca contemporanea, segnata dal passaggio dallo stadio neoindustriale a un nuovo stadio, i cui connotati non sono ancora ben chiari, ma che comunque saranno molto incisivi sui modelli di organizzazione spaziale. Ciò implica che ci si attrezzi di teorie e di metodologie atte a comprendere adeguatamente una fase rivoluzionaria, soprattutto per comprendere come importanti elementi, e le interrelazioni da cui storicamente sono cementati, si trasformino radicalmente o addirittura divengano necrotici e siano sostituiti da altri elementi e da altre interdipendenze. Solo così si potranno inquadrare con rigore le propensioni verso l'*offshore*, di cui risentono — nel mondo sviluppato — già ampi tratti dei perimetri costieri.

I concetti enunciati consentono di superare un'*impasse* in cui geografi e pianificatori si sono sempre irrimediabilmente imbattuti allorché hanno dovuto considerare insieme litorali e mare costiero: il *problema della delimitazione spaziale*. Non pochi hanno proposto — sia nell'intento di individuare aree di studio che aree su cui intervenire operativamente — criteri rigidi, di natura prevalentemente geomorfologica. Basti ricordare le tendenze ad assumere determinate isoipse e isobate — frequentemente, e sotto certi punti di vista non ingiustificatamente, l'isobata di 200 m — come linee di confine, dando per scontato che negli spazi interposti vi fosse anche una certa interdipendenza tra elementi fisici e presenza umana. Su un livello più probante, ma anche più problematico, si sono disposti i tentativi di cui vi sono riflessi nella legislazione statunitense rivolti a considerare ambiti in cui gli elementi fisici siano connessi da accertate interdipendenze, senza restare vincolati da rigidi parametri morfometrici. Altra dimensione teleologica — che ricorda il concetto di regione come strumento d'azione messo a punto nell'ambito dell'Unione Geografica

Internazionale — è quella di considerare una sezione marittima e una sezione litoranea nelle quali ci si proponga di realizzare un unico disegno di utilizzazione delle risorse e di organizzazione spaziale.

Un'apertura più razionale è quella conseguibile applicando l'idea sistemica di regione. Infatti, assumendo l'ambito regionale come una struttura mossa da un processo, è evidente che la regione marittimo-litoranea sia da considerarsi lo spazio ove sono accolti gli elementi della struttura e agiscono i processi da cui essi sono mossi. Ne conseguono almeno due ordini essenziali di deduzioni. In primo luogo, lo spazio regionale non è stabile nel tempo, ma varia in funzione dell'ambito di proiezione dei processi che muovono la regionalizzazione. In secondo luogo, a seconda della natura dei processi — evolutivi e rivoluzionari —, che governano la divisione spaziale del lavoro, mutano le relazioni interregionali e, in senso più lato, muta la regionalizzazione, cioè l'architettura d'insieme in base alla quale lo spazio si scompone in unità regionali.

Un campo di intersezione disciplinare. — In questa rapida rassegna di idee-guida, da cui potrebbe essere proficuamente alimentata la ricerca scientifica, sia consentito sottolineare alcuni altri fondamentali concetti, almeno in parte complementari rispetto a quelli or ora enunciati.

La teoria generale dei sistemi ha avuto, tra gli altri meriti, quello di proporre l'analisi dei processi — sia di quelli che avvengono per linee verticali, cioè all'interno dell'organizzazione sociale, sia quelli che avvengono per linee orizzontali, cioè nell'organizzazione del territorio — attraverso i *circuiti di retroazione*. Su questo piano metodologico si dovrebbe indugiare più di quanto abbia fatto finora la ricerca regionale e in modo particolare qui dovrebbe compiere progressi lo studio delle regioni marittimo-litoranee, giacché esse accolgono un complesso insieme di catene di effetti che coinvolgono, mediante andamenti amplificatori, elementi fisici ed elementi sociali, terraferma e mare. Finora, a causa della compartimentazione disciplinare di cui ha sofferto la ricerca scientifica, s'è avuta la tendenza a privilegiare, di volta in volta, i circuiti afferenti prevalentemente l'ambito fisico o quelli fondati soprattutto sull'ambito umano. Questa parzialità di visioni va superata, a meno che non si vogliano perpetuare e ampliare lacune che recherebbero sensibili danni alla ricerca, per di più proprio in un'epoca in cui l'esigenza di interpretare congiuntamente spazi terrestri e marittimi impone il conseguimento di soglie metodologiche sempre più rigorose.

Queste esigenze impongono di ricercare *collaborazioni interdisciplinari*, non già estese come convergenze causali o episodiche, o peggio — com'è accaduto e accade frequentemente — come atteggiamenti di etichetta, ma intese in senso molto profondo, perché sorrette dalla tensione rivolta a mettere a fuoco spazi nevralgici per modelli di organizzazione e problematici per l'ampiezza delle implicazioni che prospettano. La ricerca regionale — sostiene a ragione l'Archibugi — esige non tanto la convergenza di esperti in settori disciplinari diversi, quanto la convergenza di esperti di problemi speciali, quali sono appunto quelli della regionalizzazione. A maggior titolo le regioni marittimo-litoranee esigono convergenze consolidate nella conoscenza di temi e nella consapevolezza di problemi che posseggono connotati speciali più numerosi e più impegnativi di quanto solitamente accada per le regioni continentali. E', dunque, opportuno che il mondo scientifico acquisti consapevolezza di tutto ciò e produca impegni di ricerca adeguati all'importanza che gli spazi marittimo-litoranei hanno assunto e a quella, ben maggiore, che assumeranno nei decenni che ci accompagnano al tramonto del nostro secolo.

Se si invocano livelli di impegno di gran lunga più qualificati di quelli finora prodotti, le motivazioni non risiedono in un'asettica ricerca di interdisciplinarietà e nel desiderio di sperimentare quanto possano metodologie geografiche collaudate, se impiegate in sintonia con il ricorso alla teoria generale dei sistemi e alle teorie degli stadi di sviluppo economico. Le motivazioni sono prodotte dalla convinzione che la ricerca geografica dovrà radicarsi sempre più nelle concrete esigenze della società e concorrere, insieme ad altre discipline, a prefigurare e a interpretare nuovi modi di organizzare lo spazio in uno scenario ove le tensioni tra domanda e disponibilità di risorse fisiche diverranno sempre più acute, e correlativamente si faranno più problematiche le relazioni sociali intraregionali e le relazioni interregionali.

BIBLIOGRAFIA

- ANDONOPOULOU M. e RIPMAN C., *The City of the Future - Ecumenopolis: Assumptions, Scope, Alternatives*, in « Ekistics », Atene, 1973, pp. 63-77.
- BERRY B. J. L., CONKLING E. C. e RAY D. M., *The Geography of Economic Systems*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1976.
- CLARK M. J., *The Relationship between Coastal-Zone Management and Off-Shore Economic Development*, in « Marit. Pol. Mgmt. », Londra, 1977, pp. 431-449.
- DÉZERT B., *Les ports et le redéploiement industriel et urbain*, in *Villes et ports*, « 587^e Colloque International du CNRS - Second Colloque Franco-Japonais de Géographie (1978) », Parigi, Centre Nat. de la Recherche Scient., 1979, pp. 269-276.
- DOXIADIS C. A., *Ecumenopolis, the Settlement of the Future*, Atene, Athens Center of Ekistics, 1967.
- DOXIADIS C. A. e PAPAIOANNOU J. G., *Ecumenopolis, the Inevitable City of the Future*, Atene, Athens Center of Ekistics, 1974.
- GODARD O., *L'occupation des espaces littoraux méditerranéens*, in « Options Méditerr. », Parigi, 1975, pp. 35-56.
- LEARDI E., *Utilizzazione dei fondi marini e mare territoriale. Note di geografia politica ed economica*, in « Boll. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1977, pp. 1-24.
- MARCHESE U., *Regioni marittime e sviluppo metropolitano*, in « Atti XXIII Conv. Intern. Comunic. » (Genova, 1975), Genova, Ist. Intern. Comunic., 1975, pp. 707-726.
- MICHAUD J.-L., *Manifeste pour le littoral*, Parigi, Berger-Levrault, 1976.
- MINISTERO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, CENTRO DI STUDI E PIANI ECONOMICI, *Le proiezioni territoriali del Progetto '80. Ricerca e modelli di base*, 3 voll., Roma, 1971.
- PAPAIOANNOU J. G., *Report on Ecumenopolis, City of Tomorrow (part one)*, in « Ekistics », Atene, 1980, pp. 175-228.
- POLLIER R., *Industrialisation littorale, industrialisation d'avenir*, in « Marine Marchande 1971 », Parigi, 1971, pp. 89-154.
- SACCO G., *Progresso tecnologico e pianificazione costiera*, in « Nord e Sud », Napoli, 1978, n. 281-283, pp. 147-166.

- VALLEGA A., *Per una geografia del mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980.
- VIGARIE A., *Synthèse des rapport nationaux sur les grands ports européens. Aperçus prospectifs de la vie portuaire de l'Europe*, in « L'avenir des ports européens » (Semaine de Bruges, 1970), Bruges Collège d'Europe, 1971, II, pp. 672-738.
- VIGARIE A., *Perspectives d'évolution à long terme des ports européens*, in « Géographie et perspectives à long terme; IV^e Symposium UGI, Comm. Géogr. Appliquée » (Rennes, 1971), Sablé, Univ. Haute Bretagne, 1973, pp. 443-454.