

ACC

AC/24.2/TN6

10000/148/3438

PO
Aug

10000/148/3438

PORTO DI SAN REMO
AUG. 1945

LIGURIAN PORTS

28
HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION

TRANSPORTATION SUB-COMMISSION

FORNS & MAILHOUSE DIVISION

PORT REPORT

PORTO DI SAN PIZZO

{ OPENED : 22 AUG-1945
CLOSED : 23 AUG-1945 }

[OPENED : 22 AUG 1945
CLOSED : 23 AUG 1945]

10000 / 4A / 3438

THIS FOLDER

CONTAINS PAPERS

FROM AUG-1945
TO

CATALOG

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

Tel. 290
Ref. AC/24.2/48/Tn6

RMB/mvm
23 August 1945

SUBJECT: Ports of Genoa, Savona, Sestri Levante, Imperia and
San Remo

TO : Movements Division - Shipping Branch
Regional Transportation Officer, Genoa - Major Wickens
Ministry of Marine, Rome
Captain Tosi, Liaison Officer

1. For your information and retention, attached are copies of reports on the above mentioned ports.

2. Maps of the ports of Genoa and Savona were secured and are on file in the Ports & Warehouse Division available to all interested parties.

R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

Attachments:
As stated in para 1.

HEADQUARTERS ALLIED COMMISSION
APO 394
TRANSPORTATION SUB COMMISSION

22 August 1945

RMB/ENH

REPORT OF INSPECTION MADE - 1 AUGUST 1945 - IMPERIA AND SAN REMO

1. Imperia - Imperia consists of two ports: Oneglia and Porto Maurizio.

a. Oneglia - is of no use and should not be given any consideration. The entrance is badly blocked with sunken vessels and docking facilities destroyed, necessitating considerable work to make the port useful. There is no equipment of any sort available at this port.

b. Porto Maurizio - where the office of the Port Captain for both ports is located, cannot be used due to mines and sunken obstructions. There is no equipment at all available at this port.

2. San Remo - we were informed that some schooners might be able to work at this port, which incidentally was not used in pre-war days, being used mainly for pleasure craft. In view of this information, we did not consider it advisable to make a survey of the port.

R. M. BAZZANELLA, Chief
Ports & Warehouse Division

DISTRIBUTION

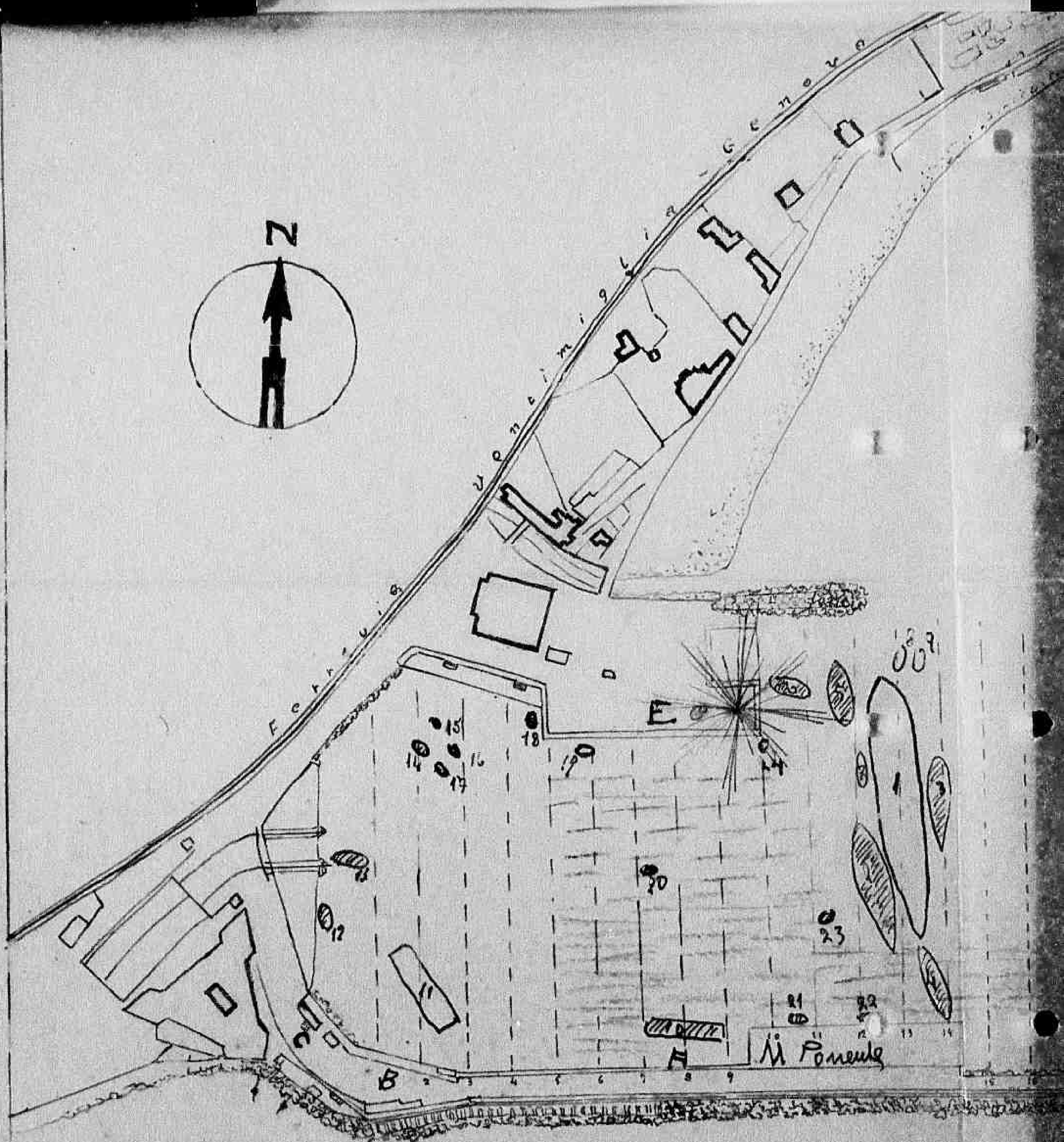
Movements Division - Shipping Branch
Regional Transportation Officer, Genoa - Major Wickens
Ministry of Marine, Rome
Captain Tosi

09121

Declassified E.O. 12356 Section 3.3/NND No. 755621

L-34.4

FORTO DI SAN REMO



DORTO DI SAN-REMO

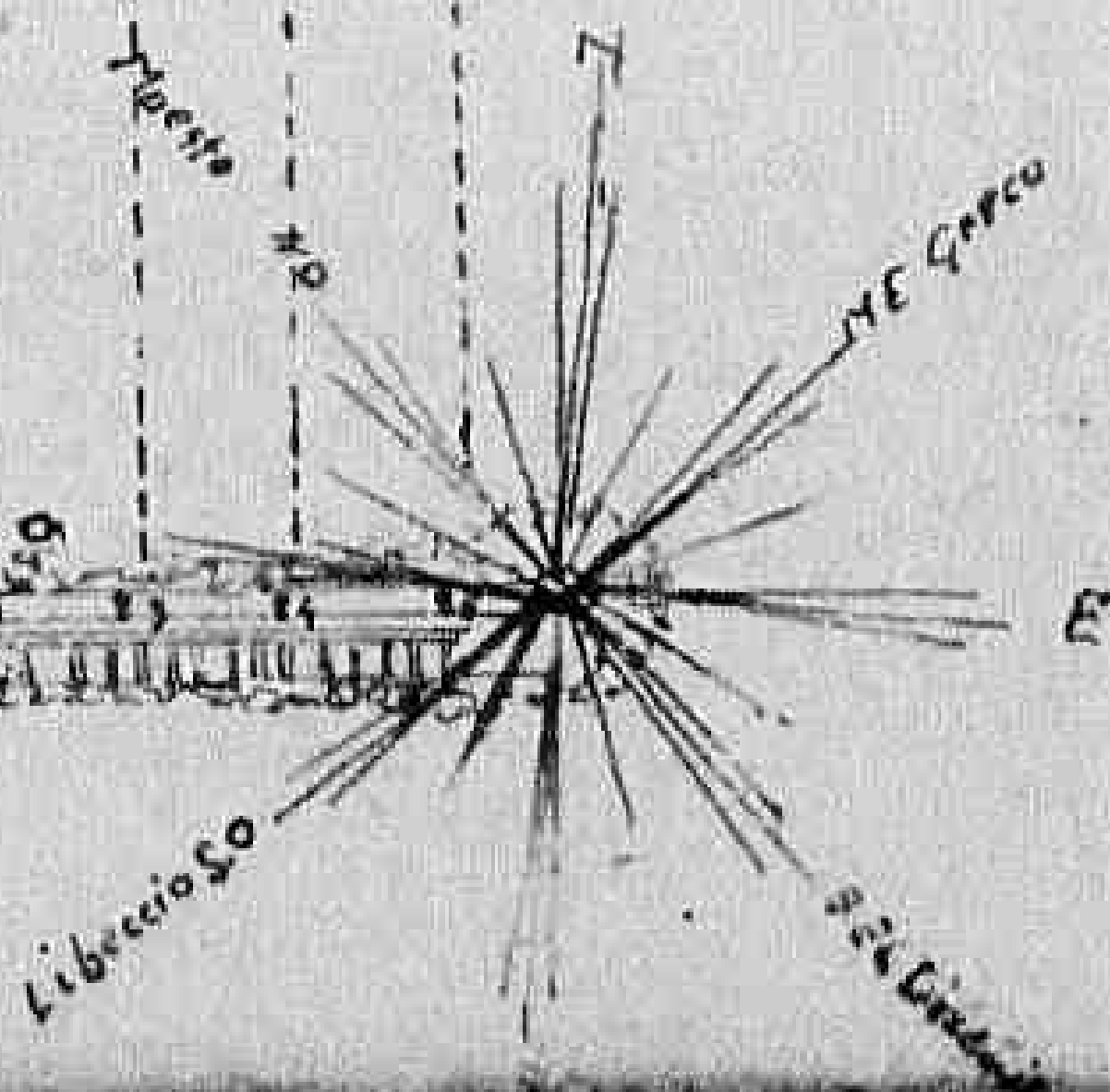
PLANIMETRIA

scala 2.000

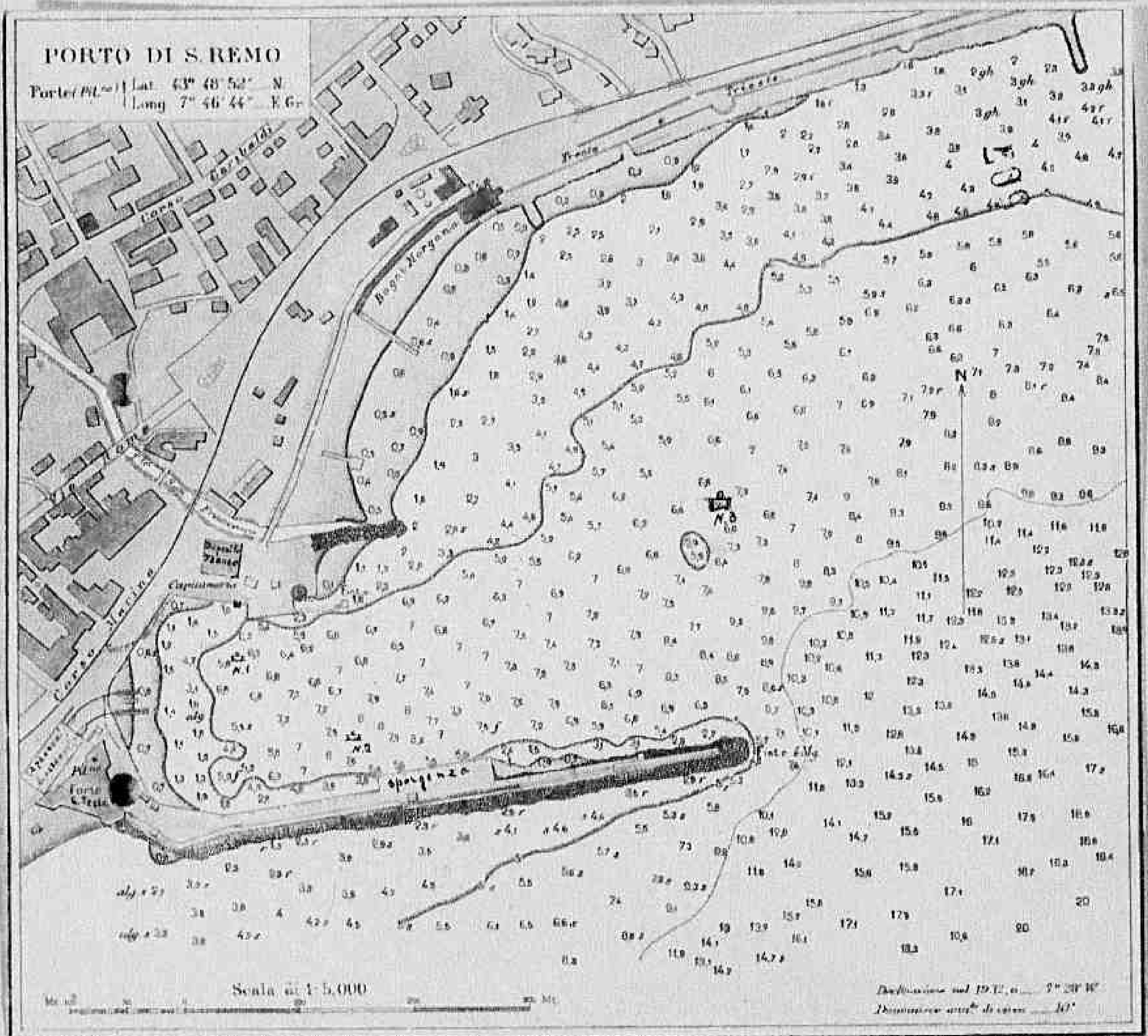
- 1- Honor DW 8500
- 2- Tipo S. Ginepro DW 3500 - doll B.W.
- 3- Punta Bianca DW 450 in corso di pratiche per ricupero da parte proprietari
- 4- Sconosciuto in via di ricupero a seguito di demolizione
- 5- Alodo DW 400 in corso pratiche ricupero da parte di proprietari
- 6- F. M.
- 7- Pomphilo sconosciuto in via di ricupero
- 8- R. G. Ginepro quasi totalmente demolito
- 9- "
- 10- Motogattone Telesca i.e.
- 11- "
- 12- F. M. 03
- 13- Pomphilo
- 14- Loranon m.p.
- 15- "
- 16- Pomphilo
- 17- "
- 18- "
- 19- "
- 20- Loranon
- 21- "
- 22- "
- 23- Loranon
- 24- "

Le imbarcazioni batteggiate sono immerse.

La zona è acqua batteggiata in una lista d'immersione
per il libero alla navigazione 15.6.55



200



PORTO DI SAN REMO

PORTO DI SAN REMO

506

PORTO DI SAN REMO

CARATTERISTICHE

Caratteristica principale del porto é l'importazione dell'olio grezzo, specialmente dalla Spagna e dalla Tunisia, a scopo di raffinazione.

Questa viene effettuata o nel Deposito Franco o nello stabilimento Escoffier Guidi della vicina Arma di Taggia. L'olio raffinato, mediate miscuglio con quello di produzione locale, viene rispedito in latte e cassette, sia a mezzo ferrovia, sia a mezzo di piroscafi costieri fino a Genova per essere riesportato, insieme col considerevole prodotto della Provincia di Imperia. L'esportazione ha luogo anche direttamente da San Remo per Nizza e Marsiglia.

Dall'Elba, dalla Sardegna, e dalle Isole del Golfo di Napoli viene importato vino per il consumo locale e della immediata regione circostante.

DESCRIZIONE DEL PORTO

Configurazione-Ha forma rettangolare aperto a levante con un solo molo di protezione a sud, lungo m. 560, con direzione W-E ed una breve scogliera a Nord per impedire l'interramento dovuto alla corrente litoranea ed alle alluvioni del Torrente S. Francesco, che sbocca a levante dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

Orientamento-Larghezza-Fondali alla bocca d'entrata- La bocca del porto é larga m. 180 con fondali variabili da 1.7 a 1.9. Essi, come quelli dell'interno del porto, tendono a diminuire per il continuo interrimento dovuto alle correnti, nonostante i periodici lavori di dragaggio e la libera estrazione di sabbia effettuata da barche zavorriere, munite di pompe aspiranti.

Superficie acquea complessiva- Ettari 6,08.

Ripartizione delle zone acquee- La banchina, data l'estensione limitata

specialmente della Spagna e della Tunisia, a scopo di raffinazione. Questa viene effettuata o nel Deposito Franco o nello stabilimento Escoffier Guidi della vicina Arna di Taggia. L'olio raffinato, mediate miscuglio con quello di produzione locale, viene rispedito in latte e cassette, sia a mezzo ferrovia, sia a mezzo di piroscafi costieri fino a Genova per essere riesportato, insieme col considerevole prodotto della Provincia di Imperia. L'esportazione ha luogo anche direttamente da San Remo per Nizza e Marsiglia.

Dall'Elba, dalla Sardegna, e dalle Isole del Golfo di Napoli viene importato vino per il consumo locale e della immediata regione circostante.

DESCRIZIONE DEL PORTO

Configurazione—Ha forma rettangolare aperto a levante con un solo molo di protezione a sud, lungo m. 560, con direzione N-E ed una breve scogliera a Nord per impedire l'interramento dovuto alla corrente litoranea ed alle alluvioni del Torrente S. Francesco, che sbocca a levante dell'Ufficio Circondariale Marittimo.

Orientamento-Larghezza-Fondali alla bocca d'entrata—La bocca del porto è larga m. 180 con fondali variabili da 1.7 a 1.9. Essi, come quelli dell'interno del porto, tendono a diminuire per il continuo interrimento dovuto alle correnti, nonostante i periodici lavori di dragaggio e la libera estrazione di sabbia effettuata da barche zavorriere, munite di pompe aspiranti.

Superficie acque complessiva—Ettari 6,08.

Ripartizione delle zone acque—Le banchine, data l'estensione limitata di esse e la mancanza di un vero e proprio traffico preponderante, non hanno una particolare destinazione.

Normalmente però gli accosti vengono utilizzati come segue:

Nella banchina del molo Nord, carigo e scarico dell'olio designato al Deposito Franco e dal Deposito Franco all'imbarco; sbarco della crusca dal

Piroscafi della Società Ligure-Romana; sbarco ed imbarco in genere delle merci dalle e sulle navi di non più di 50-60 m. di lunghezza e pescaggio non superiore a m. 4,50 a pieno carico.

Nella piccola banchina subito a ponente della precedente, ormeggio di punta dei battelli in genere ed imbarco e sbarco di passeggeri.

Nella banchina del Molo Sud, l'estremo tratto di ponente, per una lunghezza di m. 40 circa, viene destinato allo sbarco del vino da velieri. Il quantitativo giornalmente sbarcato è di poca entità, così che l'accosto rimane occupato per molti giorni dallo stesso bastimento. Il tratto successivo verso levante, per una lunghezza di una cinquantina di metri, viene riservato alle navi da diporto, che vi si ormeggiano di punta. Il tratto successivo ancora, sempre verso levante, per una trentina di metri, viene riservato per l'ormeggio delle unità della Squadriglia della R.G. di Finanza.

Nello sporgente del Molo Sud, lungo m. 100 e con fondali all'accosto di circa m. 5, possono affacciarsi navi di maggiori dimensioni, per lo più navi di linea, con carichi vari a seconda delle circostanze. Eventuali carichi pericolosi non potrebbero essere imbarcati o sbarcati che nella banchina anzidetta.

Ormeggio alle boe: alla boa n. 2 può essere ormeggiata una nave di considerevole tonnellaggio, dato che i fondali in corrispondenza raggiungono la media di m. 7,50 circa. Tale nave non potrebbe però compiere operazioni di commercio, poiché non esistono in porto galleggianti atti all'imbarco e sbarco di merci da navi non accostate. Mediante i galleggianti esistenti potrebbe essere effettuato soltanto lo sbarco dei passeggeri;

Disposizioni che regolano gli accosti Tutte le navi in arrivo trovano quasi sempre liberi gli accosti di fianco alle banchine. Raramente qualche veliero è costretto ad ormeggiarsi alla boa centrale (n. 2) in attesa di accosto.

Numero delle navi che possono compiere contemporaneamente operazioni di commercio Possono contemporaneamente eseguire operazioni di commercio un piroscafo di medio tonnellaggio alle sporgente del Molo Sud - un piroscafo di medio tonnellaggio alle banchine.

vo verso levante, per una lunghezza di una cinquantina di metri, viene riservato alle navi da diporto, che vi si ormeggiano di punta. Il tratto successivo ancora, sempre verso levante, per una trentina di metri, viene riservato per l'ormeggio delle unità della Squadriglia della R.G. di Finanza.

Nello sporgente del Molo Sud, lungo m. 100 e con fondali all'accosto di circa m. 5, possono affissarsi navi di maggiori dimensioni, per lo più navi di linea, con carichi vari a seconda delle circostanze. Eventuali carichi pericolosi non potrebbero essere imbarcati o sbarcati che nella banchina anzidetta.

Ormeggio alle boe: alla boa n. 2 può essere ormeggiata una nave di considerevole tonnellaggio, dato che i fondali in corrispondenza raggiungono la media di m. 7,50 circa. Tale nave non potrebbe però compiere operazioni di commercio, poiché non esistono in porto galleggianti atti all'imbarco e sbarco di merci da navi non accostate. Mediante i galleggianti esistenti potrebbe essere effettuato soltanto lo sbarco dei passeggeri;

Disposizioni che regolano gli accosti Tutte le navi in arrivo trovano quasi sempre liberi gli accosti di fianco alle banchine. Raramente qualche veliero è costretto ad ormeggiarsi alla boa centrale (n. 2) in attesa di accosto.

Numero delle navi che possono compiere contemporaneamente operazioni di commercio Possono contemporaneamente eseguire operazioni di commercio: un piroscalo di medio tonnellaggio alle sporgente del Molo Sud - un piroscalo di piccolo tonnellaggio alla banchina Nord - tre velieri alla banchina del Molo, a ponente della sporgenza.

Impianti portuali non ne esistono. Le banchine non sono servite da bidari ferroviari.

Dati relativi alle banchine

Denominazione	Lun- ghez- za in m.	Super- ficie in mq.	Fon- da li m.	Prese acqua pota- bile	Destinazione	Acco- sti di fian- co n°
Banchina Nord	40	560	4,50	I	Piroscafi	I
Banchina Molo Sud (sporgenza)	100	3000	5,00	2	Piroscafi	I
Banchina Molo Sud (W della sporgenza)	160	1500	2,50	-	Velieri	3
Banchina Nord (lato Ovest)	50	450	1,50	-	Motoscafi e battelli.	

Mezzi Meccanici di carico e scarico - Non ne esistono.

Scali d'alaggio - Nel settembre 1937 è stata ultimata ad opera del Genio Civile la costruzione di uno scalo d'alaggio, ubicato nella banchina di ponente. Esso ha forma approssimata di trapezio, col lato minore di m. 9,90 in terra, il lato maggiore di m. 26 in mare. Profondità circa 28 m. Pendenza 3%. Serve per la barche da pesca e per i motoscafi ed i battelli da dipor- to, i quali vi sono tirati durante l'inverno o in occasione di mal tempo o per lavori di pulizia e di riparazione. Lo scalo non ha mezzi meccanici quindi l'alaggio ed il varo sono effettuati a mano.

Bacini di carenaggio - Non ne esistono.

Depositi e stabilimenti commerciali - Nell'ambito del demanio marittimo

non esistono magazzini o capannoni per il deposito delle merci. Fuori del demanio marittimo, su una zona di proprietà comunale, a mare della strada ferrata Genova-Ventimiglia, e quindi topograficamente compresa nel porto, ad una trentina di metri dalla banchina del Molo Nord, esiste un fabbrica- to adibito a Deposito Franco, composto di un piano terreno e di un piano superiore.

(sporgenza)					
Banchina Molo Sud (W della sporgenza)	160	1500	2,50	-	Velieri
Banchina Nord (lato Ovest)	50	450	1,50	-	Motoscafi e battelli.
					3

Mezzi meccanici di carico e scarico - Non ne esistono.

Scali d'alaggio - Nel settembre 1937 é stata ultimata ad opera del Genio Civile la costruzione di uno scalo d'alaggio, ubicato nella banchina di ponente. Esso ha forma approssimata di trapezio, col lato minore di m. 9,90 in terra, il lato maggiore di m. 26 in mare. Profondità circa 28 m. Pendenza 3%. Serve per la barche da pesca e per i motoscafi ed i battelli da diporto, i quali vi sono tirati durante l'inverno o in occasione di mal tempo o per lavori di pulizia e di riparazione. Lo scalo non ha mezzi meccanici quindi l'alaggio ed il varo sono effettuati a mano.

Bacini di carenaggio - Non ne esistono.

Depositi e stabilimenti commerciali - Nell'ambito del demanio marittimo

non esistono magazzini o capannoni per il deposito delle merci. Fuori del demanio marittimo, su una zona di proprietà comunale, a mare della strada ferrata Genova-Ventimiglia, e quindi topograficamente compreso nel porto, ad una trentina di metri dalla banchina del Molo Nord, esiste un fabbricato adibito a Deposito Franco, composto di un piano terreno e di un piano superiore.

Al piano terreno si trova un ~~cortile~~ cortile interno, coperto e protetto da tutte le parti, della superficie di mq. 280, utilizzabile per deposito di merci e nel quale le merci stesse possono essere appilate a grande altezza. Il cortile é occupabile per circa due terzi, data la necessità di lasciare libero l'accesso ai magazzini circostanti.

Fanno parte del piano terreno, sul lato Sud un magazzino di mq 340, forn-

to di truogoli per deposito di liquidi, attualmente occupato dalla Ditta A. Escoffier & Guidi, con deposito di olio d'oliva; sul lato Nord 4 magazzini della superficie complessiva di mq. 340, forniti anch'essi di truogoli ed attualmente occupati in parte dalla Ditta Sacco.

La capacità complessiva di tutti i truogoli è di q.li 10900 di olio. Nel piano terreno si trovano anche tre locali adibiti ad Uffici, oltre i vani per le scale e ripostigli vari.

Al piano superiore, sul lato Sud, esiste un magazzino di mq. 280 e sul lato Nord cinque magazzini di mq. 280 complessivamente.

Il carico massimo che possono sopportare i solai è di Kg. 500 circa per mq. Spazi scoperti che possono essere utilizzati per deposito di merci - Utilizzando tutti gli spazi disponibili dal Torrente S. Francesco al Deposito Franco, lasciando libera la strada, gli accessi alla banchina ed al Deposito stesso, oltre un margine per il compimento delle operazioni commerciali ed i passaggi necessari fra cumulo e cumulo, si ha una superficie di mq. 500 circa, fronteggianti la calata Nord.

Le aree occupabili con merci nel Molo Sud misurano mq. 800 circa, senza tener conto di una striscia di m. da 1,50 a 2, occupabile eventualmente lungo l'antemurale, verso la radice del Molo, per una lunghezza di un centinaio di metri.

Fari, fanali e segnalamenti marittimi nel porto e nelle vicinanze - Nella testa del Molo Sud vi è un fanale a luce intermittente rossa della portata di mg. 5. Altezza sul livello medio del mare m. 8,50. Periodo di 5 secondi dei quali: luce secondi 2,5 - eclissi secondi 2,5. Potenza luminosa in c.d. 22. N° 470 Elenco Fari e Fanali.

Nella Calata Nord esiste un fanale a luce intermittente verde della portata di mg. 4 situata all'estremo levante della calata stessa. Altezza sul livello medio del mare m. 9,20. Periodo di 5 secondi, dei quali: luce secondi 2,5 - eclissi secondi 2,5. Potenza luminosa in c.d. 14. N° 471 Elenco Fari e Fanali.

Sul Capo Punta Verde (Capo Arma) in Lat. 43°49'00" e Long. E. 7°49'55" sorge un faro avente le seguenti caratteristiche: gruppi di due lampi bianchi - periodo 10 secondi dei quali: lampo secondi 0,32, eclissi secondi 2,18 - lampo secondi 0,32, eclissi secondi 2,18. Portata luminosa mg. 30. Altezza sul livello medio

Al piano superiore, sul lato Sud, esiste un magazzino di mq. 200 e sul lato Nord

cinque magazzini di mq. 280 complessivamente.
Il carico massivo che possono sopportare i solai é di Kg. 500 circa per mq.
Spazi scoperti che possono essere utilizzati per deposito di merci= Utiliz-
zando tutti gli spazi disponibili dal Torrente S. Francesco al Deposito Fran-
co, lasciando libera la strada, gli accessi alla banchina ed al Deposito stesso,
oltre un margine per il compimento delle operazioni commerciali ed i passag-
necessari fra cumulo e cumulo, si ha una superficie di mq. 500 circa, fronteg-
gianti la calata Nord.

Le aree occupabili con merci nel Molo Sud misurano mq. 800 circa, senza tenero
conto di una striscia di m. da 1,50 a 2, occupabile eventualmente lungo l'ante-
murale, verso la radice del Molo, per una lunghezza di un centinaio di metri.
Fari, fanali e segnalamenti marittimi nel porto e nelle vicinanze= Nella testa
ta del Molo Sud vi é un fanale a luce intermittente rossa della portata di
mg. 5. Altezza sul livello medio del mare m. 8,50. Periodo di 5 secondi dei qua:
luce secondi 2,5- eclissi secondi 2,5. Potenza luminosa in c.d. 22. N° 470 Elen-
co Fari e Fanali.

Nella Calata Nord esiste un fanale a luce intermittente verde della portata
di mg. 4 situata all'estremo levante della calata stessa. Altezza sul livello
medio del mare m. 9,30. Periodo di 5 secondi, dei quali: luce secondi 2,5- eclis-
si secondi 2,5. Potenza luminosa in c.d. 14. N° 471 Elenco Fari e Fanali.

Sul Capo Punta Verde (Capo Arma) in Lat. 43°49'00" e Long. E. 7°49'55" sorge un
faro avente le seguenti caratteristiche: gruppi di due lampi bianchi- periodo
10 secondi dei quali: lampo secondi 0,32, eclissi secondi 2,18- lampo secondi
0,32, eclissi secondi 7,18. Portata luminosa mg. 30. Altezza sul livello medio
del mare m. 50,40. Potenza in c.d. 27.500. E' situato su una torre in muratura
addossata ad un fabbricato ad un piano. N° 472 dell'Elenco Fari e Fanali.

Maree= Le maree sono poco sensibili. Alte maree sizigiali m. 0,15. Stabilimento
del porto ore 8,10. E' utilizzato, come punto di riferimento per le maree, il
secondo pianerottolo, cominciando dal più basso, della scaletta alla radice

del Molo Sud. Il livello medio delle acque é calcolato a 27 cm. al di sotto del secondo pianerottolo.

Da qualche mese é stato sistemato ad opera del Genio Civile un mareografo sulla banchina del Molo Nord, antistante il fabbricato dell'Ufficio Circondariale Marittimo, subito a levante delle gru di sospensione del battello dell'Ufficio stesso.

Venti- Predominano quelli del 2° e del 3° quadrante. Più frequenti quelli del 2° quadrante in tutte le stagioni, i quali producono una fortissima risacca nel porto, particolarmente pericolosa per le navi da diporto, ormeggiate di punta al Molo Sud.

Corrente- Gira da Nord - Ovest - Sud e talvolta é piuttosto sensibile. Boe - Esistono tre boe: quella N° 1 a circa 50 m. a sud della banchina del Molo Nord- quella N° 2 a circa 80 m. a nord dello sporgente del Molo Sud, allineata col lato W dello sporgente stesso- quella N° 3, in rada, a 200 m. a nord del fanale rosso dell'imboccatura.

Tali boe sono delle stesse dimensioni, in ferro, a forma cilindrica, con un diametro di m. 2 ed un'altezza di m. 1;20. Ciascuna ha tre ancore da tonn. 1,5. Catene da m. 32, lunghe 25 m.

Lavori in progetto- Lavori in corso - In data 1° giugno 1929 l'Ufficio del Genio Civile di Imperia ha redatto un progetto generale dell'importo di L. 7.500.000 per la trasformazione del porto di San Remo in porto turistico. Di tale progetto, nel 1932, si é redatto uno stralcio per l'importo di L. 4.105.000, comprendente il prolungamento della banchina del Molo Nord, la costruzione di 2 piccoli moli alle estremità delle due banchine di mezzo-giorno e di tramontana per proteggere dalla traversia di levante e greco levante lo specchio d'acqua del porto? Si ignora attualmente quando tale progetto potrà essere attuato.

Sono in corso di esecuzione i lavori per il prolungamento di m. 60 della banchina del molo verso levante. I lavori hanno avuto inizio nel settembre 1936 e si presume avranno termine verso la metà del 1938. I fondali davanti al tratto di banchina già esistente non subiranno variazioni, data l'impossibilità di abbassare la banchina stessa. I fon-

Venti - Predominano queste venti del 2° quadrante in tutte le stagioni, i quali producono una fortissima ri-sacca nel porto, particolarmente pericolosa per le navi da diporto, orreggiate di punta al Molo Sud.

Corrente - Gira da Nord - Ovest - Sud e talvolta é piuttosto sensibile.

Boe - Esistono tre boe: quella N° 1 a circa 50 m. a sud della banchina del Molo Nord - quella N° 2 a circa 80 m. a nord dello sporgente del Molo Sud,

allineata col lato N dello sporgente stesso - quella N° 3, in rada, a 200 m. a nord del fanale rosso dell'imboccatura.

Tali boe sono delle stesse dimensioni, in ferro, a forma cilindrica, con un diametro di m. 2 ed un'altezza di m. 1;20. Ciascuna ha tre ancore da tonn. 1,5.

Catene da m/m 32, lunghe 25 m.

Lavori in progetto - Lavori in corso - In data 1° giugno 1929 l'Ufficio del Genio Civile di Imperia ha redatto un progetto generale dell'importo di L. 7.500.000 per la trasformazione del porto di San Remo in porto turistico.

Di tale progetto, nel 1932, si é redatto uno stralcio per l'importo di L. 4.105.000, comprendente il prolungamento della banchina del Molo Nord, la costruzione di 2 piccoli moli alle estremità delle due banchine di mezzo-giorno e di tramontana per proteggere dalla traversia di levante e greco levante lo specchio d'acqua del porto? Si ignora attualmente quando tale progetto potrà essere attuato.

Sono in corso di esecuzione i lavori per il prolungamento di m. 60 della banchina del molo verso levante. I lavori hanno avuto inizio nel settembre 1936 e si presume avranno termine verso la metà del 1938. I fondali davanti al tratto di banchina già esistente non subiranno variazioni, data l'impossibilità di scavare a piombo, per mancanza di base della banchina stessa. I fondali al piede della nuova costruenda banchina saranno in media di m. 7,50.

Somma preventivata L. 1.000.000 circa.

SERVIZI PORTUALI

Accosto delle navi - Navi in disarmo - Vigono al riguardo le disposizioni di carattere generale contenute nel Codice Mar. e nel relativo Regolamento. Gli accosti delle navi sono regolati secondo l'ordine di arrivo. Il traffico essendo costituito principalmente dall'imbarco e sbarco di olio, non vi sono distinzioni circa la destinazione delle banchine indicate.

Il porto non consente la possibilità di rimanere in disarmo e navi di un certo tonnellaggio: solo qualche veliero e qualche nave da diporto possono trovar posto a tale scopo nella parte verso ponente del Polo Sud.

Servizio di pilotaggio e di ormeggio - Il servizio di pilotaggio è disimpegnato da due pratici locali, nominati dal Comando del Compartimento Marittimo di Imperia in data 10 agosto 1926.

In pratica il servizio di vero e proprio pilotaggio non viene mai richiesto. ad eccezione di qualche rara nave di bandiera estera, data la facilità, con la quale si può entrare ed uscire e compiere movimenti nel porto. Il pilota in genere limita la sua prestazione nell'aspettare col battello la nave all'imbarco per indicare il posto d'ormeggio.

Il servizio di ormeggio viene disimpegnato a turno dai lavoratori del porto in numero di tre per ogni turno.

Per l'ormeggio e il disormeggio è corrisposto un compenso fisso di L. 65, senza distinzione di tonnellaggio e di ora di arrivo della nave, compenso che viene diviso fra i tre ormeggiatori di turno in ragione di L. 20 ciascuno, riservando L. 5 per l'uso del battello dei piloti. La tariffa è ridotta del 10% per i piroscafi sovvenzionati e deve essere aumentata del 12% in relazione all'avvenuto aumento delle mercedi, come da decreto della Direzione Marittima di Genova, inviato per l'applicazione anche in questo Porto dal Comando del Compartimento Marittimo di Imperia.

Per quanto riguarda la tariffa relativa alle vere e proprie prestazioni di pilotaggio, esiste il decreto 27 giugno 1934 della Direzione Marittima di Genova, inviato all'Ufficio Circondariale della Capitaneria di Imperia per norma. La tariffa deve essere aumentata del 12% in seguito all'avvenuto aumento

var posto a tale scopo nella parte verso ponente del Polo Sud.

Servizio di pilotaggio e di ormeggio- Il servizio di pilotaggio é disimpegnato da due pratici locali, nominati dal Comando del Compartimento Marittimo di Imperia in data 10 agosto 1926.

In pratica il servizio di vero e proprio pilotaggio non viene mai richiesto, ad eccezione di qualche rara nave di bandiera estera, data la facilità, con la quale si può entrare ed uscire e compiere movimenti nel porto. Il pilota in genere limita la sua prestazione nell'aspettare col battello la nave all'imboccatura per indicare il posto d'ormeggio.

Il servizio di ormeggio viene disimpegnato a turno dai lavoratori del porto in numero di tre per ogni turno.

Per l'ormeggio e il disormeggio é corrisposto un compenso fisso di L.65, senza distinzione di tonnellaggio e di ora di arrivo della nave, compenso che viene diviso fra i tre ormeggiatori di turno in ragione di L.20 ciascuno, riservando L.5 per l'uso del battello dei piloti. La tariffa é ridotta del 10% per i piroscafi sovvenzionati e deve essere aumentata del 12% in relazione all'avvenuto aumento delle mercedi, come da decreto della Direzione Marittima di Genova, inviato per l'applicazione anche in questo Porto del Comando del Compartimento Marittimo di Imperia.

Per quanto riguarda la tariffa relativa alle vere e proprie prestazioni di pilotaggio, esiste il decreto 27 giugno 1934 della Direzione Marittima di Genova, inviato all'Ufficio Circondariale della Capitaneria di Imperia per norma. Tali tariffe devono essere aumentate del 12% in seguito all'avvenuto aumento delle mercedi.

Servizio di rimorchio- Non esistono in por o navi destinate o idonee al servizio di rimorchio.

Servizio idrico- Esistono 5 prese per il rifornimento di acqua alle navi, oltre una fontanella, situate sul Polo Sud quasi all'altezza del ~~100~~ dello sporgente.

Delle 5 prese, 4 si trovano sullo sporgente del Molo Sud, ed hanno il diametro di m/m 25 e la capacità di erogazione di mc. 5 orari per ogni presa. La quinta presa si trova sulla banchina del Molo Nord, ha il diametro di m/m 50 e la capacità di erogazione di mc. 8 orari.

In complesso dunque le cinque prese possono erogare mc. 28 di acqua.

Ogni sbocco è fornito di manichette, in modo che, raccordandole, è possibile il rifornimento di qualunque nave.

L'acqua, che viene erogata a pressione, proviene dall'Acquedotto a getto permanente, gestito dall'Azienda Autonoma Municipalizzata Acquedotto ed Impianto Elettrico di San Remo, con sede in questa città.

Il prezzo dell'acqua fornita è di L. 3 al mc. sia per le navi del commercio che per quelle dello Stato.

Servizio contro gli incendi - Un incendio in porto potrebbe interessare o una nave o a terra - le due costruzioni principali che vi si trovano, isolate l'una dall'altra e cioè il Deposito Franco su terreno di proprietà comunale a Nord, i capannoni della R. Aeronautica su terreno demaniale a Sud, ora completamente vuoti ed inutilizzati.

Oltre questi edifici non esistono in porto arredamenti speciali, né depositi allo scopo di merci, quali carbone, legname, etc... che possano costituire pericolo di incendio.

Il traffico del porto, come si è già detto, è svolto da piroscafi di limitato tonnellaggio, i quali sostano in porto due o tre ore, oppure da velieri, navi che si ormeggiano alla banchina del Molo Nord o allo sporgente del Molo Sud. Ora in tali banchine esistono complessivamente 5 prese d'acqua, esse servono però solamente per rifornire le navi, poiché, a causa del loro calibro non possono essere utilizzate in caso di incendio dai pompieri. I unici pali, i quali sono dotati di manichette di canapa di m/m 45 - m/m 70 di diametro, libro.

Esiste presso l'entrata W del Deposito Franco una presa d'acqua, alla quale possono raccordarsi le manichette dei pompieri, la quale non può essere utilizzata che in caso di incendio nel Deposito Franco oppure nelle vicinanze di esso.

lasciar dal mare e poi-

L'acqua, che viene erogata a pressione, proviene dall'Acquedotto a getto permanente, gestito dall'Azienda Autonoma Municipalizzata Acquedotto ed Impianto Elettrico di San Remo, con sede in questa città.

Il prezzo dell'acqua fornita è di L.3 al mc. sia per le navi del commercio che per quelle dello Stato.

Servizio contro gli incendi - Un incendio in porto potrebbe interessare o una nave o a terra - le due costruzioni principali che vi si trovano, isolate l'una dall'altra e cioè il Deposito Franco su terreno di proprietà comunale a Nord, i capannoni della R. Aeronautica su terreno demaniale a Sud, ora completamente vuoti ed inutilizzati.

Oltre questi edifici non esistono in porto arredi speciali, né depositi allo scopo di merci, quali carbone, legname, etc... che possano costituire pericolo di incendio.

Il traffico del porto, come si è già detto, è svolto da piroscafi di limito tonnellaggio, i quali sostano in porto due o tre ore, oppure da velieri, navi che si ormeggiano alla banchina del Polo Nord o allo sporgente del Molo Sud. Ora in tali banchine esistono complessivamente 5 prese d'acqua, esse servono però solamente per rifornire le navi, poiché, a causa del loro calibro non possono essere utilizzate in caso di incendio dai pompieri municipali, i quali sono dotati di manichette di canapa di m/m 45 - n/m 70 di ca. libro.

Esiste presso l'entrata W del Deposito Franco una presa d'acqua, alla quale possono raccordarsi le manichette dei pompieri, ma questa non può essere utilizzata che in caso di incendio nel Deposito Franco oppure nelle vicinanze di esso.

In ogni altra eventualità i pompieri devono pompare l'acqua dal mare e poiché le zone del porto sono generalmente sgombre, il loro accesso fino al punto dove divampa l'incendio non può presentare alcuna difficoltà, a meno che, trovando chiusi i passaggi a livello della ferrovia, che mettono in comunicazione la città col porto, essi non siano obbligati a sostare in attesa che i passaggi siano riaperti.

Le pompe di cui sono uniti i Pompieri possono agevolmente essere impiegate per l'esaurimento dell'acqua imbarcata dalle navi durante le operazioni di spegnimento.

Il Corpo dei Pompieri Municipali è costituito di 1 Comandante-3 Graduati-17 militi ed è munito di 4 autopompe e di 1300 m. circa di manichetta di canape del calibro, come si è già detto, di m/m 45 e m/m 70.

Non vi è attualmente in vigore alcuna tariffa per l'utilizzazione dei mezzi pompieristici.

Servizio di assistenza e salvataggio Non esiste in porto alcuno speciale servizio di assistenza e salvataggio. L'Ufficio Circondariale Marittimo è dotato soltanto di un battello a remi.

In caso di emergenza, per il salvataggio di vite umane, possono essere utilizzate le tre motobarche della locale Squadriglia della R.C. di Finanza, le quali da tener presente però che tali motobarche hanno una velocità intorno alle mg. 9 e non possono uscire con mare molto agitato.

Può essere invece utilizzato allo scopo il motopeschereccio "San Gennaro" di tonn. nette 8,18 e tonnellate lorde 28,31, iscritto nel Compartimento Marittimo di Imperia, il quale esercita la pesca permanentemente nelle acque del Circondario e sosta nel porto nei giorni festivi o nei periodi di inoperosità.

Rifornimenti vari di cui è capace il porto Per le provviste di bordo le navi possono rifornirsi nei negozi della città, dove si trova in vendita qualunque genere. Esiste un pastificio capace di produrre 50 qli di pasta al giorno ed un frigorifero capace di produrre ghiaccio in ragione di 100 qli al giorno.

Non vi è possibilità di rifornimento di carbone fossile per quantitativi considerevoli. In città vi è una sola Ditta che ha qualche piccola scorta di carbone fossile-una trentina di tonn. al massimo-per i consumi locali. La ditta stessa, qualora fosse preavvertita in tempo, potrebbe fornire carbone per bunkeraggio, facendolo arrivare da Savona.

Non è conveniente il rifornimento di combustibili liquidi in grandi quantità dalle ditte locali, le quali hanno scorte già sdoganate, di modo che

Servizio di assistenza e salvataggio - Non esiste in porto alcuno speciale servizio di assistenza e salvataggio. L'Ufficio Circondariale Marittimo é dotato soltanto di un battello a remi.

In caso di emergenza, per il salvataggio di vite umane, possono essere utilizzate le tre motobarche della locale Squadriglia della R.C. di Finanza. E' da tener presente però che tali motobarche hanno una velocità intorno alle mg. 9 e non possono uscire con mare molto agitato.

Può essere invece utilizzato allo scopo il motopeschereccio "San Gennaro" di tonn. nette 8,18 e tonnellate lorde 28,31, iscritto nel Compartimento Marittimo di Imperia, il quale esercita la pesca permanentemente nelle acque del Circondario e sosta nel porto nei giorni festivi o nei periodi di inoperosità.

Rifornimenti vari di cui é capace il porto - Per le provviste di bordo le navi possono rifornirsi nei negozi della città, dove si trova in vendita qualunque genere. Esiste un pastificio capace di produrre 50 qli di pasta al giorno ed un frigorifero capace di produrre ghiaccio in ragione di 100 qli al giorno.

Non vi é possibilità di rifornimento di carbone fossile per quantitativi considerevoli. In città vi é una sola Ditta che ha qualche piccola scorta di carbone fossile - una trentina di tonn. al massimo - per i consumi locali. La ditta stessa, qualora fosse preavvertita in tempo, potrebbe fornire carbone per bunkeraggio, facendolo arrivare da Savona.

Non é conveniente il rifornimento di combustibili liquidi in grandi quantità dalle ditte locali, le quali hanno scorte già sdoganate, di modo che il carburante costa molto di più che negli altri porti, ~~in~~ dove può essere imbarcato schiavo di dogana.

Le ditte sopraindicate possono fornire nafta per motori, petrolio, benzina, oli lubrificanti. Se preavvisate in tempo possono fornire combustibili liquidi schiavi di dogana, facendoli arrivare espressamente dagli stabilimen-
ti di Savona.

Può anche effettuarsi il rifornimento di combustibili liquidi la Società S.I.A.P. con deposito in Arma di Taggia, ma con merce già sdoganata.

Nel Porto e precisamente sulla banchina di ponente, presso i capannoni della R. Aeronautica, la S.I.A.P. ha impiantato un distributore automatico di benzina con un serbatoio sotterraneo della capacità di litri 3000.

Ancore-Catene-Cavi - In porto non vi è alcuna possibilità di acquisto di ancore, catene, cavi.

In città le navi possono rifornirsi di qualche cavo del diametro di $\varnothing$ 30 40 al massimo e per una lunghezza di circa 200 m.

Rifornimenti di pittura possono aversi nei vari negozi della città, ma per quantità e qualità limitate.

Disposizioni riguardanti la navigazione marittima ed aerea - L'entrata in porto è facile e non è regolata da disposizioni speciali.

Data la vicinanza della frontiera francese ed i continui tentativi di espatri clandestini, anche per via mare, vige l'ordinanza 27 settembre 1928 del Comando del Compartimento Marittimo di Imperia, la quale disciplina la circolazione dei galleggianti.

Tutti i galleggianti devono essere muniti di un ruolino, dal quale risultino le generalità complete delle persone imbarcate, ruolino che deve essere vistato all'atto della partenza dall'Autorità Marittima.

I galleggianti, ad eccezione di quelli addetti alla pesca, non possono uscire dal porto nelle ore comprese tra il tramonto ed il sorgere del sole e quando escono non possono allontanarsi dalla costa più di 500 m.

Infine i galleggianti tirati in sacco od ormeggiati devono essere sguarniti di ogni mezzo idoneo alla locomozione.

Per quanta riguarda la navigazione aerea vigono le ordinanze 14 agosto 1932, 31 dicembre 1932, 31 ottobre 1933 per la regolamentazione dei rapporti fra navigazione aerea e navigazione marittima, fin da quando esisteva nel porto un Comando della R. Aeronautica e la Società Incremento Turismo Aereo (S.I.T.A.R.) che effettuava dei voli a scopo turistico nei dintorni della Riviera fino a Genova.

Ora sia l'aviazione militare che quella civile non svolgono più alcuna at-

40 al massimo e per una lunghezza di circa 200 m.

Riformimenti di pittura possono aversi nei vari negozi della città, ma per quantità e qualità limitate.

Disposizioni riguardanti la navigazione marittima ed aerea— L'entrata in porto é facile e non é regolata da disposizioni speciali.

Data la vicinanza della frontiera francese ed i continui tentativi di espatri clandestini, anche per via mare, vige l'ordinanza 27 settembre 1938 del Comando del Compartimento Marittimo di Imperia, la quale disciplina la circolazione dei galleggianti.

Tutti i galleggianti devono essere muniti di un ruolino, dal quale risultino le generalità complete delle persone imbarcate, ruolino che deve essere vistato all'atto della partenza dall'Autorità Marittima.

I galleggianti, ad eccezione di quelli addetti alla pesca, non possono uscire dal porto nelle ore comprese tra il tramonto ed il sorgere del sole e quando escono non possono allontanarsi dalla costa più di 500 m.

Infine i galleggianti tirati in secco od ormeggiati devono essere sguarniti di ogni mezzo idoneo alla locomozione.

Per quanta riguarda la navigazione aerea vigono le ordinanze 14 agosto 1932, 31 dicembre 1932, 31 ottobre 1933 per la regolamentazione dei rapporti fra navigazione aerea e navigazione marittima, fin da quando esisteva nel porto un Comando della R. Aeronautica e la Società Incremento Turismo Aereo (S.I.T.A.R.) che effettuava dei voli a scopo turistico nei dintorni della Riviera fino a Genova.

Ora sia l'aviazione militare che quella civile non svolgono più alcuna attività. Permangono tuttora nella parte W del porto uno scivolo a mare per idrovolanti e due capannoni di proprietà della R. Aeronautica, che sono attualmente inutilizzati.

La R. Aeronautica ha attualmente nel porto solo una stazione meteorologica con un Sottufficiale ed alcuni militari.

Particolari servizi di segnalazione alle navi— Non ne esistono.

Trasporto passeggeri Il servizio e le tariffe sono regolati in base all'ordinanza 1° marzo 1934 del Comando del Compartimento Marittimo di Imperia.

Al trasporto passeggeri possono essere adibiti soltanto battelli iscritti nei Registri di San Remo in numero di 14, numero che è sufficiente a disimpegnare il servizio in qualunque stagione dell'anno.

E' vietato il trasporto dei passeggeri dal tramonto all'alba, salvo speciale autorizzazione dell'Autorità Marittima per constatate necessità d'indole pubblica.

Dritti di sosta sulle merci Non sono previsti. La sosta delle merci sulle banchine non è, normalmente, di tale durata da giustificare l'imposizione di dritti.

Sanità Marittima Con decreto 8 maggio 1937 la R. Prefettura di Imperia ha provveduto alla nomina di un medico di porto delegato e di un medico sostituto, affinché il servizio sia assicurato in caso di assenza o di impedimento del primo.

Il porto non è tra quelli abilitati a compiere operazioni sanitarie.

Le navi provenienti da località colpite da ordinanza devono essere avviate al Porto di Savona (mg. 45 circa) per esservi sottoposte alle misure sanitarie del caso.

Non vi sono in porto imprese per eseguire disinfezioni, derattizzazioni etc..

Ordinamento del lavoro portuale Nel porto di San Remo non si è mai sentita la necessità di costituire una compagnia di lavoratori portuali, dato il quantitativo del traffico annuale che non dà ai lavoratori la possibilità di trarre da esso i principali mezzi di sussistenza.

I lavoratori portuali esistenti, in numero di 20, sono riuniti in un nucleo sindacale, regolarmente inquadrato e dipendente dai Sindacati Fascisti Lavoratori dell'Industria, delegazione di zona di San Remo.

Essi esercitano negli intervalli fra gli arrivi delle navi altre attività, che hanno attinenza con la vita del mare, e per concessione della Ditta Guidi Escoffier, maggiore interessata nel Deposito Franco, sono impiegati nei lavori interni di manipolazione delle merci, in luogo di operai propri, con

le pubblica.

Diritti di sosta sulle merci = Non sono previsti. La sosta delle merci sulle barchine non é, normalmente, di tale durata da giustificare l'imposizione di diritti.

Sanità Marittima = Con decreto 8 maggio 1937 la R. Prefettura di Imperia ha provveduto alla nomina di un medico di porto delegato e di un medico sostituto, affinché il servizio sia assicurato in caso di assenza o di impedimento del primo.

Il porto non é tra quelli abilitati a compiere operazioni sanitarie.

Le navi provenienti da località colpite da ordinanza devono essere avviate al Porto di Savona (mg. 45 circa) per esservi sottoposte alle misure sanitarie del caso.

Non vi sono in porto imprese per eseguire disinfezioni, derattizzazioni etc...

Ordinamento del lavoro portuale = Nel porto di San Remo non si é mai sentita la necessità di costituire una compagnia di lavoratori portuali, dato il quantitativo del traffico annuale che non dà ai lavoratori la possibilità di trarre da esso i principali mezzi di sussistenza.

I lavoratori portuali esistenti, in numero di 20, sono riuniti in un nucleo sindacale, regolarmente inquadrato e dipendente dai Sindacati Fascisti Lavoratori dell'Industria, delegazione di zona di San Remo.

Essi esercitano negli intervalli fra gli arrivi delle navi altre attività, che hanno attinenza con la vita del mare, e per concessione della Ditta Guidi Esceffier, maggiore interessata nel Deposito Franco, sono impiegati nei lavori interni di manipolazione delle merci, in luogo di operai propri, con tariffe speciali concordate fra le parti.

S'è da notare che il Deposito Franco si trova nell'ambito del porto, ma su zona di proprietà comunale.

La costituzione di una compagnia ⁹⁶ avrebbe peggiorato la situazione economica dei lavoratori, in quanto che avrebbe apportato, come conseguenza, un aggravio delle spese di amministrazione e di gestione, e quindi una ridu-

zione dei guadagni.

In porto non esiste posto fisso di chiamata, date le caratteristiche del traffico che vi si svolge. I lavoratori del resto sono sempre presenti o perché occupati nel vicino Deposito Franco o perché esercitanti mestieri attinenti alla vita del poro. Inoltre gli arrivi delle navi sono sempre preannunziati in tempo, di modo che i lavoratori sono pronti sul posto nella eventualità che venga richiesta la loro opera.

I lavoratori sono assicurati presso la Soc. Fiume contro tutti i rischi, sia per i danni alle persone che per i danni alle merci.

A datare dal 1933 il Comando del Compartimento Marittimo di Imperia ha disposto che nel porto di San Remo sia applicate le tariffe in vigore nei porti di Imperia. Ciò in base a criteri logici di opportunità, trattandosi in genere delle stesse merci imbarcate e sbarcate con gli stessi mezzi, di porti che sono a ben piccola distanza fra loro nella stessa Provincia, di città come San Remo, dove certo il costo della vita non è inferiore a quello di Imperia.

Usi e consuetudini marittime— Vigono gli stessi usi e le stesse consuetudini che si seguono a Imperia.

Società di Navigazione-Armatori— Non ne esistono.

Linee ferroviarie e distanza del porto da altri porti— La stazione ferroviaria è sulla linea Ventimiglia-Genova, collegata a Torino con la linea Ventimiglia-Cuneo. Il porto non è raccordato con lo scalo ferroviario.

Il porto di San Remo dista da Genova circa 68 mg.—da Savona circa 45 mg.—da Livorno circa 113 mg.—da Nizza circa 20 mg.—da Barcellona circa 300 mg.—da Gibilterra circa 782 mg.—

Notizie varie interessanti il porto-San Remo è sede di Comando di Brigata di Fanteria— di Comando di Reggimento di Fanteria—Comando di Compagnia RR.CC.—Comando di Tenenza della R. Guardia di Finanza—Comando di Cointe della A.V.S.M.

Il M. Generale, comandante della Brigata di Fanteria, è anche comandante del Presidio.

Esiste inoltre in San Remo il Tribunale Civile e Penale—la Procura del Re-

sto nella eventualità che venga richiesta la loro opera.

I lavoratori sono assicurati presso la Soc. Fiume contro tutti i rischi, sia per i danni alle persone che per i danni alle merci.

A datare dal 1933 il Comando del Compartimento marittimo di Imperia ha disposto che nel porto di San Remo siano applicate le tariffe in vigore nei porti di Imperia. Ciò in base a criteri logici di opportunità, trattandosi in genere delle stesse merci imbarcate e sbarcate con gli stessi mezzi, di porti che sono a ben piccola distanza fra loro nella stessa Provincia, di città come San Remo, dove certo il costo della vita non è inferiore a quello di Imperia.

Usi e consuetudini marittime Vigono gli stessi usi e le stesse consuetudini che si seguono a Imperia.

Società di Navigazione-Armatori Non ne esistono.

Linee ferroviarie e distanza del porto da altri porti La stazione ferroviaria è sulla linea Ventimiglia-Genova, collegata a Torino con la linea Ventimiglia-Cuneo. Il porto non è raccordato con lo scalo ferroviario.

Il porto di San Remo dista da Genova circa 68 mg. - da Savona circa 45 mg. - da Livorno circa 113 mg. - da Nizza circa 20 mg. - da Barcellona circa 300 mg. - da Gibilterra circa 782 mg. -

Notizie varie interessanti il porto-San Remo è sede di Comando di Brigata di Panteria - di Comando di Reggimento di Panteria - Comando di Compagnia RR. CC. - Comando di Tenenza della R. Guardia di Finanza - Comando di Cointe della A. V. S. M.

Il M. Generale, comandante della Brigata di Panteria, è anche comandante del Presidio.

Esiste inoltre in San Remo il Tribunale Civile e Penale - la Procura del Re - il Commissariato di P. S. - il Liceo-Ginnasio e l'Istituto Tecnico.

Vi sono inoltre i Consolati di Germania, di Grecia, di Monaco, dei Paesi Bassi, dell'Estonia diretti da Consoli; ed i Consolati d'Inghilterra, Belgio, Bolivia, Equatore, Honduras, Svezia diretti da Vice Consoli. Il Consolato di Francia è tenuto da un Agente Consolare.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO

Linee di navigazione che toccano il porto= Il porto di San Remo é normal-
mente toccato dalle seguenti linee :

a) linea Adriatico-Marocco- quattordicinale - con partenza da Trieste, periplo italico, porti della Riviera Ligure, Marsiglia, porti della Spagna, Marocco, Casablanca e ritorno, esercita dalla Soc. An. Tripovich di Trieste. L'approdo a San Remo è facoltativo, avviene cioè quando la nave ~~ha~~ meré da caricare o da scaricare.

b) linea Genova-Marocco- quattordicinale - con partenza da Genova, porti della Riviera ligure, porti della costa meridionale francese, Spagna, Marocco e ritorno, esercita dalla Soc. An. Tripovich di Trieste.

L'approdo a San Remo é facoltativo, come quello della linea precedente.

c) linea San Remo-porti della Riviera di Ponente-Genova, esercita dalla Soc. Ignazio Messina & C. di Genova. Gli approdi sono frequenti, ma non hanno data prestabilita.

d) linea Tirreno-Adriatico- settimanale - esercita dalla Soc. Dani & C. di Genova. L'approdo a San Remo é facoltativo ed avviene in media ogni 20 giorni, quando vi sono merci da caricare e da scaricare.

e) linea Roma-Livorno-Porti della Riviera di Ponente e ritorno-esercita dalla Soc. Ligure Romana di Genova. L'approdo a San Remo avviene una volta al mese.

I piroscafi della Soc. Tripovich ed i motovelieri della Soc. Ignazio Messina & C. fanno il traffico dell'olio d'oliva. I primi ne importano dalla Spagna e dal Marocco per la raffinazione e la miscela del prodotto locale, i secondi imbarcano olio raffinato, preparato in latte o cassette, il quale viene trasbordato a Genova e riesportato.

I piroscafi della Soc. Dani & C. di Genova importano vino per il consumo di San Remo e dalle località vicine e dalla Puglia e dalla Sicilia, vino che viene anche impiegato per il taglio di quello prodotto nella zona, che ha normalmente bassa gradazione alcolica.

I piroscalfi della Soc. Ligure Romana importano di solito crusca, bitumi,

L'approdo a San Remo è facoltativo, avviene cioè quando la nave ~~sta~~ merca da caricare o da scaricare.

b) linea Genova-Maroocco- quattordicinale - con partenza da Genova, porti della Riviera ligure, porti della costa meridionale francese, Spagna, Marocco e ritorno, esercita dalla Soc. An. Tripovich di Trieste.

L'approdo a San Remo è facoltativo, come quello della linea precedente.

c) linea San Remo-porti della Riviera di Ponente-Genova, esercita dalla Soc. Ignazio Messina & C. di Genova. Gli approdi sono frequenti, ma non hanno data prestabilita.

d) linea Tirreno-Adriatico- settimanale - esercita dalla Soc. Dani & C. di Genova. L'approdo a San Remo è facoltativo ed avviene in media ogni 20 giorni, quando vi sono merci da caricare e da scaricare.

e) linea Roma-Livorno-Porti della Riviera di Ponente e ritorno-esercita dalla Soc. Ligure Romana di Genova. L'approdo a San Remo avviene una volta al mese.

I piroscafi della Soc. Tripovich ed i motovelieri della Soc. Ignazio Messina & C. fanno il traffico dell'olio d'oliva. I primi ne importano dalla Spagna e dal Marocco per la raffinazione e la miscela del prodotto locale, i secondi imbarcano olio raffinato, preparato in latte o cassette, il quale viene trasbordato a Genova e riesportato.

I piroscafi della Soc. Dani & C. di Genova importano vino per il consumo di San Remo e delle località vicine e dalla Puglia e dalla Sicilia, vino che viene anche impiegato per il taglio di quello prodotto nella zona, che ha normalmente bassa gradazione alcolica.

I piroscafi della Soc. Ligure Romana importano di solito crusca, bitumi, merci varie ed imbarcano olio d'oliva in latte o cassette per il mercato della Capitale.

Consistenza del traffico- Il traffico è prevalentemente servito da piroscafi nella proporzione di due terzi delle navi in arrivo ^{ed} in partenza.

za.

- 13 -

Il movimento commerciale del porto nell'ultimo quinquennio è riportato
a
to nei due specchi che seguono.

N a v i

anno	Arrivi		Partenze		Totale	
	N°	Stazza netta	N°	Stazza netta	N°	Stazza netta
1933	265	95.319	258	94.323	523	189.642
1934	298	125.314	301	124.575	599	249.889
1935	234	64.537	237	65.101	471	129.638
1936	153	45.375	151	45.344	304	90.719
1937	205	55.641	204	55.602	409	111.243

M e r c i e p a s s e g g e r i

Anno	Merci sbarcate		Merci imbarcate	Totale Merci	Passeggeri sbarcati		Passeggeri imbarcati	Totale passeggeri
	N°	Stazza netta			N°	Stazza netta		
1933	7586	5784	5784	13.370	400	369	369	769
1934	8454	4270	4270	12.724	1995	1981	1981	3976
1935	6621	2643	2643	9.264	384	382	382	766
1936	4044	1233	1233	5.277	1310	1283	1283	2593
1937	6030	1491	1491	7.521	3614	3773	3773	7597

1933	265	95.319	256	94.323	523	189.642
1934	296	125.314	301	124.575	599	249.889
1935	234	64.537	237	65.101	471	129.638
1936	153	45.375	151	45.344	304	90.719
1937	205	55.641	204	55.602	409	111.243

M e r c i e p a s s e g g e r i

Anno	Merci sbarcate	Merci imbarcate	Totale Merci	Passeggeri sbarcati	Passeggeri imbarcati	Totale passeggeri
1933	7586	5784	13.370	400	369	769
1934	8454	4270	12.724	1995	1981	3976
1935	6631	2642	9.254	384	382	766
1936	4044	1233	5.277	1310	1283	2593
1937	6030	1491	7.521	3814	3773	7587

Dagli spicchi sopra riportati risulta che la media annuale della navi arrivate e partite nell'ultimo quinquennio é di 462 circa e la media annuale delle merci sbarcate ed imbarcate si aggira intorno alle 9631 tonn. con un massimo nel 1934 ed una notevole depressione nel 1936.

Tale depressione dev'attribuirsi prima alle sanzioni contro l'Italia poi alla guerra civile in Spagna, fatti ai quali é seguita una minore importazione di olio d'oliva dall'Africa settentrionale francese e dalla Spagna e quindi una diminuzione nel prodotto raffinato da riesportare. Nel 1937 le importazioni d'olio hanno ripreso, sebbene non col ritmo degli anni precedenti.

Oltre che da navi mercantili, il porto di San Remo é frequentato, specialmente nei mesi da maggio a settembre, da navi da diporto di tutte le nazionalità, come risulta dal seguente riassunto riguardante l'anno 1937:

Francia	navi	35	Svizzera	navi	5
Italia	"	32	Belgio	"	3
Inghilterra	"	30	Argentina	"	3
Monaco Princ.	"	18	Spagna	"	2
S.U.A.	"	9	Lituania	"	1
Olanda	"	5	Brasile	"	1

Totale: Navi da diporto 144.

FIN E

(i dati e le notizie sono riferibili al 31 dicembre 1937)

nalità, come risulta dal seguente riassunto riguardante l'anno 1937:

Francia	navi	35	Svizzera	navi	5
Italia	"	32	Belgio	"	3
Inghilterra	"	30	Argentina	"	3
Monaco Princ.	"	18	Spagna	"	2
S.U.A.	"	9	Lituania	"	1
Giamaica	"	5	Brasile	"	1

Totale: Navi da diporto 144.

FIN E

(i dati e le notizie sono riferibili
al 31 dicembre 1937)

142

0 9 4 6 |