

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2932

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ZACCAGNINI, MACRELLI, MARTONI, COLITTO, MANZINI, BERSANI,
GORINI, SALIZZONI, ELKAN, FRANCESCHINI GIORGIO, BARTOLE**

Annunziata il 29 maggio 1957

**Contributo dello Stato per l'esecuzione di opere straordinarie
da eseguirsi nel porto commerciale di Porto Corsini (Ravenna)**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il porto di Ravenna è noto col nome di Porto Corsini, dal casato di Papa Clemente XII che con opere grandiose per quei tempi ne assicurò l'officiosità, e ne configurò press'a poco l'aspetto attuale.

È scalo antichissimo perché se ne ha memoria certa fin dai tempi dell'imperatore Augusto che vi tenne, a presidio della costa, una sua numerosa flotta; e n'è rimasto ricordo nel nome alla località di Classe, dove ancora si ammira la basilica di Sant'Apollinare.

Porto costruito su spiaggia sottile, Porto Corsini ebbe sempre a lottare con l'insabbiamento, sorte comune a porti ben maggiori, come Rotterdam o la vicina Venezia. Se ne difese — similmente a Venezia — mantenendo in efficienza una sua particolare laguna, la quale, con l'alternarsi delle correnti (condotte mediante opportune opere a concentrare i loro effetti dinamici allo sbocco in mare) ha fin qui consentito che, senza considerevoli opere di dragaggio in mare, il porto avesse assicurati i fondali corrispondenti ai 18 piedi, vale a dire metri 5,80.

È ora da osservare che la millenaria sopravvivenza del porto in quella zona risponde a evidenti ragioni economiche, mai

venuta meno nei secoli ed oggi più che mai operanti. Infatti nonostante la remora posta al naturale suo svilupparsi dall'inadeguatezza dei fondali, in relazione ai sempre crescenti tonnellaggi del naviglio moderno, Porto Corsini ha quasi raddoppiato la cifra del suo movimento commerciale annuo nel breve volger di due anni — vale a dire dal 1954 al 1956 — passando da 869.000 tonnellate a 1.628.000. E ciò non deve stupire perché in un Paese come il nostro, sporgentesi a penisola allungata nel mare, è sopra tutto la Valle Padana che assicura un entroterra adeguato alla vita economica di un porto: e il porto di Ravenna è situato nel punto della costa adriatica verso il quale par confluire, con la Via Emilia, il maggior interesse delle ricchissime agricolture e delle crescenti industrie di province come quelle di Bologna, Modena, Reggio Emilia, ecc.

Da tali condizioni geografiche il porto di Ravenna ha sempre tratto alimento, risorgendo dalle distruzioni della guerra ed aumentando progressivamente le cifre del suo traffico, nonostante che alla insufficienza dei fondali s'aggiungesse e tuttora s'aggiunga la mancanza di mezzi pubblici per la discarica, dell'illuminazione lungo il corso del lungo canale che lo costituisce sicché ne sono im-

pediti i movimenti delle navi nelle ore notturne, o di un efficiente sistema di comunicazioni con l'entroterra.

Il petrolio prima ed il metano poi si sono inseriti in questa situazione, rivoluzionandola completamente. La lavorazione di queste due materie prime, provenienti l'una dal Medio Oriente, l'altra da uno dei maggiori giacimenti di gas dell'intero continente europeo, quello di Ravenna, ha posto in atto, nell'area del porto ravennate, uno sviluppo industriale che oltre ad aver destato vive aspettative nella mano d'opera disoccupata dell'intera provincia, sta per inserirsi nel corpo economico del Paese con effetti rilevanti.

Com'è noto, saranno prodotte, nella zona industriale ravennate — zona sorta senza particolari interventi dello Stato — gomma sintetica e fertilizzanti azotati in quantitativi tali da consentire di prevedere un forte smercio dei detti prodotti verso i paesi d'oltremare e di concorrenza vittoriosa con altri paesi produttori delle stesse cose, nel mercato internazionale.

Ma il modesto scalo di Porto Corsini qual'è oggi non può far fronte ad un traffico marittimo come quello che si prospetta in relazione ai massicci investimenti di capitali che stanno verificandosi nell'area di suo interesse. La sua maggior ricchezza è ancora quella che la natura gli ha dato: l'entroterra, il vicino giacimento di metano e l'ampiezza dei terreni che lo circondano, acquisizione quest'ultima, dovuta alla bonifica od al ritrarsi del battente marino su ampio tratto del litorale.

Dopo che circa 500 ettari sono stati ceduti alle industrie, rimangono tuttora liberi da abitati e da coltivazioni e da coltivazioni di pregio almeno altri 2.000 ettari, siti in fregio o nelle immediate vicinanze del Canale Corsini, che ne assicura la comunicazione col mare. Alcune cifre inquadrono meglio l'importanza e l'urgenza del problema.

Nel milione e 628.000 tonnellate di merci, di cui sopra, movimento marittimo del 1956, 200.000 tonnellate si riferiscono a cereali minori, che per la metà sono stati avviati alle città del retroterra emiliano e per 20.000 tonnellate hanno raggiunto la Toscana; 40.000 si riferiscono a carboni, 76.000 a fosfati che hanno concorso a produrre 145.000 tonnellate di concimi avviati anch'essi verso le città emiliane di Bologna e Ferrara, Forlì e Rimini; quantitativi minori hanno segnato i semi oleosi, le frutta, i minerali di ferro, i cementi, lo zolfo, le carrube ed altre merci varie.

I carburanti hanno raggiunto il milione di tonnellate in entrata; le benzine e gli oli minerali sono stati esportati via mare per 220.000 tonnellate ed il restante prodotto della lavorazione petrolifera ha fruito di trasporti terrestri, raggiungendo le più lontane regioni d'Italia.

Di fronte a queste cifre, eloquenti a testimoniare la vitalità dello scalo di Porto Corsini quale esso è, ma tutt'altro che imponenti di fronte a quelle dei maggiori porti italiani, stanno le cifre delle previsioni future. Esse sono grandiose e preoccupanti, date le condizioni dianzi descritte del porto: insufficienza dei fondali, inadeguatezza degli impianti, configurazione a lungo canale, privo di bacini per l'incrocio dei natanti, del porto stesso.

Nell'immediato futuro, ma già nel corso del corrente anno 1957, si prospetta il raddoppio della lavorazione dei petroli con l'entrata in produzione di un secondo *topping* della raffineria S. A. R. O. M., mentre la A. N. I. C. darà inizio alla messa in moto del suo grandioso impianto, il maggiore d'Europa, per la gomma sintetica ed i fertilizzanti azotati. Tra l'uno e l'altro, questi due soli complessi industriali produrranno da soli un aumento nei traffici portuali pari a due milioni di tonnellate tra entrata ed uscita. Ma è in costruzione altresì la centrale termoelettrica della S. A. D. E., prevista per una potenza di 280.000 chilovattora la quale, può ritenersi, importerà almeno 200.000 tonnellate di carbone.

Vi sono poi le industrie minori di recente costruzione od ampliamento, come l'impianto della Federconsorzi con i Consorzi agrari della provincia S. I. R., il cementificio Ferruzzi, la raffineria A. L. M. A., ecc. ecc. che aggiungeranno alla cifra complessiva dei trasporti marittimi consuetudinari del porto di Ravenna ulteriori 500.000 tonnellate annue tra materie prime e prodotti lavorati. E ne viene che pur trascurando i traffici che saranno indotti nel porto ravennate delle aumentate possibilità di doppi noli o di doppio scalo (i quali potrebbero corrispondere ai quantitativi di petrolio che giungeranno alla Raffineria S. A. R. O. M. mediante quell'oleodotto il cui terminale in mare rappresenta un'altra importante novità del porto di Ravenna) può dunque ritenersi che il traffico marittimo di questo scalo sia destinato a toccare i quattro milioni di tonnellate nel corso del 1958.

In tale situazione non è chi non veda il pericolo che gran parte dei prodotti econo-

micamente destinati alle vie del mare ne siano impediti dalla insufficienza del porto. E sarebbe sommamente dannoso per l'economia nazionale se questi quantitativi fossero notevoli perché ogni deviazione dei traffici dalle loro normali vie del minor costo, caricano di oneri di trasporto che potrebbero essere evitati i prezzi al consumo.

È noto altresì che la plaga fin qui descritta, acquisita per recente bonifica e redenzione dal mare, è inserita entro una delle più fertili zone agricole d'Italia. In Romagna la meccanizzazione agricola va sempre più estendendosi, apportatrice di benessere da un lato, ma tendenzialmente volta a trasformare la fatica manuale in opera della macchina e quindi a respingere le braccia dai campi.

Questo fenomeno, unito all'altro della immigrazioni verso le più progredite aree della pianura delle popolazioni collinari, fa sì che un altro problema si prospetti, cioè la necessità di consentire allo sviluppo industriale della provincia di Ravenna la più ampia possibilità di espansione.

Ciò ripropone con tragica evidenza il problema della mano d'opera bracciantile, per la qualificazione della quale stanno organizzandosi iniziative di enti ed industrie.

È un mondo in profonda trasformazione economica, e gli effetti di questa si sono già manifestati. Un dato significativo è che i prezzi dei terreni edificatori ad uso di civile abitazione sono aumentati 7, 8 e anche 10 volte i valori del 1954 e altrettanto è avvenuto per le aree a destinazione industriale.

Non stupirà l'entità del fenomeno ove si consideri che in un'area fin qui ammirata per la sua fiorente agricoltura ma caratterizzata da lentezza di movimenti economici è avvenuto un improvviso investimento di capitali dell'ordine di decine e decine di miliardi.

Tutto ciò andava detto per chiarire nelle sue linee concrete, e per quanto fin qui può essere dedotto con un criterio di notevole approssimazione — ma non escludendosi che la previsione possa rivelarsi inferiore alla realtà — lo sviluppo in atto sulle rive del Canale Corsini; ed anche per ribadire il concetto che il porto omonimo deve essere ridimensionato sia per quanto attiene ai fondali, come all'attrezzatura, ai banchinamenti ed a quant'altro possa assicurargli la possibilità di servire la sua zona industriale. E tutto ciò deve avvenire senza che ne sia impedito, anzi, al contrario potenziando

insieme il suo ricco retroterra emiliano agricolo ed industriale.

Riassumendo, presiedono, dunque, alla necessità qui illustrata, motivi di ordine economico, produttivistico e sociale. Da tali considerazioni discende l'opportunità dell'intervento statale, tanto più che detto intervento, previsto dalla legge fino all'ammontare dell'80 per cento del costo complessivo delle opere ammesse, viene limitato alla metà, cioè al 40 per cento, sopperendo la privata iniziativa e gli enti pubblici locali per il restante 60 per cento.

Si farà luogo per le opere e per il successivo trentennale esercizio ad uso concessione al Consorzio del porto di Ravenna, costituito di Enti pubblici e industriali. Cessato il termine della concessione, lo Stato erediterà, come di consueto, l'intero complesso.

Illustriamo ora brevemente il progetto tecnico di ridimensionamento del porto di Ravenna.

Il tema dato al progettista considerava la finalità essenziale di migliorare le condizioni batimetriche del porto all'imboccatura e lungo il Canale Corsini. La misura di tale miglioramento è stata indicata come corrispondente alla portata lorda di navi da 10.000 a 16.220 tonnellate (tipo *Donegani*) che hanno all'incirca lunghezza fuori tutto di metri 166, larghezza di metri 20,90 e immersione media a pieno carico di metri 8,60.

Per realizzare questo programma il progetto prevede la costruzione di un avamposto racchiuso da moli convergenti le cui testate raggiungano l'isobata di (— 8,50) estendendo l'escavazione fino a raggiungere l'isobata (— 10,00) oltre l'imboccatura dell'avamposto. Inoltre la sezione del canale, per consentire in esso una velocità di almeno tre miglia all'ora, dovrà essere sufficientemente ridimensionata e precisamente essa dovrà avere una larghezza al fondo di almeno metri 40 e scarpate di un terzo data la natura sabbiosa dei terreni latitanti.

In esso canale sono previsti 2 allargamenti per creare due punti d'incrocio lungo il corso, ed infine si procederà alla costruzione di uno scalo terminale che abbia inizio alla progressiva di 5.200 e conterà di uno specchio d'acqua di forma pressoché trapezoidale con la base maggiore di circa metri 900, la minore di metri 320 e l'altezza di metri 320.

S'intende che tutto il restante ambito portuale ravennate, non toccato dai lavori dei quali s'è fatta la descrizione sommaria, sarà mantenuto in efficienza e potrà valersi dei vantaggi derivanti dalla sistemazione

generale e dai maggiori fondali raggiunti in una sì vasta zona del porto.

« In tal modo, conclude la relazione del progettista, si realizzerà sul litorale emiliano uno scalo a grande fondale, idoneo a potenziare i traffici marittimi del complesso dell'*hinterland* conseguendo risultati assai fa-

vorevoli per la economia della Nazione; e, poiché si prevede una cospicua trasformazione delle materie prime di detto *hinterland*, si viene in particolare a dare un adeguato impulso al traffico di esportazione con favorevoli riflessi della nostra bilancia commerciale ».

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È autorizzata la spesa di lire otto miliardi per le corresponsioni del contributo statale di cui al successivo articolo 4 nella spesa occorrente per l'esecuzione di opere straordinarie di ampliamento, miglioramento e sistemazione, nonché per l'attrezzatura dell'attuale porto commerciale di Porto Corsini (Ravenna), secondo il progetto approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 16 maggio 1957, deliberazione n. 972.

ART. 2.

La somma prevista dall'articolo 1 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire un miliardo per l'esercizio finanziario 1958-59; di lire due miliardi per ciascuno degli esercizi finanziari 1959-60 e 1960-61 e di lire tre miliardi per l'esercizio finanziario 1961-62.

ART. 3.

La costruzione delle opere di cui al precedente articolo 1 ed, eventualmente, l'esercizio degli impianti costruiti sulle aree portuali indicate a tratteggio nella planimetria allegata alla presente legge, sono affidate in concessione ad un Ente pubblico costituito per le predette finalità.

La concessione, la cui durata, per quanto riguarda l'esercizio, non potrà essere superiore agli anni 50, è accordata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i lavori pubblici, sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, per quanto attiene alle opere insistenti sulle aree del Demanio marittimo ed è disciplinata, anche per quanto si riferisce ai rapporti tecnici e finanziari, da apposita convenzione, da approvarsi con il decreto di concessione o con successivo decreto emanato con la stessa procedura.

ART. 4.

Il concorso statale non può superare il 40 per cento delle spese ritenute necessarie per l'esecuzione delle opere previste dalla presente legge, ivi comprese le indennità di espropriazione delle aree strettamente indispensabili per l'attuazione delle opere medesime, rimanendo a carico dell'Ente concessionario la residua spesa.

Il concorso medesimo verrà corrisposto pro quota, in base a stati di avanzamento vistati dal competente Ufficio del Genio civile, tenuto conto dei lavori eventualmente effettuati dell'Ente a tutto il 30 giugno 1958.

ART. 5.

All'Ufficio del Genio civile di Ravenna è demandata la sorveglianza delle opere previste dalla presente legge.

Il collaudo delle opere stesse sarà eseguito a cura dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

ART. 6.

Tutte le opere da eseguire per l'attuazione della presente legge, in conformità dei relativi progetti approvati dopo la prescritta istruttoria, sono dichiarate di pubblica utilità, urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti di legge.

Le occupazioni ed espropriazioni che si renderanno indispensabili saranno effettuate a norma della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni ed aggiunte; queste ultime debbono essere iniziate entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed ultimate entro quattro anni dalla data stessa.

L'Ente concessionario provvede direttamente alle operazioni di esproprio sulla base dei relativi piani approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

L'indicazione delle indennità offerte previste dall'articolo 24 della citata legge 25 giugno 1865, n. 2359, deve essere fatta sulla base di stime eseguite dagli Uffici tecnici erariali. Tali stime sostituiscono per tutti gli effetti dell'articolo 48 della legge citata, le perizie previste dall'articolo 32 della legge medesima.

ART. 7.

All'epoca della scadenza della concessione, tutte le opere e le cose ricevute in consegna dall'Ente e quelle da esso eseguite, nonché ogni altro bene dell'Ente, saranno devoluti allo Stato.

