

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 347

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati TRANTINO, SANTAGATI, RALLO

Presentata il 16 luglio 1979

Finanziamento straordinario
per il completamento del porto di Riposto

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge ha lo scopo di consentire, con un finanziamento straordinario dello Stato, di completare in tempi brevi le opere a mare del porto di Riposto, ponendo termine a quella serie di interventi risicati, discontinui, antieconomici che, sino ad oggi, hanno assorbito capitali, anche di notevole consistenza, senza pervenire a risultati apprezzabili.

Per doverosa informativa degli onorevoli colleghi, si ricorda che le richieste della città di Riposto per avere un porto adeguato alla potenzialità economica del suo retroterra risalgono ad oltre 150 anni or sono quando ancora la Sicilia si trovava sotto la dominazione dei Borboni. Era l'anno 1836 e già allora i ripostesi insistevano presso le auto-

rità per ottenere uno sbocco adeguato alla produzione vinicola della falda etnea ed a quella degli agrumi che, attraverso l'approdo della loro città, già raggiungeva oltre che l'Italia, anche la Spagna, la Francia ed i paesi dell'Africa mediterranea.

Unita la Sicilia al regno d'Italia, nel 1868 il Ministro dei lavori pubblici dell'epoca inviò a Riposto un ingegnere per i primi accertamenti di carattere tecnico degli approdi e dei fondali, dell'incidenza dei venti e delle correnti marittime nella zona.

L'esito di questa missione fu positivo, ma dovettero passare altri dodici anni di richieste, di petizioni, di interrogazioni, per arrivare all'aprile del 1880 anno in cui l'approdo di Riposto venne « proposto » per l'assegnazione alla ter-

za classe comprendendolo nella categoria di quei porti che erano interessati al movimento commerciale di più province.

Nel settembre 1881 Riposto accolse ufficialmente la Commissione parlamentare della marina mercantile guidata dall'onorevole Boselli il quale così si esprime: «La Commissione è convinta della speciale importanza della marina di questa città e del bisogno imperioso di avere una opera marittima che assicuri almeno l'ancoraggio delle navi che vi vengono ad operare».

Conseguentemente gli studi presero un avvio più sollecito e nel 1883 l'ingegnere Nicastro presentò il progetto che due anni dopo, nel 1885, venne di massima approvato dal Ministero dei lavori pubblici, essendo stati chiesti ulteriori aggiornamenti dei piani, al Genio civile delle opere marittime.

Con decreto ministeriale del 24 giugno 1887 il porto veniva classificato di terza classe e nel giugno 1888 fu trasferito alla seconda classe, rientrando in tal modo nella categoria di quei porti la cui costruzione era assunta integralmente a carico del bilancio dello Stato.

Non di meno si dovette attendere il 1905 per arrivare al primo progetto esecutivo predisposto dal genio civile di Catania, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, con voto unanime, il 15 giugno 1905.

L'anno seguente il 2 maggio 1906 ebbero inizio i lavori.

Onorevoli Colleghi! Da quel lontano giorno del maggio 1906 ad oggi sono passati 70 anni ed il porto non è stato ancora completato!

L'Italia in questi 70 anni ha affrontato la guerra libica del 1912, la prima guerra mondiale, la guerra d'Africa, la seconda guerra mondiale, la monarchia è caduta, da oltre un quarto di secolo esiste la Repubblica italiana ma il porto di Riposto attende ancora la conclusione dei lavori!

Dal punto di vista economico sarebbe altamente interessante, anche se ben poco istruttivo, poter conoscere quali e quanti stanziamenti siano stati «dispo-

sti» in questi 70 anni e, in concreto, quanto sia stato «speso» nei manufatti del porto.

Ma, forse ancora più istruttivo — e deprimente — sarebbe la conoscenza dell'ammontare delle somme impiegate per la sola manutenzione e riparazione di quanto sin'ora costruito nonché il loro rapporto proporzionale con i costi dei manufatti realizzati. Non occorre essere dei tecnici o dei competenti in opere marittime per comprendere che una costruzione non completata o solo iniziata e lasciata per anni senza appropriate difese alla mercé dei marosi e della corrosione delle acque, denuncia un indice di degrado incommensurabilmente superiore a quello cui è soggetta un'opera perfetta e completa in tutti i suoi aspetti.

Il problema del completamento del porto di Riposto è stato già dibattuto davanti all'Assemblea della Camera nella seduta del 6 febbraio 1950 quando l'onorevole Camangi, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici così ebbe ad esprimersi: «Il piano regolatore del porto di Riposto prevede:

- a) il prolungamento del molo foraneo per 500 metri lineari;
- b) la costruzione di un molo sottoflutti.

Debbo far rilevare che per i lavori di prolungamento del molo foraneo fino a 500 metri si deve affrontare una spesa ingente dell'ordine di grandezza di miliardi e si dovranno superare difficoltà assai rilevanti in quanto la traversia locale è la più profonda che esiste in Sicilia, tanto da determinare altezze d'onda che superano quelle che si verificano nel porto di Catania. Peraltro, l'attuazione di siffatta opera dovrebbe aver luogo, se non dopo, almeno contemporaneamente alla costruzione di nuove banchine che fossero richieste da auspicabili maggiori esigenze del traffico commerciale del porto, ciò che per il momento non è dato prevedere.

Inoltre, per la realizzazione di tale piano i lavori da attuare dovrebbero essere in un primo tempo quelli relativi al pro-

lungamento del molo foraneo per 120 metri. Con ciò si verrebbe a costituire una sufficiente difesa delle traversie dello specchio d'acqua servito dalle banchine sulle quali si svolge attualmente il traffico commerciale del porto di Riposto.

Alla costruzione del molo sottoflutti si potrà provvedere in un secondo e terzo tempo; attuato ora, esso sarebbe infatti esposto ai flutti con la sua sponda interna e anziché giovare sarebbe dannoso alla tranquillità del bacino portuale. Di più, tale opera non sarebbe commisurata al modesto scopo della difesa della spiaggia, per la quale è più conveniente l'impiego di scogliere longitudinali staccate. A tale scopo, a seguito anche delle preoccupazioni rappresentate dagli abitanti di Riposto dopo le recenti mareggiate, è stato posto allo studio il problema della convenienza della costruzione di opere di sistemazione e rafforzamento dell'attuale tratto del molo per un importo di 80 milioni di lire.

Intanto, con decreto ministeriale del 28 luglio 1951, n. 3103, era stato disposto uno stanziamento di un miliardo e mezzo di lire per il completamento dell'opera. Ma, in effetti, solo pochi soldi debbono essere stati impiegati poiché il 3 marzo 1952 l'onorevole Camangi, nuovamente informava l'Assemblea della Camera: « Nel porto di Riposto è stato provveduto alla costruzione di un tratto di metri 44 di molo foraneo in prosecuzione di quello esistente e sono stati, altresì, eseguiti lavori di riparazione del molo stesso nei tratti maggiormente danneggiati.

Per la sistemazione di tale porto occorrerà eseguire ancora, in ordine di urgenza: la riparazione e l'irrobustimento del secondo braccio del molo foraneo; la costruzione di una scogliera di difesa dell'abitato in corrispondenza del rione Pagliaia, il prolungamento del molo foraneo per altri 76 metri; la costruzione di una banchina di attracco lungo il primo tratto del secondo braccio del molo foraneo. È in corso di appalto un primo lotto di lavori, per la riparazione e l'irrobustimento del molo foraneo, per un importo di lire 170 milioni. Per il completamento di tali

lavori e per l'attuazione della più parte di quelli che ho testé indicati, occorrerebbe sostenere una ulteriore spesa di circa 700 milioni, alla quale però, il Ministero non è in grado di provvedere non consentendo le limitate assegnazioni di bilancio.

Assicura però, che la necessità del completamento del porto di Riposto e della difesa dal mare di quell'abitato sono tenute dal Ministero in particolare evidenza, al fine di soddisfare gradualmente in relazione alle assegnazioni di fondi di carattere straordinario che potranno essere concessi dal tesoro.

Informo infine che per riparare i danni prodotti dalle ultime mareggiate al molo foraneo di Riposto, previsti in lire 50 milioni, si è già disposto per l'esecuzione dei relativi lavori con i fondi di cui alla legge 10 gennaio 1952, n. 9 ».

Da questi due interventi del Sottosegretario per i lavori pubblici risulta che in due anni erano stati realizzati 44 metri (!) del prolungamento del molo foraneo per cui sul totale dei 500 metri lineari previsti, dovevano essere completati altri 456 metri e che il molo sottoflutto poteva attendere.

Però a quella stessa data erano in corso lavori « di sistemazione e di rafforzamento dell'attuale tratto del molo per un importo di 80 milioni », cioè per le riparazioni dei danni e del degrado dovuti all'azione dei marosi sulla parte del manufatto esistente.

Ma, dice il Sottosegretario per i lavori pubblici: « occorrerà eseguire ancora in ordine di urgenza: la riparazione e l'irrobustimento del secondo braccio del molo foraneo per un importo di lire 170 milioni... e... per riparare i danni prodotti dalle ultime mareggiate al molo foraneo di Riposto, previsti in 50 milioni, si è già disposto per l'esecuzione dei relativi lavori... ».

Così sappiamo che in due anni, contro un'opera nuova di 44 metri lineari, che ignoriamo quanto siano costati, erano stati spesi o impegnati per irrobustimenti, riparazioni e manutenzione di quanto già costruito, prima 80 milioni, poi 170 mi-

lioni più 50 milioni a causa delle mareggiate, cioè 300 milioni complessivamente!

Intanto, in data 3 giugno 1959 si viene a sapere dal Ministro dei lavori pubblici, onorevole Togni, in risposta ad una interrogazione che: « Secondo la variante al piano regolatore del porto di Riposto, approvata in data 26 luglio 1958, per i lavori di completamento e sistemazione di tale scalo è prevista la spesa complessiva di lire 1.520.000.000 ».

Così, dopo nove anni da quel preoccupante altalenare delle cifre esposte dall'onorevole Camangi, « ...si deve affrontare una spesa ingente dell'ordine di grandezza di miliardi... » (6 febbraio 1950); « ... per il completamento di tali lavori e per l'attuazione della più parte di quelli testé indicati occorrerebbe sostenere una ulteriore spesa di circa 700 milioni... » (4 marzo 1952), si riesce a sapere che gli importi necessari ammontano a lire 1.520 milioni.

Ma, come il 3 marzo 1952 ebbe a dire il Sottosegretario Camangi: « Il Ministero non è in grado di provvedere non consentendo le limitate assegnazioni di bilancio », analogamente sette anni dopo (3 giugno 1959) il Ministro Togni così proseguiva nella sua risposta: « Poiché l'attuale situazione di bilancio non consente in alcun modo l'assunzione di un onere così ingente, alla realizzazione delle opere di che trattasi potrà provvedersi per stralci nei prossimi esercizi finanziari, seguendo il programma di graduazione stabilito dal piano regolatore stesso ed in relazione, beninteso, ai fondi che all'uopo verranno stanziati ed alle necessità degli altri porti nazionali.

Per quanto riguarda, in particolare, il molo di sottoflutto, si fa presente che, in base alla graduatoria delle opere da realizzare nel porto in parola, alla sua attuazione potrà provvedersi solo dopo che sarà prolungato il molo di sopraflutto.

Con la costruzione dei citati due moli si conseguirebbe anche il vantaggio di una maggiore stabilità del litorale di Riposto, attualmente interessato dalla corrosione.

Tuttavia, poiché, secondo quanto è stato affermato dagli organi tecnici di questo Ministero in sede di esame del piano

regolatore, le esigenze della difesa dell'abitato non possono essere subordinate alla costruzione delle opere portuali, sono state impartite disposizioni all'ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo, affinché precisi, con apposito elaborato, la spesa per la costruzione di una scogliera frangiflutti, al cui finanziamento si provvederà non appena la disponibilità di fondi lo consentirà ».

Il 18 aprile 1961, questa volta l'onorevole Magri, Sottosegretario dei lavori pubblici, si esprimeva nei precisi ed identici termini già usati dal ministro Togni: « Per i lavori di completamento e sistemazione del porto di Riposto è prevista, secondo la variante al piano regolatore del porto stesso approvata in data 6 luglio 1958 una spesa complessiva di lire 1.520 milioni.

Poiché l'attuale situazione di bilancio non consente in alcun modo di finanziare una spesa così rilevante, all'attuazione delle opere richieste dall'interrogante potrà provvedersi, per stralci, nei futuri esercizi, seguendo il programma di graduazione stabilito nel suddetto piano regolatore, in relazione ai fondi che saranno stanziati per opere marittime e compatibilmente con le esigenze degli altri porti nazionali ».

Il 14 ottobre 1965, in Assemblea, l'onorevole Santagati intervenendo sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile riaffrontava il problema del porto di Riposto ed il 10 dicembre dello stesso anno il ministro Spagnolli inviava al predetto deputato il seguente telegramma: « Lieto comunicarti che per il porto Riposto est stata assegnata somma seicentomilioni ». Si trattava di stanziamenti compresi nel cosiddetto « piano azzurro ».

Non di meno, ancora oggi, il porto deve essere completato mancando circa 130 metri del manufatto della diga foranea; deve essere costruito integralmente il molo sottoflutto, senza parlare del banchinamento e delle indispensabili attrezzature.

Noi temiamo che procedendo in questo modo — alla media di 14-15 metri all'anno dato che dal 1950 ad oggi sono stati co-

struiti 370 metri lineari del molo foraneo, sino al completamento dell'opera ce ne vorranno almeno altri dieci senza contare il molo sottoflutto — il maggior impegno finanziario dello Stato si esaurirà nelle indilazionabili e necessariamente ricorrenti spese di manutenzione, di rafforzamento, di irrobustimento, in quanto il molo foraneo non costipato nelle sue strutture terminali appositamente lasciate allo stato grezzo in attesa della prosecuzione delle ulteriori opere, rappresenta una ben facile preda per i marosi. Né in questa sede va sottaciuto che la carenza di adeguate protezioni a mare — vedi impegno del ministro Togni del giugno 1959 — ha, inoltre, esposto la città di Riposto ai danni del maltempo che più volte hanno colpito l'abitato come nel 1962, o come nelle tragiche giornate del 18-19 marzo 1972 e del capodanno del 1973.

D'altro lato la impellente necessità del completamento delle opere è sottolineata anche dall'incremento dei traffici, che, dalla media annuale di diecimila tonnellate di merce sbarcata negli anni '40, è passato negli anni '50 a sedicimila, per raggiungere nel solo anno 1972 le 71 mila tonnellate con 14 mila giornate lavorative.

Inoltre, mentre la flottiglia da pesca nel 1956 era composta da 21 barche, attualmente è superiore ad 80 natanti e le imbarcazioni da diporto sono passate dalle 57 del 1958 alle quasi 200 attuali.

Onorevoli colleghi! Abbiamo inteso illustrare con copia di dati la odissea del porto di Riposto proprio per rendere evidenti e concrete le ragioni della presente proposta di legge in quanto:

a) ci si trova di fronte ad un'opera marittima che per le peculiarità dei fon-

dali e delle correnti assorbe rilevanti stanziamenti per la sola manutenzione e conservazione di quanto sin'ora realizzato;

b) il completamento dei lavori, almeno i 130 metri lineari del molo foraneo e la diga sottoflutto, ai fini della economicità, deve essere effettuato in tempi brevi sia per conseguire un risparmio sui costi di manutenzione, sia per evitare il più possibile la lievitazione dei prezzi del materiale e del costo della mano d'opera;

c) lo sviluppo delle attività produttive dell'entroterra di Riposto, il costante aumento del tonnellaggio delle merci sbarcate ed imbarcate, il traffico commerciale in costante ascesa giustificano ed impongono il rapido completamento dell'opera, tenendo presente la ulteriore ripresa dei traffici marittimi che interesseranno particolarmente la Sicilia con la riapertura del canale di Suez.

Siamo convinti che gli onorevoli colleghi non vorranno negare la loro approvazione alla presente proposta di legge con cui si chiede uno stanziamento straordinario di lire 3 miliardi per il completamento delle opere da reperirsi sul fondo globale di cui al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

In tal modo potranno finalmente essere esaudite le attese dei cittadini di Riposto ed il vostro voto favorevole, onorevoli colleghi, sarà l'ambito premio alla loro tenacia, alla loro operosità che nella vita del porto ripongono ogni speranza per l'ulteriore sviluppo oltre che delle attività cittadine di tutto l'entroterra che con i suoi traffici naturalmente gravita su Riposto.

PROPOSTA DI LEGGE

ARTICOLO UNICO.

Per la esecuzione delle opere e per la dotazione delle attrezzature necessarie al completamento del porto di Riposto è concesso un finanziamento straordinario di lire 3.000 milioni a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge si provvede per l'anno finanziario 1979 mediante riduzione di pari importo dal capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio.