

(N. 1968)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei Senatori BOGGIANO PICO e BO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 APRILE 1957

Autorizzazione della spesa di lire 2 miliardi per l'esecuzione delle opere occorrenti per la difesa delle spiagge di Sestri Levante, Lavagna e Chiavari, per il completamento del molo del porto di Santa Margherita Ligure e per l'esecuzione del piano regolatore di ampliamento e sistemazione del porto di Camogli.

ONOREVOLI SENATORI. — Non è questa la prima volta che la benevola attenzione del Senato è stata richiamata alla necessità ed all'urgenza di provvedere con sollecitudine all'esecuzione di opere di difesa, di riparazione e di completamento nel tratto litoraneo del Mar Ligure che corre da Sestri Levante a Camogli. Più volte e in diretti e speciali interventi e in occasione delle discussioni sul bilancio dei lavori pubblici fu rappresentata la necessità che va facendosi ogni giorno più urgente di eseguire i lavori richiesti per la difesa del tratto del litorale antistante l'abitato di Sestri Levante e quello di Lavagna, per il completamento delle dighe di protezione della spiaggia di Chiavari e per il rifiorimento dei tratti già costruiti, in terzo luogo per il completamento del molo del porto di Santa Margherita Ligure e in quarto luogo per la sistemazione del porto di Camogli ed esecuzione delle opere di urgente difesa dell'abitato di quella città e per la conservazione dello storico castello, della monumentale chiesa parrocchiale e delle circostanti fitte abitazioni costruite nell'isola sorgente sul mare fra la spiaggia ed il porto.

Il lido del mare, superfluo rilevarlo, è compreso tra i beni demaniali dello Stato; la sua conservazione e perciò la sua protezione e la sua difesa rientrano pertanto fra i doveri improrogabili di questo; insieme a questo generale suo compito, allo Stato incombe quello di una sua particolare tutela, ogni qualvolta il trascurarla possa portare a conseguenze gravissime per le popolazioni che vivono lungo le coste del mare. La minaccia che le irruenti forze marine portano alla stessa esistenza delle popolazioni litoranee ha sempre indotto alla costruzione di salde opere varie di protezione e di difesa.

Alcuni avvenimenti recenti suggeriscono, e vorrei dire si impongono a chi scrive, quale rappresentante politico in Senato di quella contrada, l'obbligo di richiamare la benevola attenzione sul dovere di non rimandare più oltre la deliberazione che a tali urgenze provveda.

Cinque sono particolarmente i punti sui quali mi propongo di richiamare distintamente la vostra considerazione, premettendo alcune osservazioni di ordine generale.

1. — La costa tirrenica e perciò la costa ligure sono battute alternativamente da due correnti: quella del libeccio che proviene da ponente e quella dello scirocco che spira da levante, quella meno, questa più forte e perciò più pericolosa. La prima, generalmente, respinge sul litorale degli elementi che concorrono all'allargamento del lido; la seconda scava, giusta un proverbio ligure: « u libeccio u l'inscia, u scirocco u scua » (il libeccio allarga, lo scirocco scava). Quando lo scirocco incontra sulla riva un ostacolo, un promontorio naturale od artificiale, un pennello perpendicolare alla spiaggia, rapidamente dal lato di levante estende ed aggrava la sua erosione. La natura stessa ci dà la dimostrazione del fenomeno: nei limiti della costa ligure il golfo di La Spezia, quello di Portofino, la rada di Vado hanno la bocca aperta a levante, e la gobba volta verso ponente.

Con questo naturale avvedimento, riesce sempre più incomprensibile l'errore commesso or sono parecchi decenni in occasione dello spostamento dei binari ferroviari presso la galleria delle Grazie a Chiavari. In quel tratto dalle Grazie alla foce dell'Entella, dinanzi alla città di Chiavari si estendeva, or sono cinquant'anni, una spiaggia della larghezza di una sessantina di metri su cui si svolgeva una intensa attività industriale di costruzioni marittime ed affini. In occasione dello spostamento dei binari ferroviari fu costruito perpendicolare alla costa un pennello, a protezione, si intendeva, della ferrovia. Verso monte, lungo la spiaggia correva una strada e lungo la strada una lunga fila, non interrotta di case di abitazione di quattro o cinque piani occupate da famiglie di lavoratori e di gente di mare, marinai e pescatori. Carte del tempo ritratte e riprodotte accuratamente descrivono con esattezza quel caratteristico paesaggio. L'azione delle correnti di levante sospinte dallo scirocco, urtando nel famoso pennello, centuplicate nella loro violenza, nel corso di periodiche tempeste, nel volgere di cinquant'anni operava la distruzione, erodendo la spiaggia; distruggendo la strada, i cantieri che sopra vi esistevano, poco a poco abbattendo i fabbricati retrostanti; minacciando la strada retrostante e la parallela linea di case.

Fu dato in quest'Aula il grido di allarme, provocato un sopralluogo dell'eminente Capo, allora delle opere marittime, ed oggi del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale subito, convenendo col sottoscritto, ne abbracciò la proposta di provvedere senza indugio alla difesa, alla salvezza di Chiavari, ritenendo doversi questa operare mediante la costruzione di una serie di scogliere parallele alla spiaggia, che aprendosi in direzione dello sbocco del fiume Entella, avrebbero facilitato il deposito dei sedimenti apportati dal fiume in direzione di ponente e cioè del tratto di spiaggia eroso dal mare. Stanziate le prime somme, sono stati in questi anni eseguiti cinque segmenti o tratti di scogliera, i quali hanno già prodotto ben visibili effetti protettivi e lentamente rinnovatori della spiaggia asportata.

Per giungere al compimento dell'opera progettata, occorre tuttavia ancora la costruzione di sette tratti o segmenti di scogliera e, contemporaneamente, la rifioritura di quelli già costruiti.

Furono nei passati esercizi assegnati a questi lavori alcuni milioni in misura insufficientissima allo scopo, sicchè non soltanto non si potè procedere ad intraprendere la costruzione di nuovi tratti di scogliera, ma neanche ai lavori di rifioritura di quelli esistenti con pregiudizio evidente dell'opera compiuta.

Occorre pertanto intraprendere, e simultaneamente, la rifioritura delle scogliere esistenti e la costruzione delle nuove.

2. — Analoghi lavori, rifacimento di tratti di molo e scogliere di protezione sono urgentemente necessari per la protezione di Sestri Levante: la violenza delle mareggiate scalza a blocchi il molo antistante la città, ed asporta la spiaggia. Si direbbe, che il mare vorrebbe avanzare entro la ridente cittadina. Non è più possibile differire le difese di varia specie che occorre intraprendere e per le quali occorrono sollecite misure ed adeguati stanziamenti di fondi.

3. — Non occorrono parole per illustrare le difese occorrenti alla spiaggia di Lavagna: per sollecita iniziativa del suo Sindaco sono stati già provocati vari sopralluoghi da parte del Genio civile e particolarmente conseguenti rapporti al Ministero dei lavori pubblici.

Ma interessa addivenire a conclusioni pratiche dei vari esami, dei molteplici studi, delle consultazioni fatte, e procedere a decisioni ed a congrua e sollecita esecuzione delle opere deliberate.

4. — Ma sopra un'altra opera, pur essa urgente, si deve trattenere l'attenzione del Senato e dirigersi l'azione del Governo: si vuole accennare al completamento del porto di Santa Margherita Ligure.

Ricordiamo che, su conforme segnalazione della Camera di commercio ed industria di Genova, ed accogliendo i ripetuti voti dei Comuni e delle aziende autonome del Tigullio, il Consiglio superiore dei lavori pubblici con suo provvedimento n. 94/3298 preso nell'adunanza del 13 gennaio 1950, approvò il progetto di prolungamento del molo foraneo di S. Margherita Ligure, l'unico porto di prima categoria tra Genova e la Spezia.

I lavori relativi, dell'ammontare di 330 milioni, furono ripartiti in tre lotti, di cui è stato appaltato il primo lotto di 40 metri, ormai ultimato da oltre un anno, e non si è più parlato della loro prosecuzione.

Va rilevato, che il completamento di questi lavori e la sistemazione del molo sono indispensabili per la difesa dell'abitato dalle mareggiate, ora solo in parte assicurata da una scogliera antiestetica ed antiigienica lungo la passeggiata a mare e consentirebbero altresì di dare un assetto definitivo, mediante l'attracco al molo, al servizio aereo S. Margherita-Southampton, che ha dato così brillanti risultati per il turismo.

Soltanto con l'ampliamento e sistemazione del suo porto rifugio S. Margherita Ligure potrà degnamente assolvere alla sua funzione di stazione turistica internazionale e stabilire, in tal modo, una efficace concorrenza con i porti della Costa Azzurra che oggi sono in condizioni di poter offrire ospitalità a numerosi panfili che vi stazionano anche durante l'inverno. Dando al porto di S. Margherita una maggiore ricettività, lo Stato eseguirà un buon investimento di capitali perchè maggiori saranno le possibilità di afflusso di valuta estera nel nostro territorio: anche sotto questo riflesso si tratta, pertanto, di un'opera di interesse nazionale.

5. — Sul breve lembo di terra e di scogli che, staccandosi dalla costa di Camogli, avanza sul mare e costituisce il complesso denominato: « Isola » sorge il Castello Dragone, la monumentale chiesa parrocchiale ed un caratteristico gruppo di case, abitate in prevalenza da pescatori e marinai.

Così la chiesa come il castello Dragone ed il fronte dell'abitato dai lati del mezzogiorno e ponente sorgono sulla scogliera a picco sul mare.

È doveroso segnalare:

a) che la chiesa monumentale di Camogli possiede dei veri tesori d'arte di ogni genere; fra l'altro ha i soffitti affrescati da Nicolò Barabino ed è ornata di marmi rari e preziosi;

b) che il castello Dragone rappresenta forse il rudere storico più antico e più interessante della rude vita di lotta degli abitanti costieri nei secoli passati e si inserisce, per numerosi fatti d'arme, nella storia di Genova;

c) che le abitazioni dell'Isola danno albergo a famiglie di pescatori, di marinai e di altre categorie che, direttamente o indirettamente, vivono del mare e costituiscono un centro di vita intensa e singolarmente caratteristico di tutta la riviera ligure;

d) che il complesso dell'« Isola », sorgente sul mare tra la spiaggia ed il porto, rappresenta una delle più tipiche e rare visioni di bellezza che l'opera dell'uomo e la creazione della natura, armoniosamente composte, possano offrire.

Volendo essere precisi, per maggiore chiarezza, desidero aggiungere ciò che può ognuno osservare che, sul lato occidentale, verso Genova il grande massiccio di Portofino degrada verso il mare e sulle sue pendici, con disposizione davvero pittoresca, si stende l'abitato di Camogli in case e ville sparse in alto, in fitte abitazioni e in un intrico di vicoletti, di anguste strade giù giù verso il porto. Lo illumina con singolari e magnifici riflessi il sole, al suo tramonto. Or proprio nel punto sovrastante ove sono e il castello e la chiesa, a strapiombo sul mare, tutte quelle costruzioni poggiano sopra un masso tellurico a strati disposti perpendicolarmente al mare, strati alterni originariamente di argilla e di roccia.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'umidità discendente dal terreno sovrastante e quella proveniente dalle onde del mare frangente, che si elevano ad una altezza di vari metri, ha disciolto gli strati argillosi; sono rimasti gli strati di roccia, disposti oggi come scenari verso il mare, il quale si è insinuato ai piedi di essi, e lambisce e, quando è in tempesta, percuote con colpi di ariete quelle caverne. Spettacolo interessante, pittoresco quant'altri mai, ma talvolta, a chi l'osserva, vorrei dire, pauroso. Queste percussioni, questi colpi di ariete, da lungo tempo minano con la costanza propria delle forze della natura, la base di quella che, come si diceva, costituisce la parte più bella della città di Camogli.

Ad evitare la rovina di tale complesso, tempestivamente intervenuti, alcuni provvedimenti del Governo con lavori eseguiti sotto la direzione del Genio, Opere marittime di Genova, sono valsi a risparmiargli le conseguenze delle ultime mareggiate, che gli sarebbero state fatali, date le precarie condizioni in cui era stato ridotto dalle precedenti tempeste.

Ma, detto questo per il complesso dell'« Isola » (chiesa, castello Dragone, abitazioni) resta da provvedere alle opere di difesa necessaria di quella parte della città che si stende sulla calata del porto. Si tratta di vecchie case su cui pende, inesorabilmente, il pericolo di essere distrutte dalla violenza del mare, qualora non si procedesse al tempestivo consolidamento del molo, che ancora cinge, ma solo in apparenza, il porto e costituisce l'unica difesa dalle onde irrompenti del mare aperto. La tremenda mareggiata del novembre 1951 (come ebbero a constatare con immediato sopralluogo gli ingegneri del Genio civile di Genova) scosse nelle sue fondamenta questo molo di protezione del porto, tanto che il pennello naturale, che ne fa parte, si presenta oggi non più orizzontale, ma inclinato sul mare.

Recenti indagini hanno rilevato la formazione di vere grotte sotto la diga che corre superiormente, di modo che, in mancanza di tempestive provvidenze, nel caso di nuove mareggiate, toccherebbero all'abitato di Camogli ben terribili danni coll'accompagnamento inevitabile, in tal caso, di vittime umane.

La precipua funzione del molo oggi può dirsi rappresenti quasi ancor prima di quella

di porto di rifugio dei pescherecci e delle navi di piccolo tonnellaggio che vi convengono, quella di una *barriera difensiva dell'abitato di Camogli*.

È bensì vero (vorrei dire a preludio di opere di più vasta mole) che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha già fatto eseguire opere di rafforzamento del complesso - Isola - Castello - Porto, per il quale al comune di Camogli viene accollato, sulla spesa sostenuta ed anticipata dallo Stato, l'onere del 40 per cento se trattasi di riparazione di danni delle mareggiate e di un quarto se trattasi di opere portuali vere e proprie e di lavori interessanti la difesa dell'abitato. Ma, come già detto, le risorse del comune di Camogli non sono tali da sostenere, oltre gli oneri di cui è già gravato, la ingente spesa occorrente per una soluzione completa, radicale e definitiva del porto e della difesa dell'abitato di quella città.

Un orientamento favorevole a tale soluzione è rappresentato dal decreto ministeriale in data 8 agosto 1955, n. 5543/5603 con cui, a seguito del voto formulato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 20 giugno 1955, atto 1511 è stato approvato il piano regolatore di ampliamento e sistemazione del porto di Camogli quale risulta dalla relazione 15 giugno 1955, n. 1649, della Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali e dalla planimetria allegata.

È ancora da osservare che questi provvedimenti, mentre tendono ad assicurare il miglioramento della situazione del porto di Camogli, sono volti anche ad allineare questo emporio marittimo al rapidissimo sviluppo turistico della città, elemento non ultimo dell'avanzamento del nostro Paese.

Dagli studi fatti e dai calcoli eseguiti dai competenti uffici locali del Genio civile e dalla Direzione delle opere marittime presso il Ministero dei lavori pubblici, risulta che le opere da eseguirsi per compiere il complesso dei lavori sopra illustrati, importerebbero una spesa globale di 2 miliardi da ripartirsi, secondo i piani ed i progetti già perfezionati, in due esercizi e da stanziarsi all'infuori del bilancio del Ministero dei lavori pubblici mediante un provvedimento di legge speciale, in conformità del seguente disegno:

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 2 miliardi per la esecuzione delle opere occorrenti:

a) per la difesa della spiaggia di Sestri Levante;

b) per la difesa della spiaggia antistante Lavagna;

c) per completare (rifioritura) e condurre a termine le scogliere parallele alla spiaggia di Chiavari, dallo sbocco della Galleria delle Grazie, sino alla foce del fiume Entella;

d) per il completamento e conduzione a termine del molo del porto di Santa Margherita Ligure;

e) per mettere in condizioni di efficienza le opere e gli impianti del porto di Camogli, in conformità del piano regolatore di ampliamento e sistemazione deliberato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici addì 20 giugno 1955 ed approvato con decreto ministeriale, in data 8 agosto 1955, n. 5543.

La somma predetta sarà stanziata, ripartita in due esercizi, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, e cioè per un miliardo in quello del 1958-59 e per un miliardo in quello del 1959-60.

Art. 2.

L'Ufficio del Genio civile per le opere marittime di Genova provvederà all'esecuzione dei lavori secondo le norme previste dalle relazioni della Commissione per lo studio, la redazione e l'aggiornamento dei piani regolatori dei porti marittimi nazionali.

La somma autorizzata sarà accreditata a favore dell'Ufficio predetto su di una contabilità speciale da istituire a nome dell'Ufficio stesso presso la Sezione di tesoreria provinciale di Genova. I prelievi saranno effettuati in base a stati di avanzamento vistati dal Capo dell'ufficio del Genio civile per le opere marittime, il quale presenterà al Ministero dei lavori pubblici i rendiconti delle somme prelevate.