

LE OPERE STATALI

Opere portuali.

Trapani possiede un porto naturale, che ha notevole importanza, tanto nei riguardi della navigazione, quanto in quelli del commercio. Esso, oltre ad essere un porto di rifugio classificato nella prima categoria, occupa uno dei primi posti fra quelli del Regno per numero di velieri e per consistenza di tonnellaggio.

Questo scalo marittimo tiene viva una discreta corrente di scambi con la Tunisia, ove la importante e numerosa colonia italiana è precipuamente costituita da siciliani e dove i pescatori trapanesi esercitano, con largo profitto, la loro industria; inoltre, il porto di Trapani intrattiene continui e rilevanti traffici diretti con i porti nazionali ed esteri, specialmente per l'esportazione del sale marino, che è il più copioso prodotto locale.

In questi ultimi anni l'importanza potenziale del porto si è molta accresciuta, eliminando le zone di scarso fondale e costruendo nuove banchine per l'attracco delle navi.

In base al piano regolatore, elaborato dal Provveditorato alle Opere Pubbliche di Palermo, sono

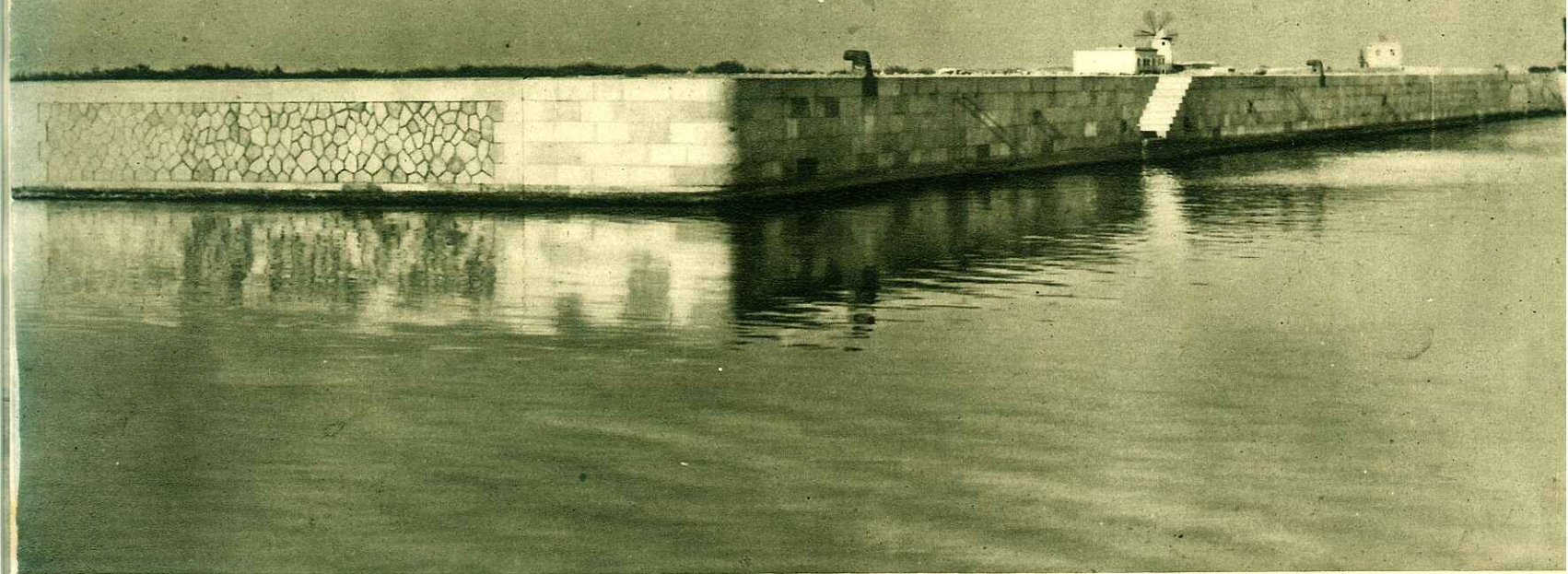
state eseguite alcune opere, ed altre sono in corso, per migliorare gli approdi e favorire così maggiormente il movimento commerciale marittimo.

Fra i principali lavori eseguiti vanno ricordati quelli di costruzione della banchina del Ronciglio, per rendere possibile l'utilizzazione di quella zona per il caricamento dei piroscafi adibiti alla esportazione del sale.

L'escavazione con tirante di m. 8,50 del bacino portuale si è estesa di m. 100 lungo la striscia meridionale di m. 500, già costituita in parte da basso fondo ed in parte occupata da vasi della salina di Ronciglio.

La nuova opera di banchinamento del Ronciglio, progettata dal Genio Civile di Trapani, è stata eseguita dalla Società Italiana Costruzioni e Lavori Pubblici, con sede in Roma.

Con la costruzione di tale banchina e la escavazione della zona antistante si è dato al porto una maggiore efficienza e consentito che il caricamento del sale, esportato in notevole quantità, possa venire effettuata tutta da questo nuovo grandioso piazzale, che viene a limitare la zona delle saline estendentesi da Trapani a Marsala. All'estremità

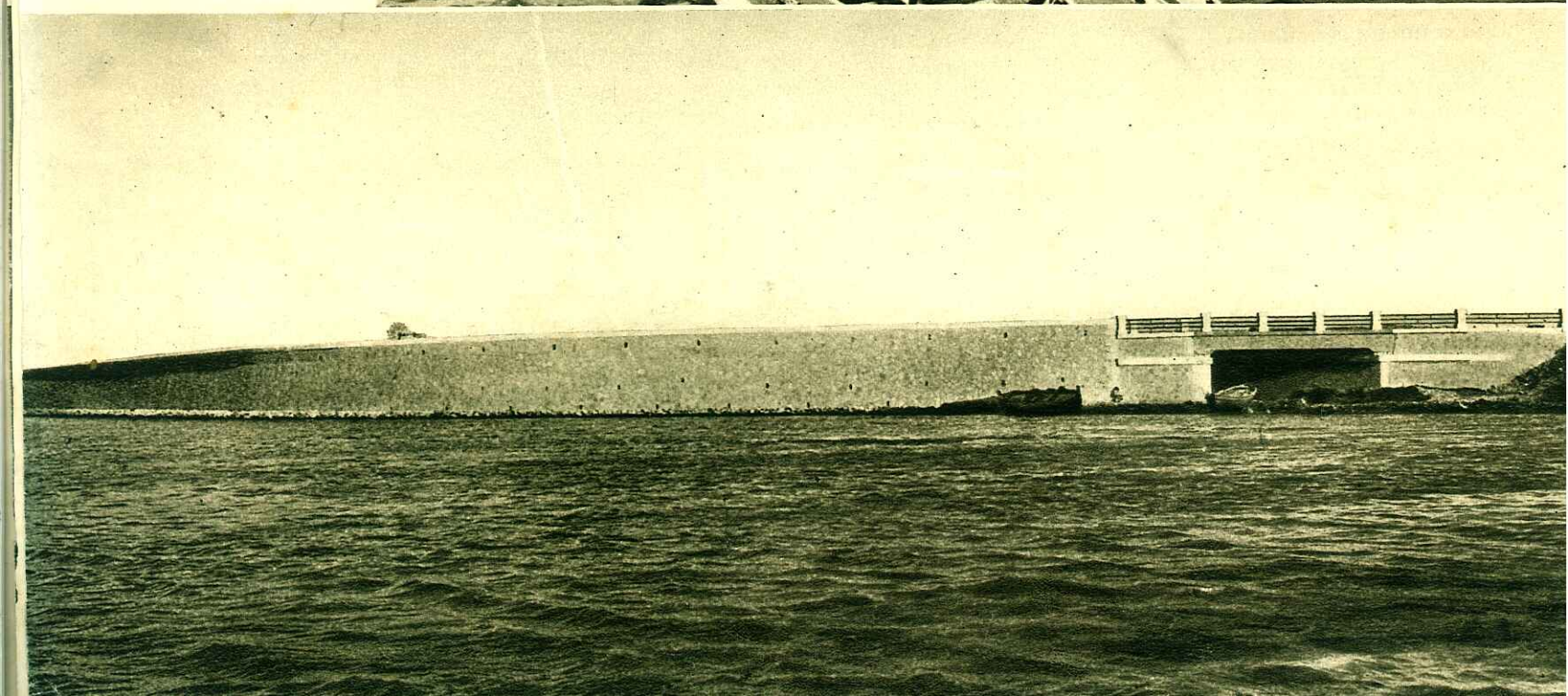


LA BANCHINA DEL RON-
CIGLIO

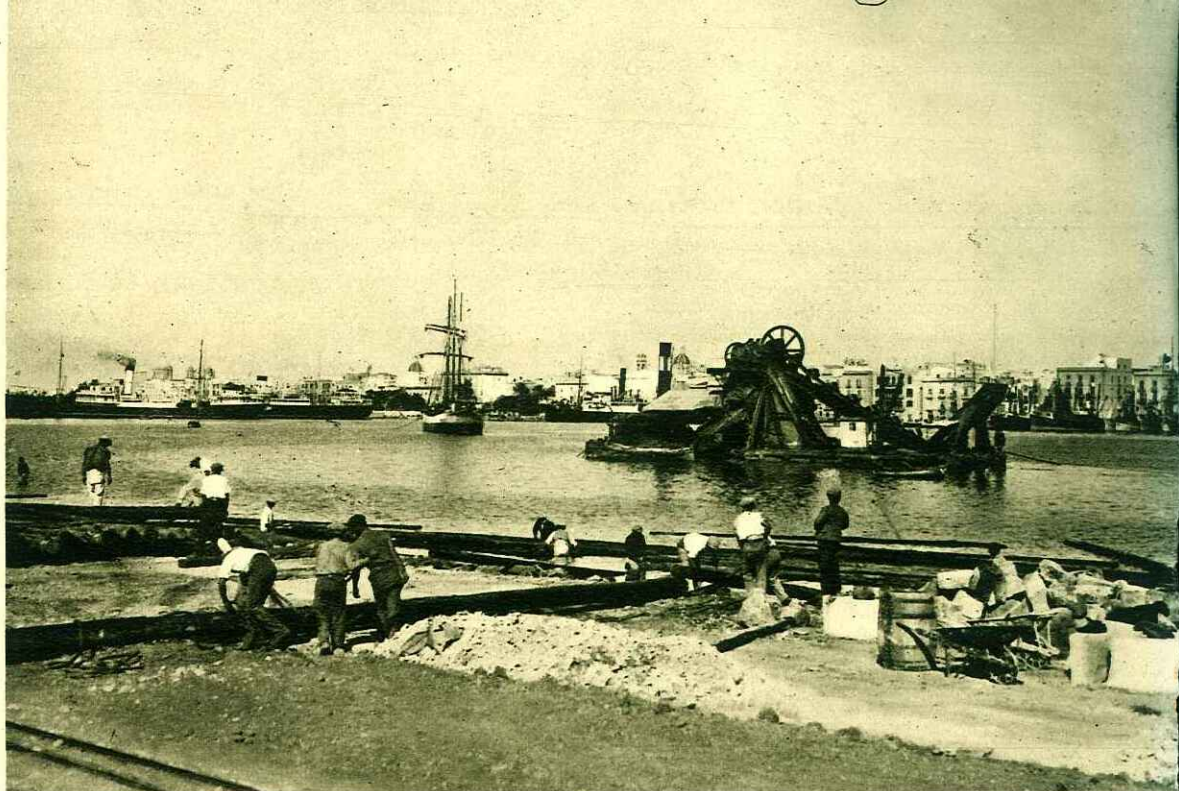


PONTILE DELLA SANITÀ

STRADA DI ALLACCIA-
MENTO DELLE BANCHI-
NE SETTENTRIONALI E
MERIDIONALI



LAVORI DI AMPLIAMENTO AL RON-
CIGLIO



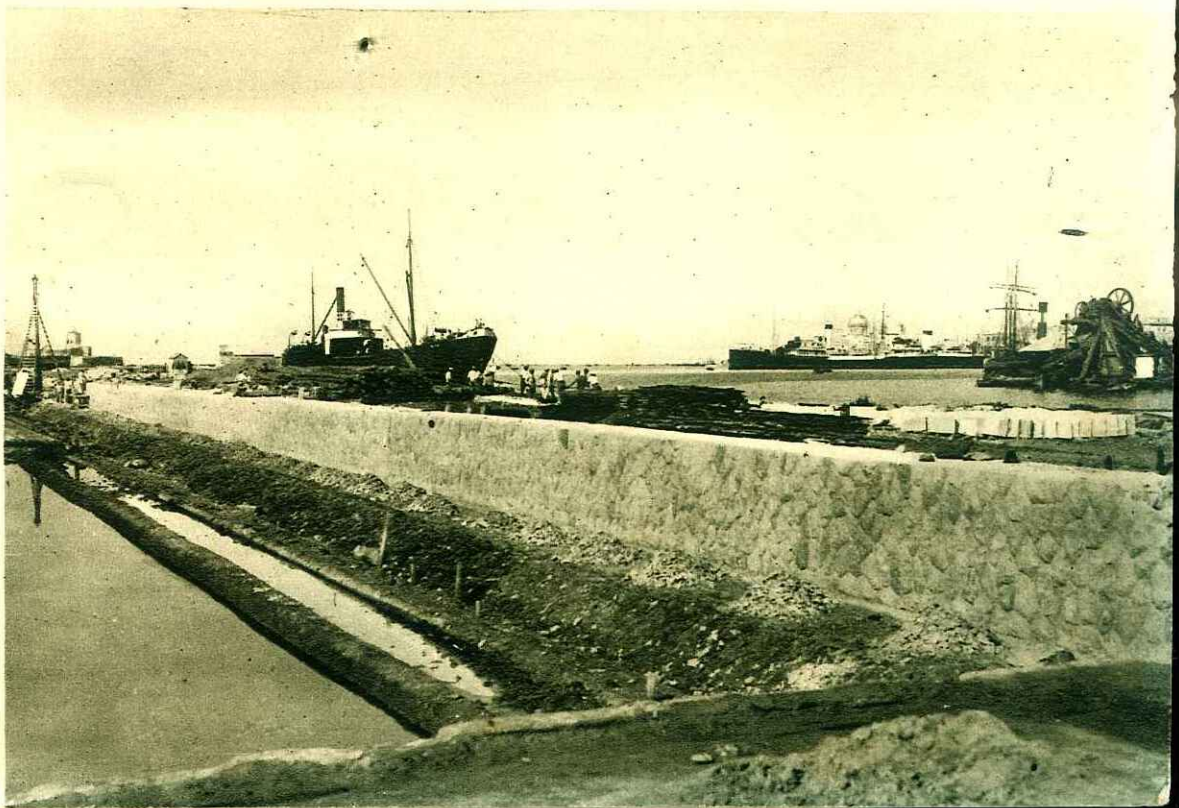
di levante della banchina sbocca il canale navigabile che consente il trasporto del sale alle saline situate nelle zone interne.

Le vecchie banchine settentrionali saranno così unicamente adibite al servizio passeggeri e al traffico marittimo delle altre merci.

Il lavoro progettato con l'impianto della banchina con fondali di m. 8,50, ha richiesto una escavazione di una milione circa di metri cubi di fango, argilla e roccia. Il muro di sponda è costituito da piloni affiancati di 4 ordini di massi delle dimensioni alla base di metri 6 di larghezza per m. 2,50 di lunghezza e poggianti ognuno su dieci pali di cemento armato.

Data la natura del terreno in gran parte fangoso sin oltre i 30 metri sotto il livello del mare, la palificata, pur raggiungendo questa quota, ha dovuto essere infittita fino a richiedere per ogni masso di base 15 pali di sezione quadrata 0,40 per 0,40 armati di 8 tondini di ferro del diametro di 30 millimetri avvolti da una spirale con passo di 10 centimetri. La palificata per i 320 metri costruiti ha richiesto oltre 1.500 pali che furono infissi con battipalo a vapore forniti di mazza del peso di 8 tonnellate installato su un pontone a biga. Sulle teste di questi pali, previo spianamento con sacchetti plastici di calcestruzzo, si sono appoggiati i piloni costituiti da 4 ordini di massi che raggiungono la

BANCHINA DEL RONCIGLIO - MU-
RO DI CONTENIMENTO DEL PIAZZALE
ESEGUITA DALLA SOCIETÀ
ITALIANA COSTRUZIONI E LAVORI
PUBBLICI - ROMA





STRADA DI ALLACCIAMENTO DELLE BANCHINE SETTENTRIONALI E MERIDIONALI

quota di m. 0,30 sotto il livello del mare. Per la collocazione di essi si è impiegato un altro pontone a biga della potenza di sollevamento di 90 tonnellate. Sui massi si è impiantata la sovrastruttura, consistente in un muro di pietrame della larghezza di m. 2,80 rivestito verso mare di pietra da taglio. La banchina alta m. 2,30 sul livello medio del mare è provvista di scale di approdo a due rampe, di scalette alla marinara, di bitte e di anelloni di ormeggio. Per la larghezza di m. 8 dal filo di banchina essa è lastricata in pietra calcarea; i rimanenti 42 metri sono sistemati a macadam.

Anche il muretto di contenimento verso le saline venne fondato su pali di pino quasi a contatto tra loro e raggiungenti la profondità di m. 10 sotto il livello del mare. Sono stati impiegati 15.000 metri cubi di massi artificiali in calcestruzzo idraulico, 1.700 metri cubi di muratura, 3.000 metri cubi di calcestruzzo cementizio per pali, 400 metri cubi di

STRADA DI ALLACCIAMENTO DELLE BANCHINE SETTENTRIONALI E MERIDIONALI



muratura in pietra da taglio, 80.000 metri cubi di riempimento, 70.000 tonnellate di pietrame per rinfianco e spianamenti. La costruzione, durata 6 anni, è costata 14 milioni di lire.

Date le spese supplementari incontrate per i maggiori lavori resisi necessari causa le pessime condizioni del terreno di fondazione, si sono resi necessari nuovi stanziamenti che permettono ora il regolare avanzamento dell'opera, che sarà completamente ultimata, per una lunghezza di m. 320, nella primavera 1938.

È ora in via di ultimazione la costruzione di un secondo tratto di detta banchina, per una ulteriore lunghezza di m. 195.

Altra opera degna di rilievo è stata la sistemazione del pontile Sanità, con calate di approdo per il servizio dei piroscafi postali.

Il vecchio pontile è stato allargato verso il porto per m. 20 circa ed allungato fino a raggiungere la lunghezza di m. 110, portando il piano della nuova banchina a quota m. 2,30. La costruzione è stata eseguita nel 1926-1929 ed ha importato la spesa di L. 3.900.000.

Sul detto pontile è stato costruito un edificio ad uso della Sanità Marittima e della R. Dogana.

Inoltre, per assicurare al porto un maggiore sviluppo di banchine, sono pressochè ultimati i lavori di costruzione di un primo tratto di banchina nello specchio acqueo di levante, per la lunghezza di circa m. 100, ed il prolungamento della banchina di tramontana, costeggiante il Viale Regina Elena, per metri 240.

Con i lavori di escavazione, oltre quelli relativi all'ampliamento del bacino portuale interno, è stato eseguito l'allargamento del canale di accesso nell'avamposto, per una larghezza di circa metri 80, in fondali di metri 9, verso la secca rocciosa della Mauda. È stato anche provveduto all'ulteriore scavo per l'approfondimento dell'avamposto fino alla radice del molo foraneo della Colombaia.

Altra escavazione è stata già da tempo iniziata nello specchio acqueo di levante, per aumentarne i fondali.

Allo scopo di collegare le banchine settentrionali e meridionali, è stata costruita un'ampia strada di allacciamento, in rilevato, lunga m. 1.500.

Ma non soltanto sono queste le opere eseguite

EDIFICIO DELLA R. CAPITANERIA DI PORTO



per migliorare la potenzialità del porto di Trapani.

Anche la S.I.E.S. (Società Italiana Esportazione Sali, con sede in Trapani) che rappresenta l'organismo industriale e commerciale più importante dell'emporio marittimo trapanese, ha già preparato — in seguito alla sistemazione della banchina meridionale — il progetto, cui sarà dato sollecito corso, di un razionale e moderno impianto di caricamento meccanico connesso con la costruzione di un capicissimo Deposito di sale nelle immediate adiacenze della banchina; e ciò allo scopo di accelerare il ritmo delle operazioni di carico del sale, e di permettere che esse si svolgano anche nelle giornate di cattivo tempo. L'iniziativa presa dalla benemerita S.I.E.S. è degna della maggior lode. Ad impianto installato e ad opere compiute i vantaggi che ne deriveranno alla vita del porto saranno immediatamente palesi. Infatti, accorciato di gran lunga il tempo in cui i piroscafi — sia nazionali che esteri — dovranno restare immobilizzati a queste banchine per il carico del sale, l'economia del trasporto di questo prodotto verrà alleggerita di gravosi oneri, ed il costo del prodotto stesso verrà conseguentemente ridotto per i mercati acquirenti. Se ne avvantaggerà direttamente l'industria esportatrice trapanese del sale, ed indirettamente l'industria nazionale, che vedrà aumentato il volume delle sue esportazioni.

La Società Italiana Esportazione Sali, che con tante cure attende all'incremento dell'economia portuale di Trapani, realizzerà ben presto il ricordato

progetto ed altre opportune iniziative già studiate a vantaggio dell'attività esportatrice dell'industria delle saline.

È stato costruito l'edificio ad uso della Capitaneria di Porto. Esso si compone di due piani. La costruzione è in muratura, di pietrame calcareo sino all'altezza del primo piano ed in muratura di conci tufacei di Favignana per il piano soprastante.

I solai sono in cemento armato e la copertura dell'edificio è fatta a terrazza, opportunamente sistemata con l'impiego di sostanze isolanti.

L'opera, iniziata nel 1930, ha importato la spesa di L. 650.000.

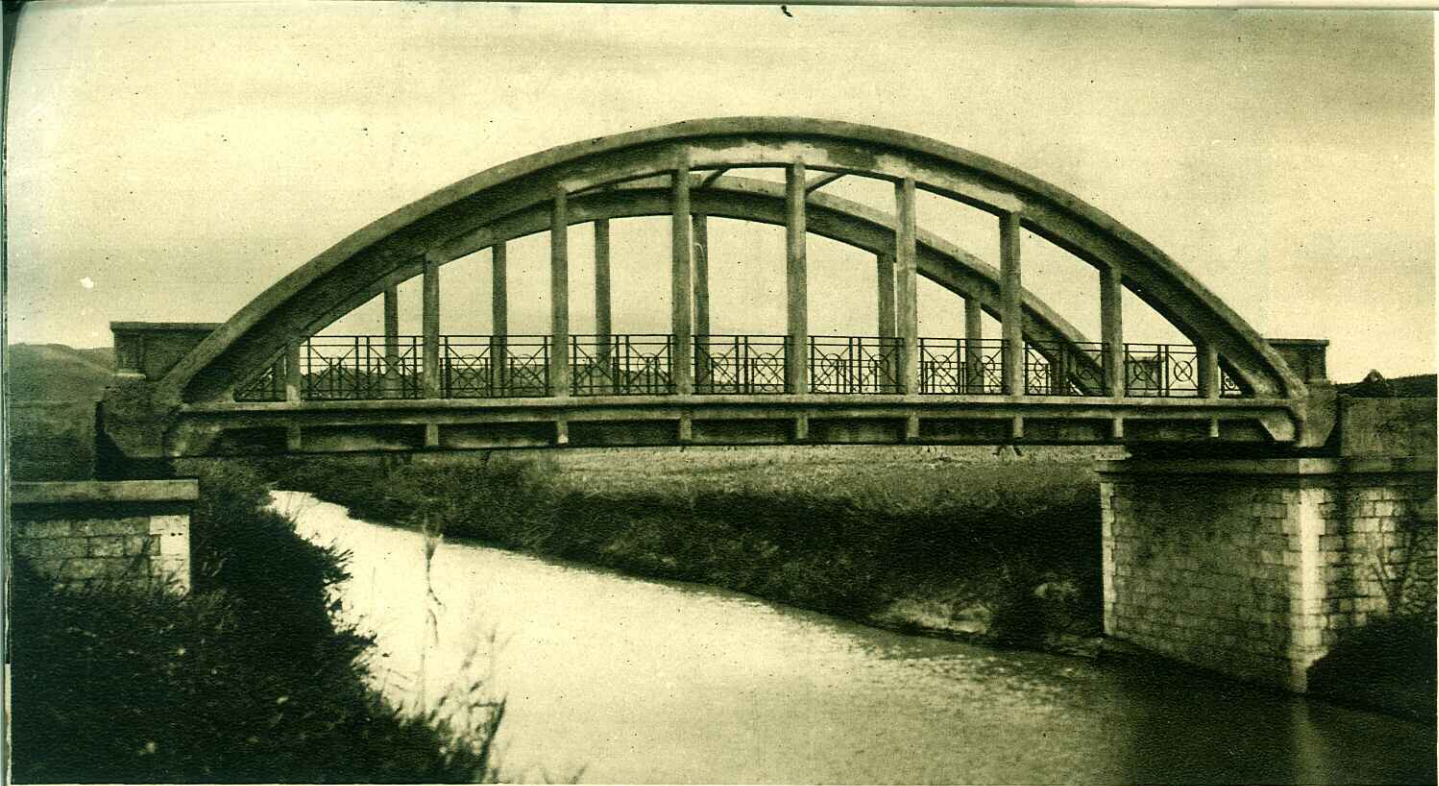
Palazzo delle Poste e Telegrafi.

È questa una importante costruzione edilizia, sorta in località centrale presso il Palazzo del Governo, con superficie coperta di mq. 1.520.

L'edificio consta di tre piani. Al pianterreno, costituito di 15 vani, hanno sede i servizi postali e telegrafici per il pubblico, oltre l'Economato ed i magazzini; al primo piano, costituito di 16 vani, si trovano gli Uffici di direzione, la Ragioneria, l'Amministrazione, Ispezione e Cassa; al secondo piano, costituito di 10 vani, sono situati gli Uffici tecnici ed amministrativi del telegrafo.

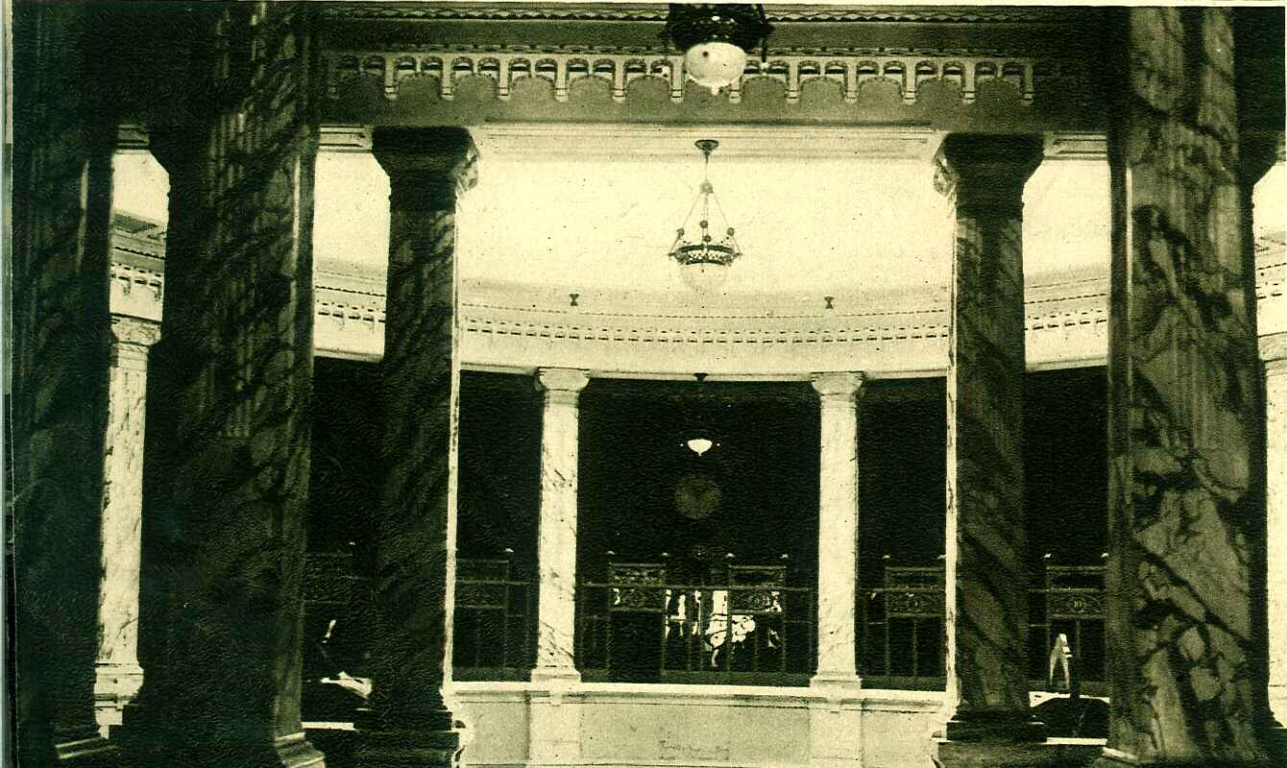
L'edificio è costruito con criteri moderni sia nei riguardi delle utilizzazioni delle aree che nelle strutture e nello stile.

Importo L. 2.800.000.



R. TRAZZERA COI
VOLPE - PONTE IN
MENTO ARMATO
FIUME FREDDO

PROSPETTO DEL PALAZ-
ZO DELLE RR. POSTE E
TELEGRAFI



L'INTERNO DEL PALAZZO
DELLE RR. POSTE E TELEGRAFI



STRADA DI ALLAC-
CIAMENTO DELLA
STATALE 113 ALLA
FRAZIONE BRUCA:
PRIMO TRONCO AL
TEMPIO DI SEGESTA
PONTE IN CEMENTO
ARMATO SUL FIUME
FREDDO



STRADA INTERPROV.
DI SERIE 182: TRAT-
TO MACCHIA - SELLA
BONFALCONE



SISTEMAZIONE
IDRAULICA DEL TOR-
RENTE PETRAZZI IN
TERRITORIO DI CA-
STELLAMMARE DEL
GOLFO

STRADA INTERPROV.
DI SERIE 182: TRAT-
TO MACCHIA - SELLA
BONFALCONE





Opere varie.

È stato costruito un ponte in cemento armato sul fiume Freddo a servizio della trazzera « Coda di Volpe », in territorio di Calatafimi.

Il ponte è costituito da unica travata parabolica a spinta eliminata e passaggio inferiore di luce m. 20,80. Esso facilita il trasporto dei prodotti agricoli dei terreni attraversati dalla trazzera.

L'importo dei lavori, eseguiti nell'anno 1931 dall'Ufficio del Genio Civile di Trapani, è stato di lire 190.000.

Un altro ponte in cemento armato, pure sul fiume Freddo, presso Segesta in territorio del Comune di Calatafimi, è stato costruito dal Genio Civile nel 1927.

Il ponte è a due luci con travi portanti rettilinee in cemento armato, ed è situato lungo la strada di allacciamento della frazione Bruca alla strada statale N. 118.

A mezzo della detta strada si accede al tempio di Segesta, mèta di correnti turistiche.

Importo L. 250.000.

La strada interprovinciale di serie N. 182 (tratto Macchia-Sella Bonfalcone) è di grande importanza sia ai fini della valorizzazione agricola dei terreni del territorio del Comune di Poggioreale, ove difettano le comunicazioni rotabili, sia perchè metterà in comunicazione la provincia di Trapani con quella di Palermo, dopo che sarà effettuata la prosecuzione fino a Roccamena in questa ultima provincia.

La maggior parte dei lavori è stata ultimata nel 1935 dall'Ufficio del Genio Civile di Trapani, con una spesa di circa L. 1.445.000.

È in avanzato corso di costruzione un grande ponte in cemento armato per l'attraversamento del fiume *Belice*, lungo 180 metri, a 9 luci, con travate di tipo « Gerber » e fondazioni su pali trivellati tipo « Strauss ».

Altri lavori vanno eseguendosi per il completamento di alcuni tratti della detta strada minacciati da frane e mancanti di opere d'arte.

Il torrente *Petrazzi* attraversa, nel suo ultimo tratto vallivo, prima di scaricarsi a mare, l'abitato di Castellammare del Golfo seguendo le vie Lavinaro e Castronovo.

Al termine di dette vie esisteva un salto di terra di m. 9 soggetto a continue corrosioni per effetto delle acque di piena dello stesso torrente; salto che costituiva una continua minaccia alle case esistenti in quei pressi; ragion per cui fu disposto a suo tempo lo sgombrò delle case stesse.

Ad eliminare tale grave pericolo vennero eseguiti i seguenti lavori:

- 1) un muraglione di sostegno e di rivestimento, della lunghezza di m. 47,85, alto m. 9, in corrispondenza del salto delle vie Lavinaro, Castronovo e Villagrazia;

- 2) cinque robuste briglie;

- 3) lavori diversi: piantagioni per il consolida-

BONIFICA DEI MARGI DI XITTA :
CANALE DI PROSCIUGAMENTO
DEGLI STAGNI DI PAUCO



mento del terreno prossimo alle briglie ed al muraglione.

L'importo complessivo dei lavori, eseguiti dal Genio Civile di Trapani, è stato di L. 293.500.

L'abitato di Calatafimi, soggetto a movimento franoso nella parte sud-est, è stato difeso mediante la costruzione di un grande muraglione in muratura di pietrame calcareo intestato nell'argilla compatta, lungo circa m. 60.

Detto muraglione è di altezza variabile da metri 3,70 a 7,20, con andamento curvo e col paramento esterno a scarpa.

A maggior protezione si è costruita anche una briglia nell'alveo del torrente, a valle del muraglione.

L'opera è stata ultimata nell'anno 1933 dall'Ufficio del Genio Civile di Trapani ed è costata circa 160.000 lire, raggiungendo pienamente lo scopo.

Bonifica.

Bonifica dei Margi di Xitta. — Comprende i Margi di Xitta propriamente detti, i Margi di Gianquinto, gli Stagni di Paceco e la Fossa Calderaro.

La bonifica, che trovasi a km. 5 dall'abitato di Trapani e che interessa una estensione di ettari 687 di terreni, è stata eseguita per scolo naturale, previa regolarizzazione dei corsi di acqua: *Lenzi* (portata di massima piena mc. 114) e *Baiata* (portata di massima piena mc. 63) le cui acque di piena invadevano la pianura, impaludandola.

I due torrenti attraversano nel tratto vallivo la pianura di Xitta e nei pressi della rotabile Trapani-Marsala si riuniscono in una inalveazione comune, che va a sfociare nel cosiddetto mare di Paceco.

Il profilo trasversale del torrente *Lenzi* e del torrente *Baiata*, sistemati, è costituito da un cunettone centrale per le piene ordinarie e da due golene laterali arginate, per le acque di espansione.

La sezione media della inalveazione comune ha una savanella centrale di m. 24; due golene di m. 20 ciascuna ed arginature larghe in sommità m. 1,60.

Le inalveazioni sono accompagnate da controfossi laterali che servono a raccogliere le acque di diretta precipitazione sulla campagna circostante ed a scaricarle nell'alveo mediante chiuse a ventola.

Sono stati inoltre costruiti:

1) un canale collettore (m. 1.733) e tre canali colatori di sud-ovest (m. 227, di nord-est (m. 529) e di sud-est (m. 448) per il prosciugamento della fossa *Calderaro*;

2) una diga, costruita nel cosiddetto mare di Paceco in cui sfocia l'inalveazione comune arginata dei fiumi anzidetti, per garantire il « Canale demaniale di Mezzo », unica via di transito per i trasporti del sale al porto, dalle immissioni delle torbide torrenziali;

3) una scogliera che chiude e difende dalle torbide del fiume *Lenzi* uno specchio d'acqua marina nel quale hanno sfocio i canali salinari *Moranella* e *Morana*;

4) un canale navigabile lungo m. 900, largo 8,



BONIFICA DEI MARGI DI BIRGI E DEL GORGO MARAUSA :
INALVEAZIONE DEL TORRENTE BIRGI A VALLE DEL PONTE
DELLA LINEA FERROVIARIA PALERMO-TRAPANI



ARGINE DEL TORRENTE BIRGI VISTO DALLA PASSERELLA
SULLA STRADA TRAPANI-MARSALA

con un tirante d'acqua di m. 1,50, aperto attraverso il bassofondo fangoso del mare di Paceco, per assicurare gli sbocchi nel Canale Demaniale di Mezzo alla salina Paceco e Cantoni;

5) lavori accessori come ponti, stradelle di bonifica, ponticelli, muri di sostegno e di rivestimento, gabbionate, passaggi a guado, ecc.

Con i lavori eseguiti si sono raggiunte pienamente le finalità della bonifica igienica ed agricola.

Nei riguardi idraulici si sono bonificati 687 ettari di terreno, di cui 47 paludosi per tutta la stagione invernale, e 640 alternativamente emersi e sommersi perchè privi di scolo; e si è inoltre provveduto alla difesa delle saline adiacenti alla foce dei torrenti *Lenzi* e *Baiata*.

L'importo complessivo delle opere, eseguite dal Genio Civile di Trapani, è asceso a L. 1.828.000.

Bonifica dei Margi di Birgi e del Gorgo Marausa. — È situata in territorio dei Comuni di Trapani e Marsala ed ha un comprensorio di ettari 1800.

Il piano generale di bonifica, dell'importo di L. 8.003.534,35, comprende:

a) inalveazione arginata del torrente *Birgi* (portata massima mc. 516) e relativi controfossi dalla linea ferrata Trapani-Palermo al mare;

b) costruzione di tre ponti in cemento armato e manufatti diversi di minor importanza;

c) colatori di scolo; due strade di bonifica; un acquedotto rurale.

Con i lavori finora eseguiti, dell'importo di L. 1.200.000, consistenti nella costruzione dell'argine di destra del torrente *Birgi*, dalla linea ferrata al mare, si è impedito l'allagamento della vasta pianura situata alla destra dell'arginatura, ottenendo un immediato beneficio agricolo ed igienico.

I lavori sono stati eseguiti a cura del Consorzio di bonifica dei Margi di Birgi e Gorgo Marausa, sotto l'alta sorveglianza dell'Ufficio del Genio Civile di Trapani.

L'attività realizzatrice dello Stato prosegue. Gli organi tecnici — che hanno redatto già altri progetti di importanti opere di pubblica utilità — seguono con vigile premura i lavori in corso, mentre non tralasciano di studiare le condizioni della provincia, individuarne le necessità ed avvisare ai mezzi più acconci per potenziare la zona e darle le più moderne opere di civile progresso.

Lo Stato fascista è presente ed operante, e nulla tralascia per fare di questa provincia un lembo di Patria potenziato al massimo e redento da lacune secolari.