

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoia, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

Sulla relazione del ministro dei Lavori pubblici,

Udito il progetto di legge statui dal medesimo rassegnato
concernente ad alcune opere di ristaurazione ed espurgazione del
porto di Genova,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

articolo unico.

Il ministro dei Lavori pubblici è incaricato di presentare
il detto progetto di legge al Parlamento e di sostenerne la
discussione.

Corona addi febbrajo 1870.

Vittorio Emanuele

Relazione

L'Amministrazione Dei forti Di mare è retta Dal Regolamento 24. Settembre 1816. e dalle Regie Patenti 24. gembre 1821., secondo i quali l'escavazione Dei forti, la conservazione Dei Moli, ed ogni altra opera Di manutenzione e Di miglioramento, non meno che la sorveglianza e discipline relative, sono affidate alla Regia Marina militare, e quindi stanno nelle attribuzioni Del Ministero Di guerra e Marina.

I gravi bisogni però in cui versa il forte Di Savona, non solamente per poter migliorare la sua condizione, ma si ancora per conservare lo stato suo primitivo, e per non vederlo, forse a non lontana epoca, spedito all'ancoraggio Dei grossi navigli, questi bisogni, dico, sembrano esser stati ragione

che non solo il Municipio Della
Città Di Savona, ma eziandio
l'Intendenza andassero volendo rida
al Ministero perche provvedesse.

All'uno entrare al Ministero Dei
Lavori pubblici questo importante
argomento era Discusso, e più
si Divisava Domandare al parla-
mento che assegnasse tutto i fondi
per sopporre ai più urgenti bi-
sogni; Differendo ai bilanci suc-
cessivi i provvedimenti ulteriori,
che erano riconosciuti necessari,
ma meno pressanti.

Ma a questo Divisamento non
s'era dato seguito alcuno, a ragione
Della nessuna ingerenza, che si
temeva ~~non~~ potesse con speranza
Di buon esito esser presa Dal
Ministero Dei Lavori pubblici nella
manutenzione, o nella miglio-
razione Del porto Di Savona, come
D'altro qualunque, finche' vige
l'attuale sistema, e l'ordinamento
attuale Del personale tecnico addetto
ai porti.

(2)

Infatti quando bene il Ministero dei
Lavori pubblici avesse ottenuto dalle
Camerale un fondo per eseguire i
lavori, che il Ministero stesso gene-
ralmente parlando non sa e non
può sapere quali sieno, egli si-
troverebbe fuor del caso di poter
impiegarlo nel modo più vantaggioso
e sicuro, sia nel rispetto tecnico sia
nell'amministrativo; poiché i ricom-
pimenti dello Stato dei porti, i
ribieri, la redazione dei progetti,
e le stime sono tutti opera del
Genio Militare della Marina, nè
questo Ministero vi ha alcuna
ingerenza. E quando anche si
avesse credito che esso nel
caso speciale del porto di Favenna
potesse disporre l'esecuzione
dei lavori in base dei progetti
redatti già dagli ufficiali del
Genio Militare, gli mancherebbe
poi il personale per procedervi;
perchè quegli ufficiali non possono
stare sotto la dipendenza di lui;

3

ed ognuno vede la inconvenienza ed
il mal servizio a cui si andrebbe
incontro togliendo la Direzione dei
Lavori agli ingegneri che ne hanno
compilato i progetti, e che hanno fatto
nei lavori marittimi la più consu-
mata pratica ed acquistate le più
sicure cognizioni.

Finalmente è da considerare che
a condurre i lavori del Porto di Genova
occorrono mezzi di piatte, pontoni,
curaporti ordinarii ed a vapore,
ed altri sussidii che appartengono
e dipendono dalla Regia Marina.

Questi motivi che mi sembrano
di tutta evidenza mi avrebbero
indotto senza più, a rivolgere
tutti gli atti al Ministero di Guerra
e Marina, pregandolo a voler
esso occuparsi dell'argomento,
se non fosse ^{stata} la considerazione
che ~~il~~ punto essenziale di cui
adesso si tratta, ~~è l'~~ assagna-
mento dei fondi, giacché come

ho detto i bisogni son riconosciuti ed
i progetti compilati. Mandando questa
pratica da uno ad un altro titinis-
tore, senza venire ad alcuna conclu-
sione, avrei temuto di cooperare a
quegli indugi che nella condizione
attuale delle cose mi pajono assai
dannosi al pubblico bene. Epperò
ho stimato ^{senz'altro} opportuno ~~di~~ ^{di} ~~farla~~ ^{una}
breve esposizione ~~del~~ ^{di}
questo affare, ~~ad~~ ^{inviare} una
risoluzione che scaturisca dovuta, sia
per giustizia, sia per il vero interesse
dello Stato.

Secondo il Replacato e le R.
fedezze suddette alle spese di manutenzione,
ristaurazione ed accrescimento delle opere concernenti la
formazione, solidità o conservazione dei forti si provvede
col prodotto delle tasse d'incoraggio e bonellaggio. E
però evidente, e il fatto lo ha comprovato
per il posto di Favenna, ed anche, come
ho motivo di credere per altri, che queste
tasse, al detto scopo sono affatto in-
sufficienti, tanto più che esse oltre
alla ^{accennata} ~~detta~~ manutenzione, ristaurazione
ed accrescimento delle opere che

costituiscono o difendono un porto
Devono sopporre al soldo di tutti gli impiegati
dello Stato maggiore dei porti, alle spese di rifacimento
e radolbo dei bastimenti e barche d'ogni maniera
impiegate nei lavori, nella polizia ed all'assistenza
nell'ingresso ed uscita dei porti, alle spese d'espur-
gazione del fondo, e finalmente alle provviste qua-
lunque per l'illuminazione dei fari, pel manutenti-
mento dei segnali ed altro, come appunto
Dichiarava l'art. 59. Del citato regolamento,
e l'art. 50. Della R. patente per il citato.

Ma senza indagare astratta-
mente se sufficiente possa essere il
prodotto delle dette Casse, basterà
osservare in concreto che il Ministero
di Guerra e Marina comunicando
al Municipio di Genova le perizie
dei lavori occorrenti a quel porto
Dichiarava in Data 9. Agosto 1848
che la Cassa generale degli
ancoraggi poteva a stento sop-
porre all'onere già impostole
di lire 4. mila per corso di
quindici anni a favore del
porto stesso. E basta avere le
più superficiali nozioni di qua-
3

che importino le spese di curazione
del fondo, la manutenzione e il
prolungamento dei Moli, la conserva-
zione delle scogliere esterne, e
delle ripe, ancoraggi ed ornaggi
interni, per sentire a qual me-
schino soccorso possa essere questa
annua somma a tanti bisogni.

Egli è vero che all'art. 24. del
Regolamento è soggiunto che il
Sopraintendente della Cassa degli Invalidi
potrà concorrere al miglioramento
del mantenimento dei porti
marittimi. Ma il beneficio che ne ridonda
ai Naviganti nazionali si ritrova sui litorali
dello Stato un sicuro ed accertato utile, ma
nelle R. Patenti del 1824 non vi è
su ciò alcuna disposizione, e ad ogni
modo siccome nel citato regolamento
è detto che la Cassa degli Invalidi
non sovvenirà alle spese dei porti se non dopo aver
soddisfatto e compiuto ai proprii carichi, e prima
di ogni altro alle pensioni di ritiro, non è
facile pensare come questa sov-
venzione dovesse riuscire in fatto o
nulla o tenuissima.

B

Quindi è che dall'epoca in cui il
primo regolamento sopraccitato fu
invece in atto, fino all'anno 1855, i
bisogni del porto di Genova superavano
sempre i suddetti proventi, ed il di-
fetto cadeva a carico della città di
Genova, la quale da documenti
regolari, presentati ne' suoi ricami
dal Municipio, risulta che dal
1844 fino al 1855 versava per
provvedere ai detti bisogni, nella
capa del porto 1,985,000 lire. folla
qual somma, e' oggi insufficienti
proventi sopraccumati si fecero
invero parecchi necessari, sia
sia di manutenzione e miglior-
camento delle opere di difesa,
sia di curazione del porto, non
tanto è lungi che si sia provveduto
al bisogno dei Naviganti che, come
sopra ho notato, gli ufficiali
del Genio Marittimo riscontrarono
e rappresentarono altri maggiori
bisogni; fra i quali se alcuni
non sono di stretta urgenza
non però indispensabili a volere

3

che il commercio di faroua
giacendo qualche consistenza o
prosperi; altri lo sono per conser-
vargli la sua condizione attuale
e non vederlo invece progressivamente
deteriorare.

Dalle perizie compiute nel 1846
Dalla Direzione del Genio Militare
risulterebbe che i lavori da eseguirsi
assiegnerebbero a L. 500,000. Questo
calcolo è confermato da una
più recente relazione del Colonel
Sauli del 30 Luglio 1848. I lavori
di assoluta necessità ammontereb-
bero a L. 200 pm. circa. E fra
questi, quelli di maggior urgenza
il soprassedere all'esecuzione dei
quali farà con rapido progresso
crescere i danni e le spese, valuta-
ronti allora in L. 80 pm. circa; e
non credo esagerare dicendo che
ora ne richiederanno almeno
L. 100 pm. I lavori per necessità,
ma di minore urgenza sono
valutati a circa 200 pm. lire, ed è
proposto eseguirli in più anni
successivi.

La Città di Ferrara nonosciuti questi
risultamenti si rivolse al Ministero
Di Guerra, impotente come era
a far fronte a tanta spesa. Ma
il Ministero stesso, che come sopra
io viene a vera Dichiarato non
poter sovvenirle che di L. 1000
annue, non aveva modo di provveder
ne meglio ne avevano gli altri
Ministeri Delle Finanze, Dell'Interno,
e Dei Lavori pubblici, a cui le in-
stanti Domande Della città stessa
furono successivamente rivolte.

La Città di Ferrara indirizzò quindi
al Parlamento una petizione che
fu riferita con buon favore
alla Camera Dei Deputati. Il
14 Dicembre 1858. la quale avendo
riconosciuto l'oggetto come di somma
importanza non solo per la Città ricorrente
ma per tutto lo Stato, Deliberò fosse mandata
al ministero Della Guerra con raccomandazione
di concertarsi col ministero Di Finanze, colla
speranza di vedere provveduto con efficacia a
tale importante oggetto.

Frattanto le condizioni politiche

Del paese richiamaronsi una speciale
 attenzione dalla parte del governo,
 perchè fosse assicurata al commercio,
 la praticabilità del porto di Savona.
 Dove si spedì sopra luogo il sig.
 Ispettore del Genio Civile Cav.
 Melano incaricandolo di esami-
 nare quali fossero i provvedimenti
 di vera e stretta urgenza per il
 porto medesimo.

Il signor Ispettore Melano pre-
 sentò le sue conatte proposizioni
 prendendo per base i progetti fatti
 dal Genio della Marina, e
 propose l'esecuzione di quella
 parte di essi, che confermarà
 essere di stretta necessità ed urgenza.

Il Ministero dei Lavori pub-
 blici col suo dispaccio 19 giugno
 1849 scriveva all'Intendente
 generale, che ne dava comunicazione
 al Municipio: ~~che~~ le pratiche relative
 al porto di Savona si vanno attivando per
 parte di questo Ministero il quale dopo le
 verificazioni fatte eseguite sopra luogo e dopo le

comunicazioni fatte al Dicastero Di Guerra
e Marina non attenda più che qualche ris-
contro Domandato a quello Delle Finanze per
mettersi in misura Di fare le occorrenti
proposte alla prossima sessione Del Parlamento.

Se non che le strettezze finanziarie
Del momento infirmarono queste
disposizioni, quantunque non
fosse riconosciuto che i bisogni
Di quel porto sono gravissimi, e
che notevolissima è l'importan-
za permanente Del porto
Stesso.

Or poi avviene che i chiasti proce-
dimenti siensi fatti tanto più
pressanti quanto che con una
recente lettera ^{Diembre} 12. ~~dicembre~~ Del Mu-
nicipio Di favore venne parteci-
pato al Ministero Di Lavori
pubblici, che un nuovo danno
si è manifestato, essendosi
abbassato ed avvallato per ben
30 metri il Molo che unge il
porto Dalla parte Della città.

3

... e lo credo adunque che non si possa
dispensarsi di venire in un'effluvia
procedimento invocando per ora, e
per-essere portato in carico del
Bilancio 1860. almeno la somma occor-
rente per più urgenti provvedimenti,
cioè L. 120,000. con cui nell'anno
stesso potrebbero compiersi i
ristauri dei moli, scogliere e
muri di sponda, che nello stato
attuale dei guasti importeranno
come si fa circa L. 100,000, ed
eseguire una prima parte dell'es-
cauzione del braccio.

Il governo ritenerebbe a
Domandare negli esercizi successivi
le somme ulteriori per compiere
i diversi lavori, e si potrà intanto
ridurre il punto della speranza
massima della spesa, non per il
solo punto di favore, ma in ge-
nerale per la conservazione ed
il miglioramento dei forti prin-
cipali dello Stato. Intorno a
che mi limiterò a dire che ben-

3

si comprende come un piccolo porto
di suboleggio, od un ancoraggio
di spiaggia, che non abbiano in-
fluenza che sul miglior esere
dei luoghi circostanti, possono
riferirsi come opera alla cui
manutenzione o miglioramento
deve pensarsi e provvedere il
limitato territorio dei luoghi
stessi. Ma non sembra giusto
che un porto non è quello di
Larona, il quale dopo i porti
di Genova e di Pisa, è il
principale della riviera di
ponente = che per la sua
posizione topografica è della
più grande utilità alla navigazio-
ne di lungo corso, ed offre un
opportunitissimo scalo a tutti i
bastimenti fra i due punti
suddetti = che è capace, sperando
che sia, di ricevere le navi di
guerra, ed offre un'ottima
stazione alla marina militare.

Q

= che ha strade provinciali che lo mettono in comunicazione affai pronta col litorale, colla Siria, colla Diocesi di Cipro e colla parte settentrionale ed occidentale di quella di Alessandria, = un porto finalmente nel quale si fa un traffico così importante che gli introiti della Dogana ne montano a lire annue più che 400 mila, non so, Dio, comprendere come in un buon sistema di pubblica amministrazione un tale porto debba esser riguardato come d'interesse affatto locale, e si debba aggravare della sua conservazione e miglioramento la città a cui è attiguo, e che è a tanto uopo impovertita.

E se ciò era incongruente ne' tempi andati, mi pare assolutamente incompatibile colla presenti Leggi fondamentali dello Stato, e troppo contrario alla prosperità della Navigazione e del Commercio che svincolati ora dagli antichi

3

leggi, stanno per prendere il più felice sviluppo presso le Nazioni che sapranno prima profittarne.

Per questi motivi il Consiglio dei ministri deliberava il 10 Dicembre p.p. che si facesse una aggiunta al progetto di Bilancio del 1870 portante un accrescimento delle L. 120 fm. da eseguire: lavori più urgenti di riparazione, ed avviare quelli di escavazione, nel porto di Favosina. Le non che essendo richiesto dal Ministero delle Finanze l'ufficio della presidenza della Camera perché la spesa in discorso fosse portata in aumento a quelle proposte nel Bilancio anzidetto, per essere quindi sanata, previo il suo esame, colla legge stessa che avrebbe approvato il Bilancio, si ebbe in risposta che la Commissione del Bilancio non aveva creduto di potersi occupare dell'esame

3

Di questa, ed altre spese state
similmente proposte ed applicate
a Bilancii di altri Ministerii,
senza previa approvazione della
Camera (espressa per mezzo di
legge).

In questo stato di cose io mi
tiro adunque nel caso di dover
proporre alla Camera ed in
ordine speciale col quale si
mandi alla Commissione predetta
di ammettere l'articolo di spesa,
come sopra progettato nel
bilancio che verrà presentato
alla sanzione del Parlamento,
completivamente colle spese delle
altre opere pubbliche dello
Stato; oppure che con una apposita
legge sia aperto sin d'ora al
Ministero de' lavori pubblici un
credito di £ 120,000. per lavori
del forte di Favona che non
ammettono dilazione, da in-
scriversi tale credito sul
bilancio del 1890.

Q

Nella fiducia che la Camera
penetrando delle circostanze
sopra enunciate, e più di tutto
della massima necessità ed
urgenza che presentano i
lavori di cui si tratta vorrà
preferire all'uno od all'altro
dei detti spedienti; e per il
caso che stime di preferire
l'ultimo di essi in formulari
come segue il progetto di
legge:

Palazzo

Progetto di Legge

Intorno ai lavori da eseguirsi
nel Porto di Savona.

Art. 1^{mo}

Il Governo è autorizzato a far intraprendere sin d'ora al Porto di Savona i lavori di ristaurazione e di escavazione, occorrenti, e di maggiore urgenza, conforme alle proposizioni contenute nei progetti del Genio marittimo.

Art. 2^o

Per questi lavori è aperto al Ministero dei lavori Pubblici un credito straordinario di L. 120 (m). Da iscriversi sul Bilancio 1860.

Art. 3^o

Il ministro dei lavori Pubblici, quello della Guerra e Marina e quello delle Finanze per quanto a ciascheduno concerne avranno l'escavazione della presente legge, ecc.

Prop. 12.
N.º 38.

Progetto di legge
presentato dal Ministro di
Lavori pubblici
nella tornata del 2 Marzo 1890

Lavori da eseguirsi nel Porto
di Savona.

SESSIONE 1850.

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

*sul progetto di legge
presentato dal Ministro dei Lavori pubblici*

LETTA NELLA TORNATA DELLI 19 MARZO 1850.

Lavori da eseguirsi nel Porto di Savona.

SIGNORI,

La vostra Commissione crederebbe abusare dei preziosi momenti della Camera se a proposito del Progetto di Legge alla stessa presentato dal signor Ministro dei Lavori Pubblici nella sua tornata del 2 corrente marzo si facesse ad esporre l'importanza dei porti e degli scali marittimi sia per la finanza, sia pel commercio, o rilevare l'influenza che esercitano sullo svolgimento della navigazione, o tener conto del loro concorso nella potenza e nella difesa dello Stato. Essa però stima opportuno di far precedere il suo avviso da qualche cenno speciale sul porto di Savona sotto gli aspetti dianzi indicati che valga non solo a giustificazione di sue conclusioni, ma giovi eziandio ad illuminare la Camera sul voto che è chiamata ad emettere.

A chiarire l'importanza finanziaria, marittima e commerciale del Porto di Savona meglio che ad antichi fatti, giova ricorrere ai documenti doganali ed al movimento dei navigli.

I prodotti delle **Principalità di Savona** pel decennio 1839 al 1848 risultano nelle cifre seguenti :

| | | | |
|----------------|----|-----------|----|
| 1839 | L. | 394,167 | 74 |
| 1840 | » | 359,622 | 35 |
| 1841 | » | 452,158 | 22 |
| 1842 | » | 392,496 | 97 |
| 1843 | » | 390,176 | 80 |
| 1844 | » | 483,734 | 42 |
| 1845 | » | 587,869 | 63 |
| 1846 | » | 455,642 | 17 |
| 1847 | » | 334,324 | 42 |
| 1848 | » | 385,597 | 68 |
| | | <hr/> | |
| | L. | 4,255,590 | 40 |

e così la media annuale importa L. 425,559 04

nè tale cifra è l' esatta misura del reddito della Dogana di Savona, poichè il Regolamento Daziario prescrive che le merci dirette alla Capitale, e soggette ad un diritto eccedente le L. 6 per quintale metrico sieno in essa sdoganate e fra queste appunto si comprendono le derrate coloniali. Un tale prodotto di già per sè ingente è pur rispettabile quando si paragoni a quello del Porto di Genova.

Dal quadro ufficiale del movimento dei bastimenti si rileva che il Porto di Savona tiene il terzo luogo, cioè dopo Genova e Nizza. Così negli anni 1843 e 1844 approdarono nei porti e spiagge dello Stato 55,966 navi con 230,808 marinari e della complessiva portata di 1,525,970 tonnellate, e fra queste ebbero asilo nel porto di Savona 5,597 con 20,932 marinari della portata riunita di 99,172 tonnellate.

Nè tanto approdo di navi od un tale prodotto commerciale dee recare meraviglia ove si consideri che da Savona parte una via provinciale, praticabile si può dire in ogni stagione dell' anno che valica uno dei più bassi gioghi dello Appennino, a sinistra conduce per Ceva, Mondovì, Savigliano nel cuore delle più fertili provincie del Piemonte ad occidente, a destra converge per alla volta del Monferrato, nuovamente si dirama e per un tronco mette capo alla città d'Alba, per l'altro raggiunge, passando per Acqui,

la strada reale da Genova a Alessandria. Quel porto poi serve di scalo ai prodotti delle Langhe, ai grossi legnami da costruzione provenienti dai boschi Appennini che alimentano i nostri cantieri; alle officine da ferro e da vetri sparse in quelle valli ricche di carboni e di acque: sicchè infonde vita, dà valore alle produzioni agricole e manofatte di quella e delle finitime provincie. E poi in Savona tengono le Gabelle un vastissimo deposito di sali con cui alimentano la consumazione di parecchie provincie del Regno.

Niuno v'ha che non sappia quale influenza abbiano i porti ed i facili approdi per invitare gli abitanti posti in loro prossimità ad abbracciare la vita di mare, ed infatti il Governo Francese con la legge 4 agosto 1844 stanziava un' egregia somma per introdurre il Mediterraneo in certe lagune, ed era suo scopo principale di invitare con ciò alle arti marittime le popolazioni circostanti. Dallo stato ufficiale della marineria Sarda al 31 dicembre 1837 risulta che dalle 6 direzioni che la compongono, tolto Genova, Savona è quella che novera un maggior numero di marinari e di legni.

| | |
|--|--------|
| Infatti la popolazione marittima ascendeva a | 33,629 |
| di cui appartenente a Genova | 15,338 |
| <hr/> | |
| Sui rimanenti | 18,291 |
| Figura Savona per | 5,740 |
| Ciò che equivale incirca al terzo. | |
| Il totale dei bastimenti era di | 5,143 |
| A Genova ne spettavano | 1,456 |
| <hr/> | |
| E sui restanti | 1,687 |
| Savona ne contava | 484 |
| E così più del quarto. | |

Lascieremo noi dunque andar perduti i vantaggi di cui attualmente godiamo, vantaggi che chi ne difetta cerca di procurarsi con ogni maniera di sacrifici? Non giova egli cercar modo di mantenere, se non di aumentare il numero delle ciurme mercantili se è fra di loro che si reclutano le militari?

Che se poi si ravvisasse meno opportuno pel commercio dello Stato il Porto di Savona, possedendo noi l'amplissimo di Genova;

soggiungeremo che a favorire la navigazione non basta un porto comunque ampio e comodo, ma si richiedono e farsi per illuminare le coste, e ricoveri in cui possano riparare i bastimenti che fortuna di mare, contrasto di venti o circostanze di qualunque natura sorprendono nel periglioso loro cammino, e di tali indispensabili ed opportuni soccorsi è deserta la nostra costa poichè nel lungo tratto tra Genova e Villafranca, tranne qualche mal sicura spiaggia altro ricovero non vanta che quello di Savona. Eppure lungo la riviera occidentale si scatenano all'improvviso gagliardi venti che mettono a repentaglio i numerosi legni di piccolo cabotaggio che arditi veleggiano in quelle marine.

Nè solo, dalle ingiurie dei tempi ma è pur prudenza ripararsi da quelle degli uomini. Il Porto di Genova facente parte di quella importantissima piazza di guerra può per ciò stesso rimaner chiuso al commercio, ed allora le principali provincie dello Stato rimarrebbero prive di comunicazione col mare, corso questi da navi armate il Porto di Savona, manito come è di un forte, può presentare un opportuno asilo a fuggire le insidie, un luogo di dove rinfrecati, uscire a nuove pugne.

Ma a tante necessità, ai molti bisogni corrisponde egli il Porto di Savona? Si narra che altre volte avesse in gran parte dai 25 ai 30 piedi d'acqua a talchè nel 1241 vi prendessero stanza 114 grosse galee, ed ora invece non può al più contenere che 120 a 130 bastimenti di piccola portata, poichè i suoi fondi alla bocca e nel mezzo, che sono i maggiori, vanno appena ai sedici palmi. E ciò vale il dire che da quel Porto sono esclusi i bastimenti al di là di 200 tonnellate, quelli appunto che fanno i maggiori e più lontani traffici.

A riparare a tale infelice stato di cose pose sempre grande studio ed amore la civica Amministrazione, che colle regie patenti 15 febbraio 1817 otteneva il reggimento economico del Porto, la esazione ed il maneggio dei diritti d'ancoraggio e simili, che secondo il disposto del regolamento 27 settembre 1816, che lo annoverava fra quelli di 2.^a classe, servir doveano alle spese di governo e di lavori ai Porti. La Città vedendo così più davvicino i bisogni del suo e ben sentendo quanto ne sia il pregio, quanta parte le debba di vita, non risparmiò a cure di sorta, non temette

nel 1840 di incontrare per esso un debito di Lire 146m., di erogarvi nel decennio L. 440m. in guisa che dall'epoca in cui ne assunse il reggimento a tutto il 1848, spese per il Porto Lire 794,921 07; ed a misurare la grandezza del sacrificio giovi osservare che tale somma fu prelevata sopra un causato di circa Lire 150m. di meglio di L. 50m. sono devolute al pagamento di interessi di mutui sì antichi che recenti contratti pel Porto.

Se non che la Città riconoscendo che ogni suo sforzo era impari alla grandezza dell'opera, ricorreva nel 1844 al Trono, e poscia ripetutamente al Governo, ma le sue supplicazioni altro esito non ebbero che un favorevole parere del Consiglio di Stato in data 11 aprile 1848, e due elaborate perizie del Genio Marittimo in data 30 ottobre 1846 e 30 luglio 1848, le quali constano i bisogni del Porto, ed indicano l'ammontare dei lavori a compiersi. Finalmente il 14 ottobre 1848 il Municipio rivolgeva analoga petizione alla Camera, la quale riferita il 14 del successivo novembre, dessa deliberava che fosse trasmessa al Ministro delle cose marittime, con raccomandazione di concertarsi con quello delle Finanze perchè fosse provvisto a tale importante oggetto.

Frutto di tale istanza è il Progetto di Legge, intorno al quale ho l'onore di riferire, presentato dal signor Ministro dei Lavori Pubblici, e come egli, anzichè quello di Marina, da cui specialmente dipendono i Porti, lo presentasse, è detto nella relazione che accompagna il Progetto, e noi dobbiamo sapergli grado, che per tal modo gli indugi delle pratiche non eransi aggiunti a molti altri fin qui patiti.

Ciò esposto resta a discorrere;

1.° Se le spese a farsi per cui si richiedono le L. 120m sieno realmente urgenti ed indispensabili.

2.° Se coi mezzi fin qui usati si possa far loro fronte.

3.° Se si debba autorizzare la detta spesa con apposita legge, oppure mandarla inscrivere nel Progetto di Bilancio pel 1850.

1. Che le spese di cui si tratta sieno non solo utili ma urgenti ed indispensabili lo dimostrano ad evidenza le citate perizie, ed in modo amplissimo la Relazione 14 aprile 1849 del Cav. Ispettore Melano espressamente inviato sul luogo per riconoscere il

vero stato delle cose, lo dimostrano i fatti narrati, ed il decre-
scente approdo di legni di forte portata. E poi mediante le
L. 120m richieste si tratta di far fronte ai lavori descritti nell'
art. I della perizia 30 luglio 1848, consistenti ad assicurare
quella parte di fabbrica che si trova ancora incompleta fra la te-
sta attuale del suolo e l'estremità del primo grosso cassone, all'
alzamento del suolo istesso, a rifornire le disertate scogliere, a
ricostrurre una parte del muro di sponda della darsena in parte
avvallato, in parte minacciante rovina, edifizii tutti che costarono
egregie somme, e che ora abbandonati a loro stessi, non colle-
gati colle rimanenti opere, non opportunamente protetti, mal reg-
gerebbero più oltre ai ripetuti insulti del mare, e colle loro ro-
vine ingomberebbero quel Porto, che sono destinati a proteggere.

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Tali lavori importano | L. 81510 86 |
| Le restanti , | » 38489 14 |

A compimento delle L. 120000 »
gioveranno a far fronte alla maggior spesa occorrente su quella
peritata stante il continuo degradamento delle opere anzidetto
sofferto, ed il di più varrà ad eseguire una parte dell'escavazione
del bacino.

2. Per sovvenire a tali spese sono insufficienti i diritti di Porto,
i quali non bastano a supplire al servizio ordinario, come si ri-
leva dal documento N.º I distribuito alla Camera, sicchè dal 1839
al 30 giugno 1848 presentarono una deficienza di L. 2749 41,
deficienza che non dee parer strana ponendo mente alle molte
spese poste a carico di tale cassa, fra cui figurano gli stipendii
dello Stato Maggiore e degli impiegati che nel 1849 importarono
per se soli L. 6150. Tali diritti, progressivi in ragione di ton-
nellagio e di bandiera, vanno rapidamente declinando escludendo
lo stato del Porto i legni di maggior portata, e perciò stesso gli
esteri. Un altro motivo di diminuzione, motivo però di cui dob-
biamo felicitarci, procederà dai trattati conchiusi con altre po-
tenze, per cui ai loro navigli si accorda eguale trattamento che
ai nazionali, e Savona deve particolarmente risentirsi di tale
diminuzione, poichè dei 264 bastimenti stranieri che accoglieva
negli anni 1843 e 1844 la maggior parte erano coperti da ban-
diere che or sono nello accennato caso.

La cassa generale degli ancoraggi per identiche ragioni, e di più pei molti bisogni che è chiamata a supplire, si trova in eguali circostanze, per cui il Ministro di Guerra e Marina dichiarava con suo dispaccio diretto al Municipio in data 9 agosto 1848, che a stento poteva sopperire al sussidio di L. 4^m sulla stessa accordato al Porto di Savona per 15 anni con provvedimento 17 febbraio 1838.

Del concorso della Città si tenne a lungo parola, si accennarono i ripetuti ricorsi per ottenere sussidi, ora aggiungeremo che la costruzione di un Ospedale attualmente in corso, e di cui difettava, assorbe tutte le sue risorse esigendo non meno di un mezzo milione di lire.

Ora se è urgente il bisogno, se impreteribili sono le opere richieste per non veder distrutto un porto sotto tanti aspetti importante, se i mezzi consueti sono insufficienti allo scopo è giuocoforza che intervenga lo Stato, il quale ne ritrae redditi, ne sente in tutta la sua generalità i benefizii. I porti sono sua proprietà e col cederne l'amministrazione non ne alienava il dominio; è vero che nulla stanziò su' suoi bilanci, ma ad essi avea abbandonato alcune rendite. Nè è nuovo il concorso dello Stato in tali lavori, poichè nel porto di Genova soggetto ad eguale sistema economico ed amministrativo egli spendeva dal 1831 al 1846 L. 1,174,000. Ora con qualunque proporzione si voglia procedere si ravviserà discreto il credito di L. 120^m mila richieste per Savona, il quale corrisponde incirca ad un quarto dell'annua sua rendita doganale.

3. Essendo poi a prevedere che per il tempo che ancor si richiede per l'approvazione del bilancio 1850, per gli incumbenti poscia a farsi di incanti e simili, più non si potrebbe in quest'anno metter mano ai lavori, che vogliono eseguirsi nella estiva stagione, è dimostrata ad evidenza la necessità di autorizzarla con legge speciale, e ciò è pure confermato dalle concludenti parole della relazione del sig. Cav. Melano.

« Non potersi trattenere dal ripetere che in ispesa così vistosa
 • la più bella economia che si può ottenere nelle dette opere è
 • tutta nel tosto eseguirle, le circostanze di quei lavori essendo tale
 • che in ogni giorno si fa peggiore la loro condizione e più pre-

altrimenti correremmo il rischio di veder sventolare alle libere nostre antenne, con onta maggiore al certo d'ogni danno, chi sa quale bandiera in luogo del tricolore vessillo.

Accennare questi bisogni alla Camera è lo stesso che provocare sopra di loro le sue profonde meditazioni, e noi abbiamo fiducia che il Governo comprenderà tutti questi bisogni nelle provvidenze che sulla marina sta maturando, e che con ogni nostro voto sollecitiamo.

V. DELCARRETTO *Relatore.*

Adottato il 10 Aprile

11

PROGETTO DEL MINISTERO

PROGETTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Il Governo è autorizzato a far intraprendere sin d'ora al Porto di Savona i lavori di ristauvo e di escavazione, occorrenti, e di maggiore urgenza, ~~conforme alle proposizioni contenute nei progetti del Genio marittimo.~~

Art. 2.

Per questi lavori è aperto al Ministero dei Lavori pubblici un credito straordinario di L. 120m. da iscriversi sul bilancio 1850.

Art. 3.

Il Ministro dei Lavori pubblici, quello della Guerra e Marina, e quello delle Finanze, per quanto a ciascuna concerne, cureranno l'esecuzione della presente legge ecc.

Art. 1.

Identico al qui contro.

Art. 2.

Identico al qui contro

Art. 3.

Identico al qui contro.