

Progetto di legge
per il nuovo ordinamento del
Servizio dei Porti, Spingge
e Fabbriche marittime.

Repubblica
Leggieri e Popolari,

6

Dalla legge del 26. Giugno 1852
l'articolo 24 (sono state abolite le casse)
generale degli ancoraggi, e specialmente dei
porti; e quella della Sanità marittima;
e le rispettive loro amministrazioni; e i
redditi relativi sono versati ora nelle casse
della R. Finanza.

In questa guisa si cessato ogni elemento
alla cura e conservazione e miglioramento
dei porti principali dello Stato, le spese
per quali lavori trattansi dalla cassa suddetta;
e solo quando i proventi loro non bastavano
si lasciava in facoltà delle amministrazioni
civiche, se volevano attar lavori anche
indispensabili, di sopporvi coi proprii redditi,
o contraendo impiegate, o con offerte, o
sottomissioni di privati; ed è cessata del
pari la fonte da cui eran largiti sussidii
per alcuni porti minori.

È dunque evidente, che quando pure
si volesse continuare con quel sistema,
cond cui furono fin qui mantenuti imper-
fettamente, e insufficientemente miglio-
rati i porti anche i più attivi, e più
interessanti al commercio e la Marina
dello Stato, sarebbe necessario che il

3

Regio Euzaria soppressa ed alla mancata
Pelle sottile fono generale e barriale. E
già la citata legge provvede a sovverti
a questo provvedimento all'art. 2, che è -
" Ministri della Marina e dei Lavori pubblici
" potranno ricambiare loro uffici necessari
" per eseguire le opere autorizzate ai porti, rade,
" e costi dello Stato che da loro dipendono -
" Dato le norme di stabilimento apposite
" legge "

Ma ora si aggiunge il nuovo desiderio
e il sentito bisogno di dare ai lavori di
porti marittimi uno sviluppo maggiore.
E veramente se a malgrado di tanti
miglioramenti portati nelle comunica-
zioni stradali del Regno, e di tutte sentite
la necessità di ampliarle e perfezionarle
sempre di più, che porrà in dubbio che non
si debbano migliorare i porti che sono la
mira a cui si volgono ad un tempo e le
comunicazioni marittime, ed in gran
parte le interne comunicazioni terrestri,
e che sono stati fin qui o neglette, o non
abbastanza curati?

Ma a conseguire l'intento non basterà
soltanto assegnar fondi, bisogna rior-
dinare la gestione tecnica ed economica
di lavori e stabilire i limiti dentro
i quali questi lavori saranno a
carico dello Stato, o saranno sopportati
dalle provincie, o comunità che vi hanno

1
Speciale interesse con principii equi ed analoghi a quello che reggono l'amministrazione dei lavori stradali.

La necessita di mutare l'attuale sistema deriva non solamente dalla accennata soppressione delle casse suddette, ma bensì ancora dalla imperfezione in cui versava il sistema amministrativo, anche sussistente nelle casse. Gli introiti infatti delle casse speciali non avendo alcuna intrinseca relazione, né proporzione coi bisogni che si manifestavano essenzialmente nei porti, e le spese di personale ed amministrazione ascendevano una buona gran parte, dove avvenire spesso che gli introiti medesimi fossero all'uso insufficienti, o scarseggiassero più in uno che in un'altro posto; D'onde il deperimento funesto di alcuni di essi; a sopporre ai bisogni dei quali le vecchie Amministrazioni non avevano sempre fondi bastanti.

Qui mi permetto ricordare quanto ebbe l'onore di rappresentare nella discussione della Legge 25. Aprile 1870, in cui espone i motivi per i quali era stata surrogata provvisoriamente al porto di Livorno, che minacciava di perdersi per l'insufficienza dei redditi della propria cassa, e del ^{mechino} ~~mechino~~ assegnato che poteva ^{venire} ~~venire~~ allegato dalla cassa generale degli ancoraggi. Ma ai maggiori bisogni poteva far

3

fronte il Municipio che già in una serie
d'anni aveva spesi oltre 700 mila Lire, e
vedersi minacciato di perdere il frutto
di tanti sacrificii.

Molto maggiori erano i disidii della
cassa del porto di Genova, ma il bisogno
di quel grande (principal porto dello Stato
cresceva pure in una proporzione maggio-
re, onde la deficienza era ancora più
grave a detrimento di un commercio che
ha tanta influenza sulla prosperità di
tutto il paese, e che andava a gran passi
crescendo, quando le sue comunicazioni
colli Interni delle Provincie, e cogli
Stati vicini saranno con un buon sistema
di strade ferrate assicurate. Le
simili considerazioni potrebbero farsi
sul porto di Trieste, e su altri porti di
terraferma e di Sardegna.

Egiti è adunque evidente che le spese
che sostenere si debbono a piè dei porti
non possono provenire norma dalle somme
erogate dalle casse dei porti stessi,
e che prima d'ora erano applicate, alla
Loro conservazione e miglioramento.
Se si volesse tenere questa norma ne
verrebbe la conseguenza che avendo con
una più larga legislazione inteso di
favorire la navigazione e il commercio
marittimo, si sarebbe invece apertamente
contravenuto allo scopo; dappoiché

sembrati i mezzi di sopprimere alle spese,
sarebbe rimasta imperfetta la manomissione
dei porti, non che tolto il modo di
migliorarli, e rendere i bacini più
capaci e più sicuri; la Marina reale
ne patirebbe, e la mercantile se ne dovet-
te altamente e giustamente, considera-
re che sotto certi limiti sarebbe per
meglio pagar tasse più gravi, ma avere
i porti migliori, i ricoveri più sicuri,
le coste meglio illuminate, che non
ottenere l'alleviamento delle tasse a
scotto di quei beneficii altamente reclama-
ti dalla navigazione.

10. Dovrebbero essere gli elementi che
guidano ad assegnare ^{ai} vari porti
le somme. Domandate dai lavori che
sogliono fare intorno ad essi, prima
cioè l'importanza assoluta di questi
lavori, secondo l'importanza relativa
ovveramente il grado d'utilità che il
commercio ne aspetta.

La prima norma è data dall'uti-
lità, la seconda vuol essere desunta
e dall'interesse generale dello Stato, e
dall'interesse locale più o meno note-
vole, secondo cioè che al porto accorrono
o dal porto si diffondono più o meno
amplamente, e con più o meno frequenza
le relazioni commerciali. Ed è su
questa distinzione appunto che deggiono

essere stabilite e proporzionate le quote
di spollama passiva, sia dello Stato, sia
delle provincie, o delle città, a cui i porti
appartengono.

Ma fissate le norme, che guidar debbono
nello stabilire gli assegnamenti dei porti, resta
ora ancora a determinarsi i modi più
convenienti di impiegare ed amministrare
se questi assegnamenti.

Esistenti le casse speciali dei porti, e
le loro rispettive amministrazioni, ora a
queste affidata la gestione economica
dei lavori eseguiti nei porti stessi. Alle
Aziende Generali della Marina ora
affidata la gestione economica delle
spese che si erogarono dalla cassa
generale degli ancoraggi, e sanità
marittima, e la tenuta, e controllo delle
casse speciali suddette. Oltre che da
~~questa~~ questa cassa generale si trarrano
anche assegnamenti in via di sussidio, sia per
sopperire alla insufficienza delle casse
speciali, sia per promuovere lavori che si
eseguivano dai Municipii in porti e
spiagge, che non avevano provviste pro-
-prii, né propria cassa di spesa.

La proporzione che si è spesso osservata nelle spese
d'amministrazione, che uguagliavano,
e talvolta eccedevano quelle effettive
impiegate nei lavori, hanno fatto
da tempo palese il vizio di questo sistema.

Quanto alla gestione tecnica dei
lavori sia che per via diretta sui proprii, dalle
casse speciali, sia come quelli della cassa
generale, essi sono sotto la direzione del
Genio militare che insieme stabiliscono un
corpo speciale di Ingegneri della Marina,
ma che poi furono incorporati nel Genio
militare di terra. Non

~~non~~ apposite direi che i lavori marittimi
mi ebbe sempre l'alta ispezione in tali
lavori prima e dopo la detta incorporazione.

Il ~~Reale~~ Ministero ha tenuto che in un Regno
circoscritto, e limitato come il nostro, non
vi fosse sufficiente argomento per istituire
due amministrazioni separate: i lavori
pubblici, una cioè per i lavori ordina-
rii d'argue e strade, l'altra per i
lavori marittimi, né che un corpo
speciale d'Ingegneri avesse da
occuparsi di questi ultimi lavori o
a far parte del Genio militare.

Ed equamente venuto nel Dicastero
di unificare nelle attribuzioni del
Dicastero di un lavoro pubblico anche
l'amministrazione dei lavori marittimi,
si affida a la gestione tecnica a quella
stessa parte del Genio militare cui spetta
questa dei lavori d'argue e strade,
e al quale sarebbe perciò aggiunto
un apposito Ispettore, e il numero
occorrente d'Ingegneri subalterni.

3

in questi principii è fondata la legge che ho l'onore di presentarvi, quale necessaria conseguenza delle disposizioni dell'art. 23. di quella del 26. giugno. Essa si estende però non ai soli lavori marittimi propriamente appartenenti ai porti e spiagge, ma estendendosi ai fabbricati dipendenti dalla Marina, che per tutte saranno per la gestione tecnica attribuiti al Corpo del Genio Civile, e faran parte delle loro funzioni; essendo ovvio che se non era giustificata l'istituzione di un ufficio tecnico proprio per i lavori dei porti marittimi, molto meno lo sarebbe stata per le sole fabbriche della marina militare e civile, e degli stabilimenti della Sanità marittima.

In questa legge sono innanzi tutto classificati i porti secondo la loro importanza più o meno vasta. Ed in principio generale si è classificazione fatta dietro la speciale applicazione di ogni porto alla rispettiva classe, e la norma con cui per ciascuna di queste classi si ripartiranno alle spese lo Stato, le provincie, e i Municipii e Comunità, sulle quali norme sarà per ciascun anno regolato il bilancio del Ministero di Leon pubblici in quella parte che si riferisce alla manutenzione ed al miglioramento dei porti e delle spiagge, usi e pertinenze.

quelle opere che cadono nelle immediate
attribuzioni del Ministero suddetto.

Quando poi ai lavori occorrenti intorno
alle fabbriche civili e militari della Marina
non meno che agli stabilimenti sanitari,
le somme occorrenti saranno portate nel
bilancio del Dipartimento della Marina, al cui
servizio sono destinati i ricavi ufficiali ed
affidata la cura delle fabbriche e degli
stabilimenti medesimi. Per

In questi lavori la imputazione del
Ministero di lavori pubblici si limita
alla riparazione delle porcie e alla esecuzione
dei lavori.

Acciò poterlo sapere che dall'epoca
in cui si compilava il Bilancio del 1852
soppressa la parte speciale e generale dei
porti e Sanità marittime, ma non
ancora ordinata l'Amministrazione
sopra i nuovi principii che si vengo a
proporre, non si erano ancora nei fonda-
menti su cui appoggiate le domande
dei fondi necessari a provvedere a
queste importanti parti della pubblica
Amministrazione. Solo si poterono alle-
gare nel Bilancio di lavori pubblici
le spese del personale addetto
ad altro ai lavori dei porti e spiagge,
le spese forose e quelle d'ufficio, e di
Amministrazione, le spese necessarie
per combustibili e altre materie.

richieste per l'esercizio del cavafango e
rimorchiatore di Genova, nelle ricorrenze
ordinarie escavazioni, e quelle finalmente
abbisognano per l'illuminazione dei fari;
le quali spese vanno a costituire le
Categorie 13. 14. e 15. del predetto bilancio, e
si deducono dall'antecedente bilancio
della marina, dai bilanci speciali dei
porti, e da quello generale degli ancoraggi,
a cui prima della più volte citata legge
26. Giugno 1858. erano appartenute.

Sarà dunque indispensabile provvedere
con appositi fondi a quelle opere che nella
esercizio 1852. dovranno continuarsi o
nuovamente intraprendersi, e che sarebbero
state continuate od intraprese coi pro-
-venti incamerati. Ma ciò formerà il
soggetto d'una altra legge, che vorrà dal
Governo in costantemente presentata.

L'anno che già si avanza, e il tempo
che passa per l'esecuzione di lavori impa-
-rtantissimi si convincerà, o Signori, della
necessità di mettere quanto sollecitudine
sia possibile nel sanzionare i provvedi-
-menti che ho l'onore di proporvi, e
giustificarsi l'urgenza che vi domando
nella loro discussione.

Le
Salvo

18° 18.

Proj. D. legge
presentato al Senato dei Loreni Pubbli:
nella tornata dell' 8. Mayo 1852.

—
Ordinamento del servizio dei porti,
spiagge e fabbriche marittime

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

Il Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento ed a sostenere dimorzi ad esso il seguente progetto di legge.

Articolo 1.

La soprintendenza dei lavori da eseguirsi nei Porti ed alle spiagge, come ancora di quelli che riguardano gli stabilimenti marittimi sia militari che mercantili, è attribuita al Ministero dei lavori pubblici; e l'amministrazione loro procede colle stesse norme che sono in corso per tutte le altre opere pubbliche.

Art. 2.

Al Corpo del Genio civile sono perciò commessi gli studi, la computazione dei progetti e la direzione e sorveglianza dei lavori medesimi, non meno che del servizio dei fari, e sono posti a sua disposizione ed alla sua sorveglianza affittati i macchinisimi ed altri mezzi di lavoro occorrenti alla sua azione e curaione dei Porti, alla formazione delle gettate ed ogni altra operazione attinente alla conservazione e miglioramento dei Porti.

Art. 3.

I lavori idraulici di conservazione e miglioramento, e le nuove opere idrauliche dei porti e spiagge si eseguiranno a carico dello Stato, delle provincie o dei comuni secondo la natura loro e l'importanza e grado di utilità dei porti e spiagge in cui vengono eseguiti.

Articolo 4.

Sono lavori ed opere idrauliche di un porto o spiaggia

- " Le escavazioni della bocca, bacino e canali del Porto.
- " Gli argini di circondario per difenderli dalle alluvioni e dagli intormentimenti.
- " I canali di deviazione e gli smaltitori per liberarli dai depositi e dalle impurità.
- " I moli e le dighe per regolarne la foce e proteggerne i bacini.
- " I moli di rifugio e i frangi-onde per renderne più coperto e più sicuro l'ancoraggio.
- " Le rive artificiali, darsene, approvi, imbarcatoi.
- " Le gettate e scogliere destinate a guarentere le sponde della foce, i bacini ed i canali.
- " I fari, le torri, i gavitelli ed altri segnali fissi e mobili destinati a servire di guida ai bastimenti.
- " Ed ogni altra opera cui scopo sia mantenere profondo e spurgato il bacino di un porto, facilitarne l'accesso, l'approdo ed l'uscita, ed aumentare la sicurezza dei bastimenti che vi praticano.

Articolo 5.

I porti e le spiagge i cui lavori sono posti sotto la immediata Direzione o sotto la superiore sorveglianza e tutela del Governo si dividono in tre categorie:

La prima comprende i Porti che sono riconosciuti di utilità generale dello Stato, e si divide in due classi.

Appartengono alla prima classe i Porti principali che offrono ogni agevolezza ed opportunità di sale al commercio ed alla navigazione nazionale ed estera.

Alla seconda classe appartengono i porti unicamente di rifugio e quelli che servono ai presidii o stabilimenti militari marittimi succursali.

La seconda Categoria comprende i porti, la cui importanza ed utilità commerciale si estende ad una o più provincie.

Alla terza finalmente appartengono i porti e spiagge, la cui utilità non si estende che ad uno o più Comuni



Articolo 6.

Sono assegnati alla prima Categoria i seguenti Porti,
Classe prima

1. Genova colle spiagge adiacenti della foce, e di San Pier d' Arenna.
2. Nizza, con Villafranca, Porto e Darsena.
3. Savona.
4. Cagliari colle spiagge della Darsena e del Sappanetto.
5. Porto Torres.

Classe seconda

1. S. Ospizio
2. Gado
3. Portofino
4. Portovenere
5. Cala Lavetta nell' Isola della Maddalena
6. Golfo Palmas
7. Porto Conte
8. Capraia.

Articolo 7.

Sono assegnati alla seconda Categoria i seguenti porti:

	Province	Porti
1.	San Remo	S. Remo
2.	} Oneglia {	Oneglia
3.		Porto Maurizio
4.	Genova	Camogli
5.	} Levante {	Spezia colle stazioni di Marola, Foggiano, e Cadamare.
6.		Lerici
7.	Alghero	Alghero
8.	Cagliari	Bosa
9.	Sassari	Carloforte
10.	Sardegna	Cortoli.
11.	} Campio {	Genanova
12.		Longosardo.

Articolo 8.

Sono compresi nella terza categoria tutti gli altri porti, seni, golfi e spiagge tanto di ferroverna che dell' Isola di Sardegna non assegnati alle due prime categorie.

Articolo 9

I lavori di manutenzione, ristauri o miglioramento, come le opere di nuova costruzione da eseguirsi nei Porti di prima categoria sono a carico dello Stato, col concorso delle Province, e delle Città o borgate in cui sono situati, in ragione de' speciali vantaggi che esse ne traggono.

Sono però a speseclusive delle Città o borgate medesime quei ristauri ed opere nuove che hanno per unico scopo il proprio loro comodo od abbellimento.

La quota di concorso delle provincie o dei municipii sulle spese occorrenti attorno ai porti di prima categoria verrà determinata dal Governo per ogni lavoro da eseguirsi, sentiti il Consiglio provinciale ed il municipale, e sarà approvata per Decreto reale.

Articolo 10.

Nei porti di seconda categoria i lavori di manutenzione e ristauri, non meno che i lavori di miglioramento e le opere nuove, saranno a carico della provincia o provincie cui giurano, col concorso dell' Erario dello Stato, quando l' utilità loro e l' insufficienza dei mezzi delle provincie stesse in confronto dell' importare della spesa, rendano tale concorso giusto e necessario.

Anche rispetto a questi porti i lavori che hanno per scopo in tutto od in parte il vantaggio speciale delle Città o borgate in cui i porti stessi sono situati, saranno in tutto od in parte portati a carico delle Città o borgate medesime.

Il concorso dell' Erario dello Stato non sarà fissato che dopo l' approvazione del progetto, e dovrà essere accordato dal Parlamento, o col bilancio dei lavori pubblici in cui verrà iscritto in apposita categoria, o con legge speciale.

Articolo 11.

I lavori attorno ai porti di terza categoria sono a carico dei comuni singoli, o dell' associazione di quei Comuni che ne sentono il beneficio.

La provincia vi concorrerà con una quota proporzionata al vantaggio che per se deriverebbe alla generalità della provincia medesima ed alla gravità della

opera provenienti le forze del Comune o comuni principalmente interessati. In questo secondo caso potrà essere anche invocato un sussidio dello Stato, da accordarsi come per quelli di seconda categoria.

Articolo 12.

I lavori di manutenzione delle opere artificiali eseguite nei porti di seconda e terza categoria sono obbligatori: epperò nel caso in cui le provincie o i Comuni a carico non porti, trasferissero o si rifiutassero di eseguirli, il Governo potrà obbligarli facendoli inscrivere nel loro bilancio le somme strettamente necessarie alla detta manutenzione.

Per questo scopo il consorzio di più Comuni è obbligatorio, e sarà ordinato dall'Intendente, salvo ricorso al Ministero dei lavori pubblici ogni qual volta i Comuni se ne vedessero aggravati.

Articolo 13.

Le opere nuove od il perfezionamento delle opere esistenti, che hanno per scopo di procurare ad un porto di seconda o terza categoria un miglioramento qualunque in confronto dello stato antecedente, non sono obbligatorie; ed è perciò in facoltà delle provincie e dei Comuni l'assegnare ne' loro bilanci i fondi necessari per eseguirle.

In questo stesso caso il consorzio non può istituirsi che col libero consenso dei Comuni.

Articolo 14.

Al Corpo del Genio civile è affidata la computazione dei progetti come la sorveglianza e direzione dei lavori dei porti della seconda categoria che sono a carico delle provincie, nel modo stesso che per i lavori dei porti che stanno a carico dello Stato.

Per i lavori dei porti di terza categoria eseguiti a carico di singole comunità o di consorzi, al Corpo del Genio civile è devoluto il solo esame dei progetti che deggiono essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici. Quando però lo Stato abbia accordato un sussidio a termini dell'articolo 11. gli ufficiali del Genio civile intervengono non solo per l'esame dei progetti, ma esercitano anche una superiore sorveglianza nella esecuzione dei lavori.

Articolo 15.

Quando i lavori eseguiti in un porto di seconda o terza categoria se abbiano

tolmente migliorata la condizione, con aumento di profondità del bacino, con facilitato accesso, con maggior comodo d'ancoraggi, o con altri perfezionamenti da aumentare grandemente l'importanza, e da estenderne l'utilità ad una più vasta periferia le provincie o comuni interessati ed a cui carico principale i lavori sono stati eseguiti potranno chiedere che il porto sia assegnato ad una categoria superiore. La concessione sarà fatta per legge.

Articolo 16.

Le spese occorrenti per l'erezione, per la continua illuminazione e per la manutenzione dei fari di largo destinati ad indicare un punto qualunque della costa, non meno che quelle dei fari che servono a far conoscere l'entrata dei porti di prima categoria sono a carico dello Stato, per questi ultimi però concorreranno le provincie e Città come per gli altri lavori.

Articolo 17.

Le simili spese relative ai fari sfarali dei porti di seconda e terza categoria saranno a carico delle provincie o dei comuni che potranno però ottenere il concorso dell'Erario dello Stato secondo i principii e le norme sopra stabiliti per le altre opere attinenti ai porti stessi.

Articolo 18.

Le fabbriche e gli stabilimenti militari della marina non meno che quelli della sanità marittima sono interamente a carico dello Stato.

Articolo 19.

Il Ministro dei lavori pubblici comunicherà a quello della guerra i progetti di opere idrauliche o di fabbriche pubbliche ogni qual volta queste opere possano, sia per il sito, sia per la deviazione, avere influenza sul sistema di difesa di un porto fortificato in cui devono originarsi.

Articolo 20.

Le fabbriche destinate al servizio militare di terra, tutte le opere di fortificazione attinenti alla difesa dei porti e spiagge saranno progettate ed eseguite a cura del Ministero della guerra, previa intelligenza e concerto col Ministro di finanze, marina e commercio.

Articolo 21.

Quella innovato di quanto è disposto dalle leggi e regolamenti eriputi intorno ai lavori che per conto di altre amministrazioni, di municipii, di società o di privati si intendesse eseguire in vicinanza dei porti e lungo i canali attinenti ai porti stessi presso alle foci dei fiumi torrenti che sfogano in mare e sulle spiagge marittime. Le autorizzazioni di tali lavori saranno concesse dal Ministero di finanze e di marina che si concerterà con quello dei lavori pubblici.

Per tali lavori sarà occorrendo promossa la dichiarazione di pubblica utilità per Decreto reale dal Ministero di finanze e della marina.

Articolo 22.

Il Ministero di finanze e di marina, e ^{quello} dei lavori pubblici si concerteranno per determinare in ogni anno i lavori che nell'esercizio successivo si vogliono eseguire nei vari porti e spiagge dello stato, ed in base delle relative perizie fissano le somme da inscrivere nel bilancio dei lavori pubblici per questi lavori, non meno che per i ~~concessi~~ ^{concessi} e sussidii accordati per legge ai porti di 2. o 3. categoria.

Articolo 23.

Il Ministero di finanze e di marina fatti ragionare i lavori necessari per la manutenzione o miglioramento degli stabilimenti militari e civili, non meno che per quelli della marina marittima, ed otterranno le relative perizie per cura del Ministero dei lavori pubblici, ne inscrivono nel proprio bilancio le spese occorrenti.

Disposizioni transitorie

Articolo 24.

Il Corpo del Genio civile sarà aumentato in corrispondenza delle nuove incumbenze di cui viene incaricato con questa legge.

I Ministri di finanze e marina, della guerra, e dei lavori pubblici si concerteranno allo scopo che possano esservi annetti quegli ufficiali del genio militare e quei subalterni che sono attualmente o fossero stati incaricati di lavori marittimi e che si hanno prestato lodovole servizio.

Articolo 25.

Finché con apposita legge non sia provveduto al riordinamento del Corpo del Genio civile, il Ministero di finanze e marina e quello dei lavori pubblici si concerteranno per

regolare e far procedere il servizio dei lavori marittimi con delegazioni provvisoria di personale per mezzo di decreti reali.

Articolo 26.

Un regolamento fatto per decreto reale determinerà le attribuzioni proprie degli ufficiali del Genio civile e quelle dei capitani dei porti, e dei Consoli di marina perciò che concernono alla sorveglianza e conservazione delle opere dei porti medesimi, e fissa le reciproche loro relazioni e le visite d'ispezione che dovranno fare di concerto.

Articolo 27.

Il Ministro di finanze e marina e quello dei lavori pubblici sono incaricati dell'esecuzione della presente legge &c.

Giuseppe Emanuele

Salicrú