

Proclamazione.

del progetto di legge per la
riduzione e successivamente di
forti a nominale profumita

Signoribz

Uno dei maggiori bisogni che in fatto di
opere pubbliche si faccia sentire nel
nostro paese, è quello di migliorare i
forti. Questo bisogno è reso ognor più
pressante dal crescente movimento com-
merciale marittimo, favorito per la dimi-
nuzione delle tasse imposte ai naviganti,
per i recenti trattati di Commercio conclusi,
e per la mutata nostra legislazione Doga-
nale che promuove e spicciamente il
libero scambio.

A questi motivi che ci fanno desi-
derare un pronto miglioramento nei
forti, e che sono comuni a tutti, un altro
se ne aggiunge che è più speciale pel forte
di Livorno. La strada ferrata dello Stato,
che colle sue diramazioni e colle sue con-
giunzioni con quelle degli Stati confinanti,
richiederà tanta facilità e economia nei
trasporti di terra verso Genova, e da Genova
all'interno di tutto il Regno, e d'altra i suoi
limiti in punti più o meno lontani,

mancherebbe in ogni parte dallo scopo, o
vorrebbe che un successo incompleto, se in
proporzione non poteva crescere il concorso
al porto medesimo de' partimenti d'ogni
Nazione e d'ogni porto. E in fatti
troppo evidente che come a renderla lo
sfero d'azione d'un porto conviene che il
miglioramento e lo sviluppo della rete
terro che vi concorrono sia ordinato
alla crescente affluenza de' navigli, e
all'operosità del commercio marittimo,
con le grandi linee di comunicazione
terrestre mancano di vita se dirlette a
metter capo ad un porto, lo trovino per qua-
si ogni regione poco frequentato.

Quel favore adunque che Voi avete
prestato, o Signori, e prestato ognor più
efficace allo sviluppo di cui ampiegate di
strada ferrata è all'ovvero argomento
suo che non minore favore troveranno
presso di Voi, le opere necessarie per fare
che le comunicazioni marittime tenzan-
dritte e soddisfacciano al progresso di quale
di terra.

E già a questo intento rispondono
ottimamente le leggi, colle quali avete
abolito il troppo vizioso sistema delle Carte
speciali e generali degli ancoraggi; avete
tollevati i Municipii da un oneroso più
lavori marittimi che mai poterano sopportare



2
e che rendereva impossibile il provvedimento
ordinatamente ai bisogni anche più stringenti
dei porti, avete richiamati i Nationali
i principali fra questi porti, e ne avete
portato la maggior parte della spesa
sull'erario dello Stato, avete assicurato
i vostri sussidii e fatte concorrere colle
località le provincie nelle spese dei porti
di ~~ogni~~ ^{Categoria}; e avete in tal guisa escluso
a questo importante ramo delle opere
pubbliche un più lieto avvenire.

On si tratta di fare che queste nuove
leggi potano nell'applicazione rispondere
al liberato pensiero che le ha informate.
Ed il Ministero non poteva riconoscere
che a questo fine il primo e più recluso
provvedimento era quello di suovare i
porti interrotti per restituirli, o costituirli,
e per mantenerli ^{costantemente} alle profondità che
è comandata dalla quantità e dall'im-
mersione dei bastimenti che vi praticano.

Sono inestanti e rivistissimi reclami
che vengono fatti al Governo ed al Parlamento
perchè si solleciti l'attuazione di questo
provvedimento, ed alcuni recenti pericoli
corsi, o infortunii toccati, nell'interno spe-
dei porti, mostrano questi reclami essere
fondati. Poiché quantunque in ciò
che essi sostengono contro l'incuria delle
gabelle, e dell'attuale amministrazione.

[Handwritten signature]

rinvenuti una facile esagerazione, quando
si può aver laumentata l'insufficienza della
profondità e dell'area di buon fondo di alcuni
porti, ed averla attribuita ai non impe-
diti o non rimossi depositi, si viene dimo-
strando la necessità di spingere gli stan-
dardi strati di formazioni primigenie
i quali certamente non sono creati
delle recenti deposizioni di limi o
delle sabbie del mare, tutte volte che
fuori di dubbio che il difetto di profon-
dità esiste in confronto dei bisogni
attuali del commercio e della navigazione.
Ma questo difetto procede essenzialmente
dai progressi dell'una e dell'altra, i quali
progressi non promuovono solamente
il consumo di un ~~maggiore~~ maggior numero
di bastimenti, e quindi la necessità di
un maggior spazio profondo nei bacini
dei porti, ma inducono inoltre una ten-
denza generale tanto nel nostro na-
vigio mercantile, quanto in quello
delle estere Nazioni ad aumentare la
portata dei bastimenti. Metti per
riminuire la spesa di trasporto ripartita
su tutto il carico.


Il soggetto tecnico della discussione
di un porto è in vero per se semplicissimo,
e nello stato attuale delle arti meccaniche
i mezzi che ci forniscono ne rendono

3
3

anche facile e sufficientemente spedita
l'esecuzione. Ma io che non è egualmente
facile a ben ordinarsi, e il sistema econo-
mico ed amministrativo di questo im-
portante ramo del servizio dei porti.

Finò al 1816 i bacini de' nostri porti
furono secondo l'antico sistema curati con
macchine a cucchiaje, moche a braccia di
uomini con grave spesa, con poco profitto,
ed in modo lentissimo e insufficiente.

Frattanto i disodamenti di terreni
vicini alle spiagge, e porti su per le pen-
dici dei monti, e disodamenti che in questi
ultimi tempi andarono così rapidamente
estendendosi, e le macerie delle fabbriche,
e altri rifiuti della Città, ove sono locati i porti,
oggi iniqui ed alla causa costante delle sabbie
travolte dal Mare, facevano crescere rapida-
mente gli interimenti de' porti; onde tra per
queste ragioni, tra per gli scarsi ed imperfetti
macchinismi impiegati, tenuti dal potere
condurre i porti a quella maggior misura di
profondità, e a quella maggior estensione di
bacino, che dal maggior numero de' navigli
e dalla crescente loro portata ed immersione
erano richieste, non si riusciva nemmeno a
ben conservare le antiche e naturali profondità de' porti
la primitiva ampiezza praticabile de' loro
bacini.

Nel 1816 l'Amministrazione del

13

porto di Genova, si procurava un evaporan-
go a vapore, il quale lavorava insieme
coll'altre macchine suddette. Ma per
mala ventura tanti e così gravi difetti
si riscontrarono sia nello scafo, sia nella
scala, e nella montatura della macchina
dentro lo scafo medesimo, che il profitto
ne fu assai lontano da quello che da simili
macchine sue bene ordinate, e bene ardate,
si ha ragione di aspettarsi. Quindi le sovra-
zioni non potendo tener dietro agli interri-
menti dovunque il porto andava perdendo
di profondità, mentre s'accorreva a rime-
diare al male in un sito, che cresceva nell'
altro. Né c'è a credere che con questa poca
attività negli scavi, e poco lavoro, se ne con-
seguisse almeno un risparmio. Il lavoro
era poco, perchè scarse l'effetto utile dei vapori
impiegati, ma questi erano, non meno che
imperfetti, di un uso molto costoso. Dignità
che il dispendio era grave anche assoluta-
mente, gravissimo poi, e affatto propor-
zionato rispetto al poco frutto che se ne traeva.
Mettendo a calcolo l'interesse del capitale
impiegato nelle macchine e negli accipoi,
ed attrezzi d'ogni specie, la loro manuten-
zione, le spese di combustibile, di giorno-
lieri, di equipaggi, ed altre spese inerenti,
si rileva da statistica che il Ministero
ha potuto procurarsi, e che rispondono

protrimento agli a seguir fatti bi-
bilanci di prodotti e servizi nelle cate-
gorie relative che le imperfette esca-
zioni che si praticarono coi mezzi at-
tualmente a disposizione, vennero
a costare annualmente la somma
fornita di 180 fm , ragguagliata-
mente, e importarono più che tren-
tine per ogni metro cubo di scavo nei
due porti principali di Genova e Savona,
nei quali si pote istituir un esca-
speciale. E queste spese dovrebbero
ancora aumentarsi quando anche
si volesse limitarsi ad impedire ogni
progresso d'intorpidimenti ulteriori,
giacchè coi mezzi imperfetti che si
hanno sarebbe poi affatto impossibile
per grave spesa che pur si volesse fare,
migliorare la condizione dei porti in
corrispondenza della suddetta esistente
affluenza ed immersione di battenti
mercuriali.

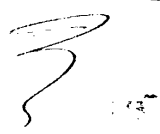
Questo stato di cose è il peggiore
di tutti, perchè mentre ci toglie la
possibilità di riuscire all'intento,
eseguendo tanto lavoro, quanto sareb-
be necessario, non ci procura nem-
meno quel risparmio che pur si
ottiene quando il troppo poco che si fa,
si fa tuttavia bene ed economicamente.

Si ne mediarvi si presentavano tre sistemi. Cioè primo quello di seguire a far procedere le scavazioni per conto dell'amministrazione, ma fatto acquisto di nuovi macchinismi a vapore, e perfezionati quelli che già si posseggono, valersi di essi esclusivamente, abbandonando l'uso delle antiche macchine, o riservate solo alcune per lavorare in certi luoghi dove esse possono per speciali circostanze riuscire opportune. Il secondo è di dare in appalto le scavazioni a un impresario il quale si assume l'obbligo di provvedere a sue spese i macchinisui all'uopo occorrenti, e provvederle pur sempre a tue spese a ogni bisogno del servizio, pagando gli scavo operato a prezzi prestabiliti in cui parte tutto conto, oltre che del lavoro, anche degli interessi del capitale anticipato per detti macchinisui, e del costo di loro manutenzione. Il terzo sistema finalmente sarebbe una combinazione dei primi due, e consisterebbe in ciò che l'amministrazione acquistati i macchinisui e ogni altro mezzo d'opera occorrente a conto suo, li consegnasse ad un appaltatore che assumesse l'obbligo di eseguirli, e

mantenerli, sostenendo tutte le spese a
io vorrenti, ed al quale sarebbe sem-
pre pagato il lavoro fatto in base dei
prezzi stabiliti per l'unità di misura.

Il Ministero non ha creduto che
potere sperare buon frutto dal primo-
richiesti sistemi, dopo l'esperienza degli
anni antecedenti. Si sarebbe voluto fatto
di più per ragione dei maggiori danni
che l'amministrazione avrebbe saputo
provocarsi, ma non si sarebbe fatto
economicamente. Le spese di raddobbo
e di ogni altra riparazione, il costo e il
consumo del combustibile, le paye dei
macchinisti e degli operai, quelle degli
equipaggi, e simili, non sarebbero
state all'amministrazione in gran
parte, queste sono spese che inevitabilmente
costano a d'ora di più che a un ap-
paltatore.

Nel terzo sistema un simile
inconveniente sarebbe evitato, né si
sarebbe obbligato a dimetterlo, se si
trattasse d'un impreto aente per iso-
po soltanto di conservare i fonti a quella
nomiale profondità che sono state loro
già procurate, e non d'intercambi, se non
si trattasse, cioè che di rimborsare il suc-
cessivo eventuale interramento, e quindi
di lavori di cui ricorre il bisogno annuale.



inequale o poco differente misura.
In tale supposizione l'amministra-
zione acquistando i mezzi d'opera
necessarii per la manutenzione,
avrebbe provveduto ciò di cui continua-
mente abbisogna e non più. Ma
siamo nel caso nostro si tratta per
prima e più importante cosa di con-
durre i porti allo stato normale, così per
riuscire all'intento in un ragionevole
periodo di tempo, sarebbe desiderabile che
l'amministrazione acquistasse più
macchinisui ed altri mezzi d'opera
di quanto in seguito le occorrerà.

Per questi motivi il Ministero ha
creduto dover si attenere al secondo sistema,
disponendo però che alla fine del primo
appalto, quando cioè i porti saranno
ridotti alla profondità normale, l'am-
ministrazione assuma l'obbligo di
acquistare dall'imprenditore a sua scelta,
quella parte di macchinisui ed altri
mezzi d'opera che saranno stati impie-
gati durante l'appalto, e che giuridica-
mente sifficienti a eseguire le continue
esecuzioni occorrenti per mantenere
lo stato normale dei porti. In questa guisa
l'amministrazione si procura anche
il vantaggio di scegliere le macchine
e i porti che hanno fatto miglior prova

3

di se) durante il primo appalto.

È nella convenienza di escludere il primo ed il terzo dei detti sistemi, secondo l'uno e l'altro de' quali, l'amministrazione avrebbe pur sempre dovuto anticipare la spesa necessaria per l'acquisto di macchinismi, il Ministero fu confermato dalle antecedenti trattative che erano state aperte con diversi costruttori a fin di conoscere l'ammontare di questi acquisti. Queste trattative fecero sorgere da prima la molta difficoltà di determinare le condizioni precise che si esigevano nei vari articoli di spesa, e discutarsi della perfezione di macchinismi di cui sarebbe fatto l'acquisto: altra difficoltà si mostrava nello scegliere fra i vari partiti offerti da fabbricanti e fornitori diversi, a condizioni e patti ripurati fra loro. Si moltiplicò ogni modo, che la spesa per aver buone macchine nuove, unita a quella che si richiedeva per perfezionare il servizio che attualmente si possiede, non poteva essere minore di $\frac{2}{3}$ per cento, e demandare perciò un anticipato impiego di capitale assai grave, e d'una parte del quale si aveva di sopra fatto riserva, alla fine del primo appalto, compiuta la riduzione di forti

anormale profondità, sarebbe restata
superflua.

Si scorgeva inoltre in questo modo
di procedere un altro grave inconse-
guente, derivante dal lungo periodo di
tempo che prima di poter cominciare di
lavori si sarebbe infruttuosamente per-
duto nella trattativa d'acquisto, nello
ordinare e sorvegliare colle debite
cautele la costruzione dei macchinari,
e nell'attendere il compimento.
In quisa che si sarebbe incominciato
presto a spendere gravi somme, ma
l'effetto desiderato si sarebbe ancora per
molto tempo fatto aspettare.

Per compiere di questi motivi il
Ministero, escluso il primo sistema,
adottò definitivamente il secondo, provato
già dall'esperienza fatta in altri paesi,
con ottimo frutto tanto rispetto alla
promptezza d'esecuzione, come principal-
mente rispetto all'economia, che l'industria
privata ha in questo genere di lavori
sempre più che in altri saputo ottenere,
ben maggiore di quella a cui mai possa
sperarsi d'arrivare una pubblica am-
ministrazione, per quanto grande sia
lo zelo, l'intelligenza e lo speccato
onesto degli impiegati di cui essa
si serve.

Il sistema di collato ed iguando
però che l'appaltatore impieghi tutto
un tanto capitale nella federvista del
le macchine e d'altri mezzi d'opera, non
sarebbe a sperarsi di trovar convenienti
all'impresa, senza che l'amministrazione,
quando ha ricoruti e posti in opera
immacchinismi necessarii non esista
cipasse per parte sua all'appaltatore
una somma de stantari sui suoi
siri certificati di lavoro e seguito

D'altra parte egli è evidente che un
impresa di questo genere che esige la
anticipazione di un grosso capitale,
non potrebbe limitarsi all'esecuzione
di pochi lavori, ma vuol essere estesa
ad una somma di lavori che stia
in giusta proporzione col capitale
medesimo; e che abbia quindi anche
una notevole durata, tanto perché
le sia possibile adempire agli obblighi
che ha assunto, come perché il carico
che dovrà sopportare lo Stato, distribuito
in un conveniente periodo d'anni,
sia meno gravoso all'erario.

Alla prima di queste condi-
zioni soddisfanno gli art. 18 e 19
del Capitolato d'appalto che il Ministro
ha l'onore di presentare alla vostra
approvazione; alla seconda l'adempimento

estendendo l'impresa a tutti gli scavi ne-
cessarii per ridurre a profondità normale
i porti Nazionali di 1.^a ^{1.ª Categoria} ~~Categoria~~; ed a quegli
scavi e scavo di scaverie fatte per
migliorare i porti di 2.^a ^{2.ª Categoria} ~~Categoria~~, nei quali
il Governo concorre con una determi-
nata quota proporzionale di spesa.

Dagli studi accuratamente fatti
e dai piani e Survey di questi Ma-
gionali risulta, che per ridurre a quella
normale profondità che per i scavi
di essi sono state determinate negli uffici
competenti, le esecuzioni valutate
ai prezzi assegnati nell'elenco che fa
parte integrante del Capitolato di
appalto, ascenderebbero a lire 1,400,000.
A questa spesa si aggiungerebbe quella
che potrà occorrere per i porti di 2.^a
^{Categoria} ~~Categoria~~ che sono a carico principale
delle località e delle provincie, e
quella veriancio che sarà richiesta
dai lavori di manutenzione a cui
bisognerebbe pur procedere, durante
e dopo l'appalto, nei porti che per
i primi saranno fatti in otti a
normale profondità. Da ciò ne
viene un completo di lavori ed di spesa
che può attendere gli speculatori a
concorrere all'impresa; e che si offre
in otto anni come si propone

limitano tuttavia il carico che dovrà
sopportare l'erario di una quota
annua moderata, e può dirsi anzi,
in proporzione dell'effetto che si avrà,
a parer più tenue di quella che è stata
spesa in passato cogli imperfetti
mezzi, e modi di esazione adoperati
finora.

L'importo di L. 1,700,000 preavvi-
sato per condurre i porti Nazionali
a normale profondità, e che costituisce
il soggetto principalissimo dell'imposta,
se potesse ripartirsi uniformemente
sull'intero periodo degli 8 anni darebbe
un carico annuo ben uguagliato di
L. 212,500. Ma questa uniformità di
riparto non si può conseguire, giacché
indipendentemente dalle eventuali
circostanze che possono verificarsi e
permettere di spingere i lavori di par-
titi seceramente, profittando della be-
nignità che si è riservata dall'ammi-
nistrazione all'art. 94. del Capitolo 1.
dei bisogni pure affatto eventuali di
fare negli anni successivi lavori di
manutenzione in quei porti o fide che
furono già ne' primi anni ridotti
al fondo normale, dalle variabili
spese per il tramutamento dei mac-
chinismi da una ad un'altra località,



independente in fine del lavoro di fare
che l'imprenditore può essere chiamato
a eseguire nei porti di ^{Navigazione} ~~2.º~~ le condi-
zioni de' pagamenti fissate nel Capitolo
sotto l'appalto altererebbero la detta
uniformità di spesa annua, quando
anche ogni anno si facesse pure
sempre la stessa quantità di lavoro.
Infatti nella detta suppo-
sizione che la quantità di lavoro sia
ogni anno l'ottava parte del totale.
La spesa annua come si detto sarebbe
di $212,800$. Ma a termini del
Capitolato nel primo anno, conde-
gnati a mettersi a lavoro in macchina
nuovi, l'appaltatore ha diritto ad un'
anticipazione di $200,000$ - Si ver-
rà certificato reale di lavoro ~~adde-~~
^{Seguito}
~~capitolato~~ gli si faranno ritenute del 2 $\frac{1}{2}$
per cento sino a fronte della fattura di anti-
cipazione, e saldate interamente
quest'anticipazione prima dello
spirare dei primi quattro anni, si
seguita ancora a farli lo stesso conto
del 2 $\frac{1}{2}$ per cento fino al pagamento del va-
lore dei macchinari e accessori, ora
posseduti dalla ~~la~~ amministrazione
ceduti all'impresa a termini degli art.
14 e 15 del Capitolato. Questo valore che
verrà stabilito a suo tempo a giudizio di

3

periti; e che amara l'effettiva di-
 minuzione della spesa totale delle
 L. 1,600,000 non può qui precisamente
 assegnarsi; ma valutandolo presun-
 tivamente in L. 1,000,000 la spesa totale
 sarebbe ridotta a L. 1,600,000. Le
 quote annue da pagarsi all'imperio
 incominciando dal 1854 farebbero

come segue

anno 1854	$\{ 212,500 + 200,000 - \frac{212,500}{4} = 359,375.$
1855	$\{ 212,500 - \frac{212,500}{4} = 259,375.$
1856 lotto	— — — . 159,375.
1857 lotto	— — — . 159,375.
1858 lotto	— — — . 159,375.
1859	$212,500 - 34,125 = 178,375.$
1860 quota annua ineguale	— . 212,500.
1861 idem	— — — . 212,500.
Totale L. 1,600,000.	

Si vuol ancora osservare che se
 tenore della legge testè sancita, il
 carico dello Stato che ridurrebbe delle
 qui indicate quote annue se uoltesse
 essere diminuito. Per i lavori più
 importanti che sono quelli a farsi
 nel porto di Genova la diminuzione
 sarà del 30 per cento; per quello di Savona
 che viene dopo del 25 per cento; e negli altri
 porti marittimi della Liguria del 20 al 15 per cento.
 onde la spesa, che pure dovrà dividerfi
 intera nei bilanci, non sarà per una

noterole parte da figurativa, dovendo
venire riverfute della @ a fu delle
A finanze le quote di dettione della
fudella legge deggiono stare a carico
delle località e delle provincie. Per
che d'altra parte dovrà lo Stato soppor-
tare qualche maggiore spesa per la
manutenzione de' porti di prima ~~classe~~
categoria che saranno i primi a essere ridotti
a normale profondità, e per far fronte
alle quote de' incumbenti negli
fueri de' porti di ~~2a~~ ^{categoria} ~~classe~~; ma queste
spese saranno in completo di gran
lunga minori delle dette quote delle città
e provincie che verranno a sollievo dello
Esercizio Nazionale nei porti di ~~1a~~ ^{categoria} ~~classe~~.

Si potrebbe anche osservare
che al finire dell'appalto l'amministra-
zione dovrà sostenere un'altre
spesa per acquistare dall'imprendario,
a termini dell'articolo addizionale
del capitolato, quella parte di macchi-
nismi che si rendono per sempre ne-
cessarii a conservare ai porti le
gria e conseguite normali profondità;
ma questa spesa, che per anticipazione
non potrebbe ora esleguarsi, verrà a
far parte del successivo nuovo appalto
limitato alla semplice manutenzione,
e nello stabilire i prezzi di questo nuovo

3

appalto, o si terrà conto della circostanza
che l'amministrazione consegnò alle
imprese di macchinari divenuti
sua proprietà, o si potrà acollare il
valore dei macchinari medesimi,
facendoglielo scontare sulle rate di
lavoro, che andrà mano a mano
eseguendo.

Quanto al tempo assegnato alla
ristruzione dei porti Marittimi a nor-
male profondità, si deve considerare,
che sebbene a termini del capitolato
questa compiuta riduzione non si
ottiene che nel periodo di otto anni,
è però evidente, che nei primi si con-
suglierà quanto è più importante
e più arduamente. Si dirà, special-
mente sul porto di Genova, nel quale si
sarà mano a mano appena attinta
l'impresa, e si spingeranno con più con-
tinuità e maggior forza di mezzi.

Pare così al Ministero di avere
considerato nel miglior modo il buon
successo dell'opera, tanto nel rispetto della
prima esecuzione come nella continuata
sua manutenzione e nella possibile economia,
onde egli confida che il progetto di legge che ha
l'onore di presentarsi, informato sugli es-
posti principii, otterrà la Vostra es-
plorazione, come quello che è dritto

ed attuare il provvedimento che
sopra ogni altro è reclamato dalla
condizione attuale dei nostri
porti marittimi.

N.º 126

Progetto di legge
presentato dai Ministri della Marina
e dei Lavori pubblici
nella tornata del 2 Maggio 1873.

Esposizione dei Porti dello Stato.

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

ETC. ETC. ETC.

I Ministri Segretarii di Stato delle Finanze e dei lavori pubblici sono incaricati di presentare al Parlamento il seguente progetto di legge e di sostenere la discussione.

Articolo 1°.

M Ministro dei lavori pubblici faccia procedere all'escavazione dei Porti dello Stato mediante un'imprendita in appalto in base del Capitolato unito alla presente legge.

Art. 2.

*L*a somma che a favore del detto Capitolato e secondo il procedere dei lavori si renderà necessaria per far fronte alla spesa di escavazione per i porti di prima Categoria in ciascuno degli otto anni che dura l'impresa, sarà iscritta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in speciale Categoria sotto il titolo « Escavazione a profondità normale e manutenzione del fondo dei porti di prima categoria ».

Art. 3.

*L*e quote di concorso in detta spesa per lo scavo dei porti di prima Categoria, a cui a termine di legge sono chiamate le Province, città o Borgiate faranno versate nelle Casse delle regie Finanze, e verranno stanziato in apposita Categoria del bilancio generale attivo.

Art. 4.

*L*a spesa che dovrà sostenere lo Stato per il concorso a termine di legge nelle escavazioni dei porti di seconda Categoria verrà stanziata in apposito articolo della Categoria del bilancio dei lavori pubblici intitolato: « Concorso dello Stato nei lavori da eseguirsi nei porti di seconda Categoria ».

I Ministri delle finanze e dei lavori pubblici sono incaricati dell'esecuzione della presente legge.

Vittorio Emanuele

Palermo C. Corradi

Articoli	Unità di Conto	Indicazione dei Lavori	Prezzo
<p><i>Elenco dei prezzi da corrispondersi per ogni metro cubo di materi e estratte dal fondo dei differenti Porti dello Stato trasportate e versate fuori dei medesimi alla distanza di 2. Kilom.</i></p>			
1.	Ogni metro cubo	<p><i>Di fango, arena, ghiaja, argilla e simili materie di media consistenza estratte dal Porto di Genova da qualunque profondità non maggiore di otto metri, trasportate e versate come sopra.</i> L</p>	1. 07
2.	id. id.	<p><i>" Puro tufo compatto di forte consistenza estratto dal Porto di Anzi dalla stessa profondità, trasportato e versato alla medesima distanza, il taglio del tufo non dovendosi internare per un'altezza maggiore d'un metro.</i> L</p>	2. 61
3.	id. id.	<p><i>" Fango, sabbia, minuta ghiaja e ciottoli da estrarsi dal Porto di Savona da una profondità non maggiore di sei metri, trasportate e versate come sopra.</i> L</p>	1. 01
4.	id. id.	<p><i>" Fango, ghiaja, sabbia, alga, argille e simili estratte dalla Darsena di Sillafanca da una profondità non maggiore di otto metri, trasportate e versate come sopra.</i> L</p>	1. 07
5.	id. id.	<p><i>" Ghiaja, fango, pietre, etc e simili materie estratte dal Porto di Nivra da una profondità non maggiore di sei metri, trasportate e versate come sopra.</i> L</p>	1. 01

Articoli	Unità di Conto	Indicazione di Lavori	Prezzo
6.	Ogni metro cubo	Di fango, alga, sabbia e simili materie di media consistenza estratte dal Porto di Cornis da una profondità non maggiore di sei metri, trasportate e versate come sopra. ————— L.	1. 01.
7.	id id	" Argilla e tufo fortemente compatto da estrarsi dal Porto di cui dianzi da una profondità non maggiore di sei metri, trasportata e versata come sopra, il taglio nel tufo puro non dovendo inter- narsi per un' altera maggiore di un metro. L.	2. 46.
8.	id id	" Fango, alga, sabbia e simili materie di media consistenza estratte dalla Darsena di Cagliari da una profondità non maggiore di sei metri, trasportate, e versate come dianzi. ————— L.	1. 01.
9.	id id.	" Ghiaja e sabbia estratte dai Porti di S. Pietro, Inghia, Porto Maurizio, Diano, da una profondità non maggiore di 5 metri, trasportate e versate come sopra. ————— L.	0. 97.
10.	id id.	Sabbia, argilla e fango estratto dal piccolo porto di S. Giovanni da una profondità non maggiore di metri 5. 50. trasportate e versate come dianzi. ————— L.	0. 97.
11.	id id.	Sabbia, fango, piccole pietre estratte dal Porto di Camogli da una profondità non maggiore di metri 5. 50. trasportate e versate come sopra. ————— L.	1. 01.
12.	id id.	Sabbia, fango, e simili materie di media consistenza estratte dal Porto di Portofino da una profondità non maggiore di sei metri trasportate e versate come sopra. ————— L.	1. 01.

Articoli	Unità di Conto	Indicazione dei lavori	Prezzo.
13.	Cgni metro cubo.	Delle simili materie estratte dalle diverse Stazioni del Golfo della Spezia e da una profondità come dianzi, trasportate e versate alla detta distanza. S	1. 01.
14.	id id	" Sabbia, fango, alghe e simili materie estratte dai porti di Elghiso e Terranova da una profondità non maggiore di metri cinque, trasportate e versate come sopra. S	0. 37.
15.	id id	" Fango, alghe, sabbia, pietre etc. e simili materie estratte dal Porto dell' Isola Maddalena da una profondità non maggiore di 6. metri, trasportate e versate come sopra. S	1. 01.
16.	id id	" Fango, alga, sabbia, pietrame, terra e simili estratte da qualunque Stazione del litorale dei Regii Stati non enumerati nei precedenti articoli, da una profondità non maggiore di sei metri, trasportate e versate come dianzi. S	1. 01.

Capitolato e Appalto

1. L'oggetto del presente elenco e Capitolato si è quello d'effettuare la scavarazione dei Porti dello Stato, estraendo dal fondo dei medesimi tutte le materie che s'ad'acqua, non solo per conservare i fondali nello stato attuale, ma e ridurli e mantenerli eziandio alla profondità stabilita nell'unito Elenco quale è richiesta dalle esigenze del Commercio marittimo.
2. L'appalto di dette scavarazioni si apre sull'elenco dei prezzi uniti a questo capitolato, i quali serviranno di base alla valutazione dei lavori.

Che sarà durativo per anni otto.

Le offerte verranno presentate in iscritte scritte, e l'impresa sarà deliberata a quegli, che abbia fatto il ribasso maggiore di un tanto per cento su tutti i prezzi dell'elenco suddetti, non ammettendosi offerte, che portino per ribassi differenti per uno piuttosto, che per un altro porto, o qualità di scavazione.

3. I concorrenti all'appalto dovranno presentare un certificato d'idoneità rilasciato dagli dalla Direzione dei lavori marittimi del Regno ovvero un certificato di avere in altri Stati eseguiti lavori del genere di quelli di cui si tratta rilasciato dagli Uffici tecnici degli Stati medesimi, e riconosciuto valido ed attendibile dalla suddetta Direzione.
4. Saranno concesse facoltà ai concorrenti all'appalto di praticare tutti quegli scandagli ed esperimenti, che ravviseranno necessari, per accertarsi della natura e tenacità delle materie componenti il fondo dei Porti, onde possano attendervi con perfetta cognizione di causa, ma una volta deliberato l'appalto, non avrà diritto l'Impresario di elevare alcuna contestazione o reclamo intorno alle particolarità che fosse per presentare lo scavo, ma dovrà attenersi a quanto è prescritto nelle presenti ricevendo per i diversi generi di scavo ben determinati e distinti, i prezzi corrispondenti quivi stabiliti.
5. La somma a spendersi per siffatta opera in quel decorso di tempo ed ai prezzi precedentemente stabiliti ai differenti articoli dell'elenco è ragguagliata in complesso a quella di lire 1,700,000. 00. e ciò per gli effetti relativi alla forma e conseguenza dell'appalto.
6. I concorrenti all'appalto per esservi ammessi dovranno presentare un certificato della Caserma provinciale di Genova, o di quella di Torino, e avrivi depositata la somma di L. 60,000. 00. in effettivo o in rendite dello Stato, o in vaglia di persona stabilita nello Stato, riconosciuta idonea ed accetta.
7. Saranno a carico dell'Impresario tutte le macchine, attrezzi, riparazione delle medicine, magazzini, soste, combustibili, materie grasse ed oleose.

ed ogni spesa sia diretta, che indiretta necessaria all'effettuazione ed esportazione dello Scavo pel quale gli verrà corrisposto in compenso d'ogni spesa, il solo prezzo l'elenco relativo alle materie scavate ed al Porto da cui verranno estratte.

8. Saranno pure a carico dell'Impresario tutte le spese d'appalto, contratti, copie, carta da bollo, ed insinuazioni.
9. Costo deliberato l'appalto, l'Impresario per quarantiglia del medesimo, dovrà presentare una cauzione per l'ammontare di L. 200,000. cc. consistente in ipoteche di beni stabili nelle Provincie di terraferma del Regno, od in deposito di danaro o di cedole ~~fruttanti~~ di L. 200. valutate al pari se fruttanti al 5 o 6% ed a 75 se al 3 o 4%.
Qualora l'Impresario non presentasse nel termine di un mese dopo la deliberazione dell'appalto la suddetta cauzione, andrà soggetto alla perdita del deposito delle lire 60,000. cc. fatto all'atto della sua sottomissione come all'art. 6.^o
10. L'Appaltatore nel termine di sei mesi dopo l'approvazione del contratto, dovrà essersi provveduto di una prima parte delle macchine a vapore ed altri mezzi d'opera, che sia sufficiente per estrarre dal Porto di Genova, e trasportare un volume di materia di seicento metri cubi al giorno se del primo genere indicato nell'art. 1.^o dell'unito Elenco, e di metri cubi 280. se del secondo genere di materia indicato all'art. 2.^o dell'Elenco medesimo, e dovrà allora dietro ordine del Direttore dei lavori accingersi immediatamente ad intraprendere la scavazione.
11. Dopo altri due mesi successivi egli dovrà essersi provveduto altre macchine, che unitamente alle antecedenti siano atte a scavare in totalità 1200. metri cubi al giorno se del primo genere, e 500. se del secondo, e così proporzionatamente se le materie estratte sono di due generi.
12. Sarà facoltativo all'Imprenditore di provvedersi di tutte le macchine relative ai due articoli precedenti nei primi sei mesi, e procedere quindi tosto alla scavazione delle quantità accennate nel precedente art. 11.
13. Il valore totale dei macchinismi di scavazione ora accennati dovrà essere approssimativamente di L. 480,000. e sarà determinato da due Ingegneri, uno per parte dell'Amministrazione, ed uno per parte dell'Imprenditore, ed ove questi non potessero andare d'accordo, la stima sarà fatta da

B

- un terzo Ingegnere, eletto dal Presidente del tribunale di Commercio di Genova?
14. L'introduzione nello Stato delle anzidette macchine, ed attrezzi relativi, sarà
avuta da ogni dritto di Dogana?
15. Quando l'appaltatore avrà fornita la prima parte del materiale di cui all'art. 10.
ed avrà con essa incominciata le scavarioni, egli sarà svincolato dalla cauzione
restando invece vincolato ed ipotecato a garanzia del contratto il materiale
medesimo.

Quando poi avrà fornita anche la seconda parte del materiale, gli sarà
pagata un'anticipazione di L. 200,000 in contanti sulle rate di lavoro nel modo
che si dirà in seguito, ed a garanzia del contratto resterà allora vincolato ed
ipotecato tutto il materiale del valore di L. 200,000 sino al termine dell'appalto.

16. Ripresi dell'elenco, che va unito a questo capitolato l'Appaltatore non potrà
essere obbligato a scavare a profondità maggiori di quelle indicate nell'Elenco
medesimo, le quali non superino li metri otto nemmeno nel porto di Genova?
Ettavolta una parte delle macchine d'escavazione messe in opera dalla
impresa dovrà essere capace di scavare sino alla profondità di metri dieci,
riservandosi l'Amministrazione, quando le occorre la facoltà di portare lo
scavo sino a tale profondità in qualche parte del detto Porto di Genova.

In questo caso però lo scavo compreso fra otto e dieci metri di profondità
verrà valutato il dieci per cento di più.

17. La profondità negli scavi si misura sotto il livello della marea comune
stabilito per il Porto di Genova a metri 0, 60. della scaletta della R. Darsena?
Negli altri Porti la profondità si riferiranno a capi saldi indicanti
l'altezza media delle acque ordinarie, i quali capi saldi verranno preventi-
vamente stabiliti dall'Ingegnere Direttore dello scavo di concerto col capitano
del Porto.

18. Tutte le macchine di cui dianzi dovranno essere mantenute in buono stato, riparate
a spese totali dell'appaltatore, e tutte esclusivamente applicate al lavoro
della scavarione, e se taluna di esse fosse resa inservibile verrà sostituita con
altra eguale.

19. Trascorso il termine fissato negli articoli 10. 11. 12. per la provvista delle macchine

ivi accennate, e l'impresario non avendo totalmente adempito al disposto dai medesimi, sarà constatato il fatto mediante processo verbale redatto per cura dell'Amministrazione ed in contraddittorio dell'appaltatore, il quale ove non vi concorra dietro avviso arduo sarà riguardato come assente e dal giorno della redazione del medesimo processo verbale l'impresario incorrerà in una multa giornaliera di tre cento per primi dieci giorni di ritardo, di cento cinquanta per dieci giorni successivi, di trecento per la terza decina di giorni, e di cinquecento per ogni giorno successivo. Nel caso in cui il ritardo fosse prolungato oltre i trenta, e sino ai sessanta giorni, l'importo di queste multe sarà scontato colla equivalente quantità di lavoro.

20. Quando il ritardo oltrepassi i giorni sessanta, il contratto è sciolto di pieno diritto, e l'Amministrazione potrà stipulare un nuovo appalto anche a prezzi maggiori a maggiori spese dell'appaltatore.

21. Sarà in facoltà del Governo di far praticare la scavarione in quei porti dello Stato tanto in Terraferma, che di Sardegna, dove, e quando crederà opportuno, e per le quantità, che ravviserà necessarie ai prezzi dianzi stabiliti.

A tale oggetto l'impresario ricevendone ordine per iscritto dal Direttore, nel termine di un mese successivo all'ordine emanato, tostochè il tempo lo permetta, spedisca le macchine sul luogo, e procederà a tale scavarione.

22. Saranno a carico dell'appaltatore tutte le spese occorrenti pel passaggio delle macchine da uno ad altro Porto, come pure tutte le avarie che potessero occorrere alle medesime tanto nel tempo delle scavarioni come in quello dei viaggi, sia andio causate da forza maggiore.

23. In compenso sarà corrisposto all'impresario per ogni passaggio di un macchinismo qualunque completo di scavarione, composto di Cavafango, Rimorchiatore e Botte, da uno ad altro porto di Terraferma o di Sardegna L. 1200. tale somma sarà raddoppiata, se il passaggio succede dalla terraferma alla Sardegna e viceversa.

24. Inoltre tosto che le macchine abbiano intrapreso la scavarione in qualunque dei Porti, tranne in quelli di Genova e di Savona, l'Amministrazione non potrà farlo passare ad intraprenderla in altro Porto, se egli non lo

acconsenta e se non dopo che sia stata estratta da quello almeno la metà di tutte le materie, che se ne devono estrarre, la quale è prossimamente indicata negli art. 53. 54.

25. Dal Porto di Genova e di Savona ciascun macchinismo di scavazione non potrà farsi passare in altro Porto, se non abbia effettuato la quantità di 150. mila metri cubi a Genova, o di 50. mila a Savona.
26. Nella effettuazione degli scavi dovrà l'Impresario uniformarsi esattamente agli ordini e disposizioni emanate dal Direttore delle opere, scavare in qualunque parte di Porto gli venga assegnata, e non variare luogo senz' un espresso ordine di quello.
27. Le zone dove si devono effettuare le scavarioni, e lo spazio necessario per giungervi dal largo colle bette e rimorchiatore, sarà fatto sgombrare dai navigli il giorno innanzi a quello in cui l'Impresario dovrà andarci a lavorare.
Un'ordinanza nel Porto sarà in tutti i giorni di lavoro a disposizione dell'Impresario per fare mantenere libero quello spazio.
28. Per norma generale ogni zona di scavo intrapresa, sarà portata a compimento di seguito, spingendo la scavazione fino alla profondità totale, che deve conseguire. Potrà però dopo regolato il fondo ad una data profondità minore della normale prescritta, sospendersene in qualche caso il completo approfondimento per estendere invece l'escavazione in altra zona nella quale le circostanze abbiano fatto conoscere l'urgenza di lavorarvi.
29. Se per cause impreviste ed accidentali ingesse cambiar luogo di scavazione, l'Impresario non potrà farlo di moto proprio, ma dovrà rendersi inteso il Direttore, il quale riconosciuta la circostanza, darà le sue disposizioni in proposito.
30. Se contrariamente al disposto del precedente articolo l'Impresario si permettesse di cambiar posizione, ed effettuare scavarioni in luoghi, altri che quelli che gli siano prescritti, non gli verrà tenuto conto di tale scavazione, nè corrisposto per essa prezzo di sorta.
31. In quanto al modo di tenere disposte, orneggiare e regolare le sue macchine, dovrà l'Impresario esattamente uniformarsi ai Regolamenti di Piria di Porti, ed alle prescrizioni dei Comandanti dei mesiimi.

32. Nessun diritto di Stazione, ancoraggio, fano, od altri di Porto il Impresario dovrà pagare per le macchine e barche qualunque addotte alla scavazione.
33. Tutte le volte che tali macchine e barche verranno essere introdotte in bacino da Lorenaggio per usi riparati sarà data facoltà all' Impresario di farle entrare nel bacino della Pi^a Marina in Genova o della Franca, senza pagamento di alcun diritto, tostochè il bacino sia libero, ma non avrà ragione a veruna indennità per ritardi se i bacini fossero in riparazioni, od occupati da altri legni. Saranno a carico dell' Impresario le spese di combustibile, materie grasse ed oleose, manovali, e spese occorrenti agli esaurimenti del bacino nel tempo che egli se ne servirà.
34. Le materie estratte, verranno trasportate nei siti ed alla distanza che verrà stabilita dal Direttore degli scavi, tale distanza però non potrà essere maggiore di due chilometri dalla bocca del Porto.
35. Pel trasporto delle materie l' Impresario provvederà delle barche a valvola di una capienza adattata, le quali dovranno sempre essere mantenute in istato perfetto, affinché nel tempo del tragitto non grandano le materie da cui sono caricate. Le medesime saranno munite dei necessari tubi di scolo, affinché il porro di capienza delle materie, si possa completamente svotare dalle acque.
36. Tali barche entrando in arione per la prima volta, verranno caricate esattamente colla quantità di materia, di cui sono capaci di ciascun genere. Si misurerà geometricamente il volume di questa materia, priva d'acqua, e verrà fissata la linea d'immersione a cui sono ridotte le barche così caricate mediante due bolli metallici affissi nelle ruote di poppa e di prua corrispondenti due a due alla linea d'immersione dovuta al carico di ciascun genere di materie.
37. Se fatta operazione verrà ripetuta per un batello ogni qualvolta abbia subito una riparazione tale, che possa avere variato la sua tramoggia o la sua linea di immersione, e per ogni passaggio da uno ad altro Porto.
38. Quindi, quando nel lavoro successivo tali barche ricevendo i prodotti della scavazione siano arrivate alla corrispondente linea d'immersione od il loro carico sia portato e versato come è detto all' art 36. si porterà in contabilità il volume di scavo, di cui sono capaci, come se fosse determinato geometricamente.

39. Ogni barca, che venisse scaricata ad una distanza minore di quella all'art. 34. prescritta, o in luogo diverso da quello stabilito, non verrà portata in contabilità, né pagata all'Impresario, eccettuato nei casi di forza maggiore.

40. Nel successivo carico delle barche da trasporto si procurerà che ciascheduna barca sia caricata di materie corrispondenti ad un sol prezzo.

Quando però nel passaggio da un fondo all'altro di diversa natura, avvenga che per compiere il carico di qualche barca abbia convenuto mettervi materie, a cui sono assegnati prezzi diversi, si valuterà la barca intera al prezzo della materia prevalente in quantità.

41. Ogni barca carica di materie, prima di essere avviata al luogo di scarico, sarà riconosciuta dall'incaricato dell'Amministrazione in contra d'istorio dello Impresario, se contiene effettivamente la quantità di materie di cui è capace per essere poi portata in contabilità. Per qualunque barca che fosse stata trasportata al luogo di scarico, senza essere stata riconosciuta non verrà corrisposto prezzo di sorta.

42. Altro Impiegato dell'Amministrazione veglierà a che lo scaricamento delle materie sia fatto nei luoghi prescritti. A tale effetto uno degli impiegati resterà costantemente a bordo del Cavafango, ed un altro a bordo del Primorchiatore, e l'Impresario porrà a loro disposizione due camerini arredati.

43. Le piccole pietre, che si estraessero nel corso della scavazione, miste alle materie d'ogni genere, saranno considerate come materie del genere medesimo, a cui vanno unite.

Che se l'Impresa sarà chiamata ad estrazione di grosse pietre, di scogli, di scafi di bastimenti affondati, o di resti di antiche palificate, dovrà prestarvi coi mezzi occorrenti, ma per questi speciali lavori saranno stabiliti d'accordo, prezzi equi: ed in caso di dissenso si procederà come all'art. 13. senza che però l'appaltatore possa frattanto sospendere i lavori.

44. L'Amministrazione cederà all'appaltatore le attuali macchine, che servono per lo scavamento a vapore del Porto di Genova, composte d'un cavafango, un Primorchiatore, e quattro bette coricate di loro attrezzi ed ormeggi nello stato in cui si trovano, e l'Impresario sarà in obbligo di accettarle al prezzo

che verrà stabilito da due Ingegneri, uno per parte dell'Appaltatore, e l'altro per l'Amministrazione.

45. In caso che questi due non potessero andare d'accordo nel determinarne il prezzo verrà delegato dal Tribunale di Commercio di Genova un terzo Ingegnere, il quale determinerà il valore di esse macchine, per cui l'Appaltatore dovrà assoggettarsi a riceverle.
46. Tale valore verrà unito alle somme di cui all'art. 18. anticipate all'Impresario, e si sconterà mediante tanto opera di scavazione.
47. Le macchine ora indicate dovranno ripararsi dall'Impresario nel termine di mesi sei successivi, ed essere quindi impiegate nelle scavarioni in aumento a quelle prescritte negli articoli 10. e 11.
48. In fine d'ogni mese si regolerà la contabilità delle scavarioni, e verrà rilasciato alla impresa un certificato di pagamento per l'importo dei lavori effettuati nel corso del mese decorso. Sui primi certificati però e fino a completa estinzione delle somme, che l'Amministrazione ha anticipato all'impresa in forza dell'articolo 18. e del valore dei macchinismi cedutigli come all'art. 46. e delle multe finalmente in cui fosse incorso a termini dell'art. 19. gli verrà fatta su questi primi certificati la ritenuta del 25. p. %.
49. Quando col mezzo delle ritenute del 25. p. % sui certificati di pagamento del lavoro effettuato praticate in forza dell'art. precedente restino estinte le somme in esso articolo accennate, sarà fatta sui certificati successivi di pagamento una ritenuta del 10. p. %.
- Tale ritenuta qualora l'impresa proceda regolarmente nell'osservanza del contratto, verrà pagata all'Impresario al termine di ogni anno.
50. Tutti gli oggetti di qualche valore, che l'Impresario ritrovasse nelle materie estratte dal fondo del mare, verranno considerati come ricuperi marittimi, ed avrà un diritto proporzionale sul loro valore, quale è stabilito dalle vigenti leggi.
51. L'Amministrazione garantisce all'Impresa un lavoro non minore dell'importo delle lire 200/m per ogni anno, valutato ai prezzi del deliberò. Essa però potrà esigere dall'Appaltatore un lavoro fino a 220/m lire annue senza aumentare i prezzi. Potrà anche esigere un lavoro ancora maggiore sino allo

B.

importo di 300 mila; ma in questo caso dovrà darne avviso all'impresa tre mesi prima, affinché l'impresa stessa possa provvedersi, se le occorrono, di maggiori mezzi. Il più lavoro fatto oltre le L. 220/m sarà calcolato all'appaltatore coll' aumento del dieci per cento sui prezzi di delibera.

22. Nell'effettuazione degli scavi in vicinanza delle opere murali dei porti, l'Appaltatore sarà responsabile dei danni, che queste opere dovessero a risentire, quando risulti, che nell'effettuare gli scavi medesimi, eoli non siano uniformate esattamente alle prescrizioni del Direttore dei lavori non abbia sospeso lo scavo ai primi indizii di danno, o il danno stesso sia stato causato per negligenza di lui, o di suoi agenti.

23. Le quantità di scavo da farsi in ciascuno dei Porti dello Stato sono prossimamente le seguenti:

Nel porto di Genova	_____ metri cubi	946,000	00
id. Savona	_____ " "	140,000	00
. Darsena di Villafranca	_____ " "	25,000	00
. Porto di Rizza	_____ " "	30,000	00
" id. Porto Torres	_____ " "	70,000	00
" id. Cagliari	_____ " "	25,000	00

24. L'Amministrazione in forza dell'art. 21. avrà facoltà di fare intraprendere e compiere scavarioni nei Porti indicati all'art. 23. non solo, ma bensì in ogni altro porto e rada dello Stato, e fra i quali si indicano frattanto:

Il Piccolo Porto di S. Giovanni a S. Spirito	_____ metri cubi	3,000.	00
Il Porto di S. Orsola	_____ " "	25,000.	00
id. Porto Maurizio	_____ " "	25,000.	00
id. Oneglia	_____ " "	10,000.	00
id. Camogli	_____ " "	6,000.	00
id. Portofino	_____ " "	7,000.	00
id. Alghero	_____ " "	15,000.	00
id. Cala Favetta all' Isola della Maddalena	_____ " "	10,000.	00
Le Stazioni del Golfo della Spezia	_____ " "	30,000.	00

55. Se la quantità di materie che si farà scavare in qualunque dei detti Porti, e rade non arrivi ai diecimila metri cubi sarà accordata all'Impresario un'indennità per la perdita di tempo ed una minore indennità sarà accordata quando la detta quantità starà fra i 10^m ed i 20^m mila metri cubi.
56. Tale indennità quando le macchine, che vi effettueranno la scavarione vi sieno passate da uno ad altro punto del litorale di Terrafirma, ovvero da uno ad altro punto del litorale di Sardegna, sarà di lire 600. nel primo caso, cioè quando la scavarione effettuatasi sia minore di metri cubi diecimila per ogni macchinismo completo di scavarione, composto di cavafango, Rimorchiatore, e barche di servizio, e di L. 300. nel secondo caso, quando la scavarione effettuatasi superi i 10^m e non arrivi ai 20^m metri cubi.
57. L'indennità di cui all'articolo precedente sarà in ambi i casi raddoppiata, se le macchine di cui è caso, saranno passate ad effettuare la scavarione direttamente dalla terraferma in Sardegna e viceversa.
58. Tutte le Stazioni, e Porti del Golfo della Spezia sono considerati come un solo porto, e l'indennità di cui agli articoli 55. e 56. non avrà luogo per il passaggio delle macchine dall'una all'altra di esse.
59. L'indennità di cui agli art. 55. e 56. neppure avrà luogo, quando le macchine ora dette passeranno dal Porto di Pirra a Villafranca al Porto di S. Giovanni, da Camogli a Portofino.
60. L'Isola della Maddalena s'intende fare parte dell'isola di Sardegna, e ciò per le conseguenze degli art. 55. 56. e 57.
61. Occorrendo, che l'Amministrazione in taluno dei Porti eccetto quello di Genova voglia fare spingere la scavarione ad una profondità nel limite di due metri maggiore di quella a cui si riferiscono i prezzi notati nell'elenco, sarà corrisposto all'Appaltatore dieci centesimi di più oltre il prezzo ivi notato per ogni metro cubo di materie scavate.
62. Nel porto di Porto Cervo, però, se le materie saranno del secondo genere, nel caso precedente il prezzo si aumenterà di 0,20. per ogni metro cubo.
63. Saranno a carico dell'Appaltatore tutte le avarie e danni che potesse arrecare ai bastimenti altrui, gomene e corpi morti.

64. Il prodotto giornaliero della scavazione, coi macchinismi notati agli art. 10. 11. 12. si constaterà dietro l'osservazione di 10. giorni di lavoro fatto eseguire ai medesimi ciascuna giornata constando di 10. ore di lavorazione, e se il totale prodotto giornaliero non arrivando ai mille duecento metri superi però i mille, si intenderà sufficientemente adempito agli articoli medesimi, e non potrà avere luogo l'effetto degli articoli successivi 19. e 20. relativi alla multa da incorrersi dall'Impresario per inadempimento di essi, tale prova dovendo farsi nel Porto di Genova ad una profondità di sei metri sopra materie del primo genere alle quali si riferisce l'articolo 1. dell'Ornato.
65. In caso che nel corso dei lavori l'Imprenditore desistesse dall'impresa prima del tempo, o nel caso in cui non adempisse tutti e singoli gli obblighi del suo contratto, anche dopo due intimazioni fattegli per iscritto dal Direttore dei lavori, l'Amministrazione avrà facoltà di fare procedere l'Ufficio all'effettuazione degli scavi ad economia o procedendo ad un nuovo appalto, in tutti i casi a maggiori spese dell'Impresario. In tal caso riterrà tutto il materiale dell'appaltatore, e se ne servirà, e col restante valore di quello, dopo di essersi rimborsata di quanto ancora rimaneva in credito delle somme corrisposte all'Impresario a termini degli art. 13. 16. e 18. e coi decimi di ritenute sulle rate compenserà le maggiori spese, che avrà dovuto incontrare per dare compimento ai lavori appaltati.
66. I carporti rimorchiatori, ed altri macchinismi provveduti dall'impresa, non che quelli stati ceduti dall'Amministrazione con pagamento a termini dell'art. 14. e successivi, finita l'impresa resteranno di proprietà dell'appaltatore.
67. Si intenderà sciolta l'impresa, e vincolati i macchinismi dalla garanzia dopo seguita la collaudazione generale dell'opera.

Genova il 14. Luglio 1832.

Il Luogotenente del Genio
G. Bianchi

V. Il Maggiore del Genio Direttore
Sciro

68. Articolo addizionale | Vidi retro

68. *Compiuta* Dopo gli anni otto l'impresa a cui si riferisce il presente capitolato d'appalto, se la successiva impresa della manutenzione della profondità dei Porti non fosse conceduta in appalto allo stesso Impresario, l'Amministrazione si obbliga di acquistare da lui, ed egli si obbliga di averle, a scelta dell'Amministrazione medesima, due unite complete di macchinismi, composte ciascuna di curaporto e rimorchiatore a vapore, colle occorrenti botte ed attuari, tutte in buono stato, e tale da poter durare sicuramente in servizio, almeno durante un altro periodo di anni otto.

Alla relativa stima si procederà a termini dell'articolo 13. di questo capitolato.

Corino addi 29. Aprile 1853.

Il luogotenente del Genio
alla sezione dei Porti
G. Bianchini

Visto: Il Ministro dei lavori pubblici
Palenaga