

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme,

Duca di Savoja, di Genova,

Principe di Piemonte, &c. &c.

S'è bbinato ordinato ed emisso che il seguente progetto di Legge sia presentato alla Camera Legislativa dal Ministro Delli Serragli che incarichiamo di trasportare i motivi e di sostenere la disegnazione contenuta nel dittuato progetto.

- Articolo 1. -

Si autorizza la Spesa Straordinaria ancora da lire 400 milioni non autorizzata nella legge per pubblicizzare il solo anno del 1857. Si manda di imporre le quattro sezioni di comune fornita del progetto di spese intitulato "Spese straordinarie per la costruzione della strada di mare da Genova a Savona" del 10 gennaio 1857.

- Articolo 2. -

La Spesa straordinaria verrà stanziata nel vistame del Ministro dei Lavori pubblici riportandone come segue:

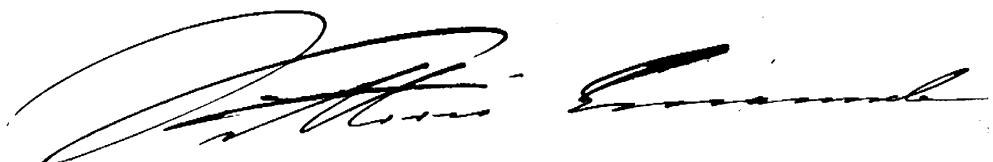
Bitanico 1856.	XV 1857.
1857.	400.000.-
1858.	" 400.000.-
1859.	" 400.000.-
1860.	" 400.000.-
1861.	" 400.000.-
	<u>1.600.000.-</u>
	<u>4.000.000.-</u>

- Articolo 3. -

Per l'applicazione della parte di Spesa cui si sono sopra accennati al Bitanico 1856. Verrà aperta nel vistame univocamente apposita Calovaria sotto il Sig. genitore e sotto l'autorizzazione e bancheggiamento del solo ministro del Portofino.

Dopo

1856.



MINISTERO DELLE FINANZE

Direzione Generale del Tesoro

Reg. d. legge n. 11^o 46.
presso il Min. delle Finanze
adatto da 9 Maggio 1816.

Signori Consulenti

Specie di D. per prolungamento
de' moli nuovi del Porto di Genova

Le circostanze finanziarie col paese
fatti negli ultimi anni riguardo sia
gravi nella circumstancia di costituita
guerra non lasciano costretto il Ministero
Pir. Com. Pallini a continuare il suo
Bilancio nei più ristretti limiti e a
una scorsa somma di appropiamento
di fondi che per lavori più prosciugati
e di più dilazionata esecuzione e
profitto ha, ma che ora si viene proponendo
sarebbe stata già molto più
sottratta all'appropriazione del Parlamento
Il Ministero non crede che faccia
d'ultra entrare in molte considerazioni
per dimostrare l'alta importanza
e utilità che se ne attribuisce.

È chiunque conosca le circostanze
del Paese dal Porto di Genova si farà
chiaro che quantunque in natura
s'arrebbiasi talmente concorso
a fine di questo voto sono stati fin
impraticabili i più piccoli e più riducibili
che si potessero e poi è tuttavia insicuro
d'aver conseguito questi voti fino
a quel punto di cui è possibilmente

in cui, in difesa della grande
opportunità della sua situazione, reso
sempre, maggiore e proposito, non
sempre più felice, avversario. Dappoi che
riservava una edicaria difficoltà si risuppone
a spingersi sino alle pietre una grande
linea di strada ferrata, la quale unisce
le istituzioni del Governo e le precedente.
dell'epoca nostra, proponeva da ogni
verso d'industria e di conoscenza, con
gratitudine a quelle degli Stati limitrophi
riserva una delle più importanti linee
del continente Europeo.

Il quale progetto era stato che apriuna
al commercio di Genova tanta facilità
molti più estese comunicazioni per
la via di terra e aggiungeva la pro-
sperità di quella migliore estensione
che farà data al canale della sua
navigazione marittima in conseguenza
del taglio dell'Istmo di Suez, supponendo
che l'edificio opere meno gigantesca
di meno dispendiosa esecuzione di quanto
da alcuni si presugna e che gioverà così
altamente a diffondere la civiltà fra
molte barbare e roste popolazioni ed
a vantaggiare i mercantili interventi delle
Nazioni civili, da procurarle nell'opi-
zione universale un favore che
rincara le opposizioni che per avvertire
potesse essere sollevate contro da
qualche parte.

L'inusitatazza del porto di Genova
a corrispondere a tanto avvenire non
può già da troppa ristrettezza del
suo bacino ma soprattutto dacché
la vasta parte occidentale del bacino
è difficile tanto più facile si presenta

altro esempio di detto contenuto come
si vede app. il muro e' poco resistente al tamaglio
e l'acqua ha spesso fatto danni alle

Sar' la qual cosa, minore anche questa
parte del forte posto stato fornita di calata.
E' rispettato l'approssimativo effetto prima
assolutamente, e' non solo in questi ultimi
anni si va in qualche tratto provvedendo
la pratica delle bastimenta nelle sue acque
cavalle stata in gran numero evitata.

(primo effetto della parte occidentale)
Del forte provvedono dall'insufficiente protezione
che viene procurata dai moli che si ragionano
l'invincibilità farsi che i bastimenti d'ogni
specie e' fortata, rimano a rischiarsi nella
parte orientale del forte dopo il bacino della
quale quest'unque nelle più forti tempeste
si riscontra gli pure dall'epoca la bocca del Porto
troppo esposta ai novelli più invincibili di
perito e' tutt'altro appai meglio sicuro e protetto,
ed aggiunge a questo effettuale vantaggio
quello d'internarsi per così dire nel pauroso
della Città, e d'offrire a questa più provate
comunicazioni per i fuochi depositi e magazzini.

Che da questo concorso quasi velutino dei
bastimenti nella parte orientale del forte
ne foggono gravi inconvenienti; primo cioè
quello di un tale ingombro che rende le
manovre marzali difficili e labilmente pericolose;
le operazioni di raccio e farcito spartale,
malagevoli, costose e tende le escavazioni
per lo Sprone del fondo; e finalmente ho per
questa ragione ten per il diffidato movimento
delle sabbie in un canale in cui tante sabbie sono
strettamente stipite più soggette ad infilazione
e ad insalubilità l'acqua che stagna nel bacino
sudfino, e a cui manca un'albastanza

Lavoro

affatto movimento.

Il quale cupido, i cui effetti si può sentire già da lungo tempo faticare, e che varrà ripetuto col crescere del movimento Commerciale e dell'aggrandirsi della città e quindi dei lavori murari, studiati i quali per quanta riguardo si possa infliggono pur sempre gravissimamente, nell'ambito di fondo del Porto, bisogna ogniunque le esigenze dell'igiene pubblica che pur varre facendo pur sempre maggiore, e che può una conseguente e totale crepidura civilità del cibo.

Colta concordanza va osservata col bacino del porto si fa evidente che il rischio ai gravi inconvenienti banevoli deve innanzi tutto consistere nel procurare alla pur parte occidentale quella piovosità i cui effetti atmosferici deve renderlo adatto all'ordinario. E' d'astimento i quali possono ricorrerarvi sì generalmente il bacino circostante piuttosto almeno in stallo e faranno operazioni commerciali che non è conveniente uno interrotto accostarsi agli scali e approdi più vicini al pubblico della città. Quodico questo risultato si propria conseguenza è evidente il grande utile che deriverà il commercio per le più facili e più economiche operazioni. E' carico scarico al solo Stato e alla città, nella più modesta e meno ripiena istituzione del bacino e quindi per la propria pulizia delle sue acque.

Il lasciarci da parte quei progetti i quali per la troppa vastità loro non permettono vantaggi proporzionali alle spese che si generano, fermiamo le idee per ciò che è in pratica e piena utilità e che si può con moderati mezzi ottener, non crediamo poterfi

zuccare in cattivo luogo che nelle piane attuali della capo
a compiere l'obbligo di una manutenzione
via guadagno della ~~guadagnino~~ è estremamente.

L'opinione che la ~~guadagnino~~ cui molti
sono in errore giuro, non avrebbe potuto essere
disegnata al certo si finiva per questa via comunque
di cui fuori, perché gli illustri progettisti gravitati
sulla ~~Scogli~~ e ~~Scogli~~ a alto grado. Sapoteva
il grande Faro nel 1806. C'incaricò di progettare
e preparare i lavori necessari al miglioramento
di questo Porto. Si' quando la Guerra di Sardegna
nel 1848, resse necessaria l'installazione delle gocce
che avevano fin' allora protetta la bocca del Porto,
una commissione ebbe posta così in appalto
alla Marica unica costituente della Marina
fu nominata nel Consiglio che per rediger
pieno il certo si finiva dopo lungo proieghere
al largo il molo nuovo fino a riportarla da
quella del vecchio; addossando il quale consiglio
sosteneva a studiare se non si dovesse innanzitutto
avanzare fin' detta scoglio.

E questi progetti infatti condussero ad una
prolungamento di 115 metri del molo vecchio
che fu seguito dal 1853 al 1854 e non fu
che dopo un'altra guerra marittima turca
che l'interessato del ultimo tronco del molo
nuovo che per l'estensione di 200 metri (G. obbl.)
compiessero nel 1856; opera questa che quan-
dunque ricordata a così scarsa esigenza
non dà per tali effetti così buoni e notevoli
che far presagire questi ben maggiori che se ne
avvenisse con esse inoltre più spesso prolungamento.

Non molti occorre da ciò che tanto sin
significante e proprio rifiutato si abbia di
ottenere nel miglioramento delle condizioni del
porto quanto più grande sarà il prolungamento
e il molo nuovo, giacché è a considerare

Cittorio

che la Cinta è un forte non senza fortificazioni.
Nella campagna del bacino dentro il quale i castelli
molti borghi piccini e borgheggianti e fortificati
e approvvigionati con munizioni, sia
d'ogni genere e varia facilità maggiore e minore.
E all'ingresso e all'uscita dalla Cinta del porto
e del portale che si fa in mappa, e che dove s'arruggiano
le mura non più ricche per antichezza fanno
riflesso, ma solo incalza dell'azione dei venti
un buon vento comune chiama un'altra comune
e' quella di un sufficiente libro morimento
delle scorse e accidentali murae incipice, quindi
piccone quanto più s'arruggano i moli protettori
dell'interno bacino tanto più cresce la diffidia
dell'ingresso E all'uscita di Costantinopoli l'appoggio
ci' abitati, rombi e' ruolo e tanto meno facile.
presso si fa il morimento delle muree, e serio
più buono il suintendimento delle acque, che stagnano
nel bacino così egli e' avvenuto e' però ha diuiso
nella lunghezza del molo che protegge il porto
e fatto atto nel complesso delle buone condizioni
del porto l'approvvigionare il quale potrebbe fare
ragione di esterioramente avvicinare di preferenza
l'acqua del porto stesso.

E' intorno a piccone la tranquillità dell'
interno bacino non messe in maggioranza del
prolungamento del Molo, e' dunque la spesa
creata in una proporzione molto maggiore,
sia per le maggiori profondità che s'incontrano sia per
la diffidia del lavoro che si fa con più gravi misure
che la tuba del molo e' levata in terra, al vicino
che anche nel polo ripreso della pianura cui capi-
menti riguardati e' innerrati nel corso ormai del binile
oltre il quale non avverrebbe spingere il prolunga-
mento del Molo perché il vantaggio non pran-
cherebbe la spesa.

Ma se si può prevedere che con una calza

meravigliosa nei punti del prolungamento e i molti
e i miei porti poste sulle vicinanze in cui troverà
quello di Genova si ottiene un notevole vantaggio
nella sicurezza interna del bacino, forza tuttavia
che la faccia e di riporto e più a maggiore
fornischiamente il libero movimento delle navi, non
si rende però possibile stabilire a priori quai finit
prolungamento che procuri il maggior effetto utile,
quando si mettono a giusto calcolo tutte le formidabili
condizioni da cui dipende la bontà di un porto.

Molte discussioni si fecero sin da lontano
sulla estensione che convenga dare al molo
nuovo di Genova e pare che l'opinione più
comune fosse di spingerne la linea la testa
350. metri di più. E non che questa opinione
che può ammettersi come abbastanza bene
fondata nella supposizione che neppure sicurezza
assegna a recarsi nelle altre opere del Porto parve
poter essere revocata in dubbio se avvenga che si
trovi opportuno avanzare forse ancora alquanto
il Molo Vecchio e convertire il prolungamento
del nuovo con qualche altra intenda operazione
che accresca sicurezza nello punto più insicuro
a Levante del Porto, traslando od almeno rife-
rindo quel movimento radente da cui deriva
la risalita; e quest'opinione fu infatti concepita
da un giudice nella marina competentissimo,
quando egli chiamato tra noi sviluppò quel
grande progetto di Darsena Commerciale di cui
se le utilità e meno proprie condizioni. Da
tempi han fatto sospettare la cessione, non
è addebito che abbia a riguardarsi come istra-
miente abbandonato e non abbia vanti tanti
migliori spese ripreso.

Se la continuanza di limitare per ora
il prolungamento del Molo a un solo tronco
di quella che fu in altri tempi Disputa,

si può a soli venti, agli uguali moli, farsi anche
intendere molto più lontano, per la rotta
construzione di uno o più punti e pezzi d'oppido
che si pongono insieme convenientemente in un'
ampia e continua calata, rientrante intorno
alla parte occidentale del Porto interrompere
la rotta e offrire ad un tempo i rifugi
che garantiscono i bastimenti contro i venti
che soffiano nella direzione della bocca del Porto,
e riunire così nell'isolato con una meno notevole
prolungazione del molo nuovo.

Oltre ogni dubbio potrebbe risultare sicura
una questione che attualmente è affatto critica,
e appunto qual pur siasi la lunghezza che
convenga assegnare al Molo per conseguire il
piuttosto compimento, secondo l'opera di natura
tale da non poterla sviluppare ad un tratto
su tutta la sua estensione, sia pure forza cominciare i lavori in un limitato tratto sopra la riva
e spingerli mano a mano innanzi al dunque
il lungo, si avrà l'opportunità di giudicar
meglio col fatto sperimentato che si ha con astute
e incerte giudizie a priori quando l'opera stessa
abbia raggiunto quel punto che apre una
sopportabile intesa agli interessi ancora
delle, il quale non convenga spingerla, sia pure
non aumentare più di lì brughi la spesa, sia
per non arrischiare che il Porto scoperchi in quegli
altri rispetti di cui si è fatto cenno.

Per ciò poi che si riferisce al molo stesso
opera, esso è stato corrisposto a quello che ha
l'esistente molo nuovo nei tratti in cui l'
esperienza ha dimostrato che fatta ammessa
berauda dimensione esso possiede tuttavia quella
robustezza che gli è necessaria per resistere ai
più violenti tempi di mare, e ciò tanto rispetto
alla parte subacquea quanto alla parte

15

superiore della prattura del Noto.

Arrivò

di dimissioni di queste, reso, scollato
in vero pubblici alquanto vacui, considerando
che nel Golfo di Giava le maneggiate non hanno
quella potente azione o cui arrivano in altri mari,
tuttavia è arrivò degli uomini d'arte che le invia-
rono apprezzate fino neppure per apicarsi contro
l'esito delle più straordinarie tempeste, e che gior-
no pure alla economia quando non si tenge
conto soltanto della Spesa di primitivo costitu-
tizio, ma risponde a quella della sua conservazio-
ne. Ulteriori vuol si considerare che l'uplice
è l'ufficio di un grande e lungo molo come
quello di cui qui si tratta, il quale deve esig-
solarmente proteggere il bacino interno contro
l'impeto delle tempeste, ma deve inoltre offrire
spazio bastante nella sua sommità e bandine,
per manovra di operazioni di commercio e consuntive.
E' più lo stabilimento di batterie per la difesa
del Porto.

Succede ai fini di costruzione era a decidere
se si parrebbe avvolto questo seguito in altri tempi
dei rapporti murati per costituire la parte
pubblica del molo, o se meglio cohersuisse ricorre-
re alle gabbie libere o piatta posta. E siccome
questo era il punto sul quale il rispetto alle
convenienze dei locali traeva le opposizioni più dirette,
così il Ministero stesso convintamente che una conve-
nzione speciale comporta degli uomini più provetti
e più intelligenti delle costruzioni di opere
Marittime e dei rapporti di queste colla mani-
guzione, prenderà a discutere questo argomento
maturamente. E dopo di ciò nel concreto parere
Il ruolo della Commissione fu quasi unanime
nel preferire il sistema delle gabbie libere, quello
cioè che è stato seguito in tutte le più grandi opere
dei nostri fiumi, e che ebbe ormai il più sicuro

e più economie ridurranno;

E in vero giova la Commissione che
e queste istime si è tenute dopo di solito
in molti luoghi ore. Ricordava negozi e
città per procurarsi i gradi magistri che
dovevano sbarcare da varie parti a diversi riposi
non si sarebbe cominciato come più tardi
preferiti in un certo nel quale non raro
fortunatissima circostanza offre le più belle passeggi
mi belli. Ed il porto supero, e consente chi profitte
di queste meraviglie calate che può richiedere
dalla facilità delle operazioni commerciali
si proponga stabilire una via ferrata di pratica
per trasportare una gran parte dei materiali delle
Cave fino al punto in cui vengono aperte suprigrotte
costituite con la maggiori probabilità economia
alla sollecitudine della facilità di costruire
l'opera nel modo più saldo e bene ordinato.
Le pietre che sono intorno al porto di Genova
forniscono appai cominciate a mafidi
pietra di trenta, quaranta e cinquanta
tonnellate, e ne forniranno quando si
separata soltanto a fine di ottener tonnellate
e più. Non vi è dunque bisogno di farvi
di caponi opia di preferire la formazione
di artificiali mololetti che tali nel porto
profondi riguardarsi i Caponi riempiti di
immobilia all'inizio del mololetti naturali
sostituirsi ad un materiale che costa soltanto
dalle 11 alle 15 lire alla tonnellata, come può
essere dell'altro dei prezzi nello al capitolo
d'appalto in materiale che quando si tira
conto della contestava legge del cassone
costerà meno in opera più che del doppio e
raggiungerà in alcuni casi il triplo ed in altri
tali proporzioni maggiori. Che se in questa stessa
proporzione non fosse per accapponfi il totale importo

E' nell' un capitulo la ragione se è che alcuni partiti
si spie sono venuti qui che si parla ora mai,
ma chi si parla col' altro sistema; ma l'autoritto
potrebbe in ogni caso non volgimento come i conformato
anche un' istituzione nominale degli ultimi lavori
fatti ai lati di Genova.

E' si vede gli ultimi 180 metri del prolunga-
mento del molo vecchio che si eseguì per luogo
di appena in parte casati rimanentemente dal
pavio in parte sopra raccordi vi si poggia, e che
fu però rifatto esteriormente con una gabbia di
grapi navi fatti era valutato a L. 2.000.000.
Questo alquanto vi più cosicché si può ritenere
che abbia importato L. 20 mila per ogni metro
corrente. E' l'ultimo prolungamento del molo
nuovo eseguito pur con cassoni in due tratti per
la complessiva lunghezza come sopra abbiano
detto di metri 60. costo circa L. 1.100.000. banchi
cadendo in fondo sensibilmente minore di quello
che si trova andando più al largo. Dnde si può star
certi che se fosse stato eseguito nell' maggior fondo, che
adesso comincia superiore, avrebbe anche egli pure
importato non meno di lire 20 mila in metro
lineare. Purò secondo il sistema adottato nel
progetto che si presenta l'opera costituita pro-
spiciente. Il prolungamento del molo non
costa più che L. 11.760. circa per metro lineare
cioè per tutti i 180 metri L. 211.080. in luogo
di 3 milioni che avrebbe importato impiegando
i cassoni in ragione di L. 20 mila per metro.

Ne certamente a dar preferenza ad un
sistema così costoso come è quello dei cassoni potrebbe
indurre la supposizione che le gabbie a graticcio
verso siano pressoché sufficiente stabilità per
sostenere la mole forza incombeente. Anche
di parlare dei moli di Marsiglia di Cete
di Duragouane del grande Breakwater

di pietra intrapreso e pietra, rivolto a cotto,
più interno ricominciato e compiuto apposita
un'enorme baracca lo aveva congiungato per
proteggere l'insufficiente di tale supposizione. Tuttavia
ricordare gli immensi lavori di fortificazione che
fanno posizioni di gabbia a pietra grossa
e altane opere di fortificazioni ed altri edifici
gravidissimi che esigono in più forza stabilità nel
loro imbardato. E' altro fatto che quello
delle gabbie impiegano gli inglesi nella pubblicina
di Porto di Holyhead opera di singolare genialità
ed ardimento.

Quando poi alla stabilità che deriva
dalla resistenza ai colpi di mano, a incastri,
la superiorità delle pugnali a pietra presso-
stante riflettere che di pugnali è pure inevitabile
minuire il fianco dei bastioni. Dalla parte esterna
finora che non reggerebbero colti spudore, sono
verticali all'angolo delle baracche. Se si fa
gabbia vale, non è necessaria più proteggere
la parte più esposta. Di fatti, non si potrebbe
comprendere come la steppa marina di lavoro
non possa essere loro sostituta nel nucleo interno.
Della quale che non è esposto immediatamente
all'impeto del mare.

E qui noteremo che l'argomento che alcuni
ritengono trarre campo le gabbie. Dall'allegato ricevuto
mi dicono di vantaggi di pietra che l'inizio delle
tempo stacca da sé e spinge ad ingombriare
il porto verso alla bocca della foce o provoca
anci il fortificare; quindi questi vantaggi non
proprio certo provengono dal nucleo interno del
porto ma piuttosto dall'esterna pugnali di
cui è più forza circoscrivere il fianco e la testa
del porto abbattendosi costretto in grossi
Banchi. Si obietta ancora che le gabbie a pietra
per la roccia consentano i trinceramenti al fianco

istruire col nolo. Ma quando come nel caso nostro
si ha una per curare l'opera maggiore di grande
volume la turba istruiva più stabilmente
col'inclinazione di 10 gradi, e prolungava di più
inconveniente la struttura innervata. E che apre
metri fatto il peso del muro non è tolto riguardo
il profilo dell'opera in guisa da consentire che
i bastimenti portino col fianco loro innervato
accostarsi convenientemente alla banchina.
Della gittata.

Si opportunità d'impiegare un piano
ratticato non potrebbe forse ammettersi se non
che per stabilire la testa del Nolo giunto che
fosse questo a quel maggiore prolungamento oltre
il quale non convenisse più spingere al lungo. (A)
quale opportunità non sarebbe ad ogni modo conve-
gnuta allora che dal rimorso di dare minore eleva-
zione e quindi minore estensione alla gittata
che circondò la testa prodotta per lasciare così più
libero ai bastimenti l'accostarsi nelle vicinanze
e nell'usina dal Porto.

Che se a tutti gli argomenti addotti si aggiunge
giugna il ricatto grave a cui è sopposto l'affonda-
mento di un risarcimento che può rendere perduto
o gravissimo l'opera, ove non si proponga la cura
di mettere istruimenti a suo che ogni pericolo una
perfetta tranquillità di mare, che durava per 30
e più giorni, circostanza che rende assai difficile
che si possa affacciare due caponi in una sola
campagna di lavoro e che bene sappo non mancasse
di collaudare a fondo numero uno se diciamo si troga
costo di tutto le esperte ragioni finora offerte
quanto giusto fosse il prezzo della sommissione
che consigliava di non accostarsi dal nolo adot-
tato in ogni altro paese, ed ha tutte le grandi opere
de' giorni nostri sine da quello volte fogliare a
piena pagina, il qual nolo do altresì molto

bunghi e che sia nuovo anche per noi e che come taluno si da a credere nel Porto di Genova in fatto sempre esclusivamente degli ingegneri genovesi; insiperebbe la prima e principal parte del Molo Vecchio intagliata fino dal 1283. veniva appunto fonda su sopra una gabbia di grandi anelli naturali di lava, ed ha tuttavia costituita quella grande stabilità di cui fui prova per quasi sei secoli altri danni non soffrendo che per le inevitabili corrosioni delle fronti della struttura eronale fuor d'acqua e degli fianchi della soglia a mare, di cui avrebbe pur sempre convenuto mancare il molo anche se fosse stato costruito con pietre. E il metodo in definito fu pure seguito in altre epoche successive per altri porti dell'Impero come lo attestano gli avvertimenti di alcuni molti novizi piloti perché furono abbandonati e lasciati quindi senza cura alcuna di conservazione, forte che avrebbero subito non meno ed anche più prestamente, se costituiti con grossi pietri senza continui rincalzi di soglia restati apposti alla furia del mare. E le loro gabbie in fine a petra perduta si costituirono anche attualmente, o si compiono i moli di Porti di Ciniglia (di Porto Maurizio) di Pao Reino (di Adrano Marina).

Ciò farono i principi e le autorità cardinali colle quali si rinnava costruire l'opera. Rinnovate le quattro ore, la rivotò Direzione dei lavori marittimi compiava fino dal 1852. un progetto di prolungamento totale del Molo Nuovo per 100. metri che poi ridusse a 350. Ed in sul finire del 1853. lo bancheggiava secondo gli avvertimenti del Direttore e per i metri cinquanta addotti al primo tronco di 150. metri.

Il progetto così bancheggiato subì però alcune modifiche, sta per più accurati studi ricevuti ad economia innestimabile dall'ufficio dell'Inservizio Centrale che venne sostituito alla Direzione Pilotale, sia per i concordamenti che i progetti stessi furono varati dal porto ufficialmente fatto

subire di alcuna parte accipitile il progetto successivo.
Il quale spogliettato in ultima et' sotto il quale
si veranno le sue ultime ultime ulteriori progettazioni
che lo ridurranno a quella composta forma sotto la quale
è. Ma siccome ho l'ouore di presentarle a questo panegyrico
La parte principale di questo progetto consiste nella
pogliera d'imbarcamento che si inaugura come subito.
Vedete a pietra nuda con angolo fiume e collin lunghezza
in formella di metri 100 per riportarvi l'opera murata,
a ferragore la quale è destinata a lasciare tuttavia
una ampia banca di protezione contro le mareggiate
esteriormente e nell'interno una berma di protezione
interna e di servizio.

Sopra questo pogliera s'erge il molo propriamente
detto che s'imbasa a metri 1.50. sotto il livello del
mare. Siedeante un'alto stralo di costruzione ed un
primo cordo generale di pietre da taglio ed è
costituito di muratura di pietrame nel nucleo
interno rivestita verso nudo le fronti in pietra regolare
da taglio fino a metri 2.50. e nel resto fino alla
formella sulla fronte esterna in mattonelle forti
Ed in pietra a parancio visto nell'interno seguendo
le istanze di costruzione già adottate e dalla
esperienza raccomandatasi in altre finiti opere
erette nel Porto di Genova. La formella in
farà pavimentata o in lastre o con asfalto.
E' difesa contro mare da un robusto parapetto e
guarnita di colonnette ed arcelli d'orneggio
per facilitare le manovre de' navighi.

Ultimo estremo del molo è dividida la
costruzione d'una torretta per stabilire un
fauile di porto. Ma poiché come ricevasi
si affida all'esperienza la determinazione
di quel maggiore prolungamento del molo
sopra che oltre ai 150. metri potesse meglio conve-
nire alle condizioni del Porto di Genova, a questa
corretta scelta darà mano in modo stabile

se non guadagna o si regga sull'essenziale una incisiva
prolungazione e se ne prevede troppo lontana. È
attualmente una concezione più che mai risposta al trasporto
di tanta tonnellata che lasciare la bocca del canale girare
della sorta di quest'ultimo segnalamento.

Ma altri fanno i lavori che costituiscono la parte
principale prima del progetto. Ma altri lavori com-
prende dopo che qualunque ampio e sicuro
non riserva di minore utilità tanto per ciò
che riguarda l'economia e la sollecitudine nella
costituzione stessa del molo come per il diritto di
immediato servizio del Porto.

Questi lavori consistono presso assai meno
nella ampliazione e ravigliante edificazione delle
Cave della Chiapella. Di quella delle fortificazioni
che deggiano provvedere il materiale necessario
non solo all'opera principale che or si manovra
ma anche ad ogni altro lavoro del Porto, non
meno che ai lavori dipendenti dal Genio Militare
con notevole vantaggio e' economia di ambedue
le amministrazioni.

L'altro lavoro consiste in una calata
continua che in prolungazione di quella che
già si è costituita per anche le banchine delle due pene
della Chiapella e delle fortificazioni girerà tutto
all'intorno del bacino occidentale del Porto fino
a raggiungere lo scalo del Passo nuovo e quindi
la banchina del Molo sul quale si prolungheranno per
servizio dei lavori i binari di ferrovia di cui farà
proceduta la calata medesima. Questa grande
calata faceva parte anche del primitivo progetto
di cui abbiamo fatto cenno in principio e comprendeva
allora lo scalo di Mz. 336. Ma fatta poi al
Municipio di Sampierdarena la concessione di una
strada ferrata a livello che dopo essersi congiunta
con una circolazione della strada ferrata Marjona
della villa pesca sbucava in viale sua galleria

fatto il provvisorio e' un trionfo nel Lazio e il corso
giornalisti che ampliavano continuamente le parole ing-
nare a cui aveva questa strada ferrata, si sentiva
accorciare di giorno in giorno la grande Calabria non
occorrendo più che 1100 metri per raggiungere
la stazione di Catona che è d'uso comune, e sul quale
nello atto di concezione è stato appositamente ispirato
il prospettico dello scalo, per favorire dei lavori del
Molo. Ne fa d'uopo di molte parole per dimostrare
quanta sarà grande l'utilità di questo galateo, la
quale dopo aver resi più precisi e più determinati i
lavori del prosciugamento del Molo, resterà tanto
maggior vantaggio alle operazioni commerciali,
quanto che insieme tutto sopra si troverà meglio
protetto dal prosciugamento successivo; e la ferrovia
poi che si stenderà sopra di essa, ha mestiere mediante
la Gallonia fornirennata in ogni istituita
comunicazione coi Magazzini, e depositi
di cui si vedranno colla spartizione della ferrovia
nazionale della stessa città.

Lavori

L'importo totale del progetto attuale - a
L. 1998.340. delle quali tolte L. 243.000 costituite
l'accantonamento della Pontata e doppio binario di
ferrovia di cui si è fatto cenno speciale risultò
che la spesa richiesta propriamente dal prosciugamento
del Molo compresasi quella per lo più da attua-
zione delle fave, e L. 40.000, che bastano a disposizione
dell'amministrazione per eventuali gravosi impianti
se limitata al L. 173.340, opia L. 11.700, al metro
corrente come si era già indicati avvertito.

L'opera si compirebbe in quindici anni e il
pagamento si dividerebbe in sei fino a collaudato
importito, nei quali sei anni le somme da ripagarsi
di bilancio dei imposti esteriori si distribuirebbero come
segue:

Nell'anno corrente 1856 si ripagherebbero
L. 182.340. destinati ai provvedimenti da farsi.

nella gara della piazzetta e delle fortificazioni ed
alla costruzione della nostra Città portata che deve rag-
giungere quella alto fiume della Galleria di Val-
d'Arda d'Acqua. Nei quattro anni più anni si finanzie-
ranno per cinquino L. 1000000 nell'anno 1861.
L. 216000. Sienna pur sempre la riportazione
di queste spese finora le uocche fatte dalle leggi
organiche per l'amministrazione dei Porti Spieghi
le Fari 24. Giugno 1859. e 1º Maggio 1863.

I Signori lo Stato del Porto di Genova,
principale e unico porto del commercio marittimo
dello Stato ed insieme il secondo d'Europa
pur sempre crescente attività anche del commercio di
terra riceve nella condivisione attuale dei tempi
del paese non solo d'una grande utilità ma
anche d'uno assoluto e incomparabile che si veda
nuovo fatto ulteriore dibuglio dell'opera che vi propon-
iamo.

Il progresso rapido della nostra navigazione
spiccatissimo attestato dalla grandissima attività
dei cantieri di Savona, di Parma, di Pisa, di
Cartegliano per tanti d'altri dove trovate attualmente
in costruzione un granissimo numero di battelli
di più o meno grossa portata pronti ad
incrementarla. E' ormai assicurato merite i fatti
da voi autorizzati una doppia linea di fabbricazione
transatlantica sono bastimenti di grosso tonnellaggio
e quindi di molta immersione. La frequenza
sempre maggiore dei piroscafi che incrementatamente
entraano il porto di Genova e lo
sviluppo crescente della rete delle nostre strade
formate che tutte corrono d' direttamente o innestate
neste a questo porto è la prossima conseguenza
di ciò con quelle della Lombardia e della
Francia e la loro continuazione fino al territorio
d'Inghilterra per mezzo della navigazione di Navigare stabilita
sul Verbano. Finalmente l'affacciamento di nuo-

primo impresa sconsigli che a stessa pressione
non più fatti e che aprirà al governo di
Genova un nuovo vastissimo e profondo campo
per tutte proprie ragioni che confermano l'
affigata riposta dell'opera proposita quando
si voglia che Genova possa voltare costro la concor-
renza che le fanno tutti altri Porti al meglio
raccinto e ingrandiscono dei quali veggiamo
pure con qualche autorità s'acoperire le nazioni
a cui i Porti stessi appartengono.

Il prolungamento del Molo nuovo non è contadino
della sola opera che basti a procurare al Porto di
Genova tutti quei vantaggi di cui sto obbligato
ma non esitino a dichiarare chi è la minore
la più importante e quella su cui la quale
tutti gli altri provvedimenti non conseguirebbero che improvvisamente lo stesso a cui
soffrono i diritti.

G. M. A. V.

SESSIONE 1855

N.^o 86-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

CAVALLINI, D'ALBERTI, TORELLI, CAVALLI,
FARINA P., ZIRIO, AIRENTI

sul progetto di legge presentato dal Ministro di Finanze
e dei Lavori Pubblici

nella tornata del 5 maggio 1856.

Spesa straordinaria pel prolungamento del molo nuovo
del porto di Genova.

Tornata del 17 maggio 1856.

SIGNORI,

Il movimento ognor crescente del commercio in Genova, quello che ha diritto di attendersi dalla grandiosissima impresa del taglio dell'Istmo di Suez, alla qual opera gigantesca andrà associato il nome del nostro Ministro dei Lavori Pubblici, hanno determinato il Governo a presentarvi il progetto di legge relativo al prolungamento del molo nuovo, opera che fra le molte progettate pel miglioramento di quel porto è quella che va piùrettamente allo scopo, e proclamata utile dagli uomini dell'arte, è reclamata con insistenza dagli uomini pratici.

Unanime fu il voto de' Commissari de' vostri uffici per l'accettazione del progetto, e la dettagliata motivazione che lo precede, ridurrebbe il compito della relazione intorno ad esso, al semplice annunzio della piena accettazione, nulla essendovi a dire a fronte di un'opera di tanta utilità, se appunto il desiderio di vederla presto realizzata, non avesse fatto nascere in più d'uno de' vostri uffici il dubbio sulla necessità di impiegare in quell'opera un lasso di cinque anni. Supposto che viste

(86-A)

finanziarie più che l'esigenza del lavoro avessero consigliata questa ripartizione, pareva miglior consiglio anticiparne i risultati con una più celere esecuzione, epperò si chiese che fosse verificata una tale circostanza, con mandato che il termine venisse abbreviato, qualora lo comportasse il lavoro. Il signor Ministro nei Lavori Pubblici, chiamato in seno alla Commissione, espose che il riparto nei cinque anni è conseguenza necessaria del tempo richiesto per l'escavazione dei massi, calcolato già nel primo progetto dettagliato, redatto dalla cessata Direzione dei lavori marittimi, in data 21 dicembre 1853 e riassunto a nuovo esame e sviluppato in quella dell'Uffizio Centrale del servizio tecnico dei porti, spiaggie e fari, in data dell'8 marzo prossimo passato. Certamente se tutte le circostanze che sogliono influire sull'andamento di simili lavori fossero per riuscire favorevoli, si potrebbe ottenere il vantaggio di alcuni mesi e fors'anche di un anno; ma non potendosi far alcun fondamento certo, sopra eventi indipendenti dalla volontà umana, non si potrebbe prendere alcun impegno per una determinata diminuzione nel tempo assegnato.

Leggendosi poi detta relazione dell'8 marzo corrente firmata A. Parodi, trovasi anzi, ch'essa termina colla seguente riflessione.

« Prima però di chiudere la presente relazione, il sottoscritto non può a meno di dichiarare che, ove per parte del Ministero della guerra potessero elevarsi difficoltà per la temporanea cessione della cava delle fortificazioni, riescirebbe allora inevitabile di protrarre la durata dell'impresa di due anni almeno, atteso che la sola cava della Chiapella quantunque più largamente coltivata, non basterebbe a sovvenire al compimento dei progettati lavori entro il termine di soli 5 anni. »

La Commissione confidando che le due amministrazioni procederanno sempre di perfetto comune accordo, spera che non solo non si avrà a verificare questo caso di un maggior tempo oltre i cinque anni, ma, per quanto possibile, sarà abbreviato dall'attività che vi impiegherà la nota solerzia del sig. Ministro de' Lavori Pubblici e dell'Ufficio tecnico in Genova da lui dipendente. Però la vostra Commissione non ha creduto, per le esposte ragioni, di alterare l'ordine prestabilito di riparto.

Un'altra osservazione venne fatta da uno de'vostri Commisari e che la Commissione crede utile di recare a vostra cognizione, ed è relativa ad un progetto di un dock in Genova, colla proposta di un contratto per la sua esecuzione presentato al Ministero delle Finanze dal sig. ingegnere Giulio Sarti il 16 febbraio p. p. colla partecipazione della casa Draper e Pietroni di Londra.

Questo progetto si collega con quello del prolungamento del Molo Nuovo nel senso che, fra gli obblighi che si assumerebbe la Compagnia dei nominati proponenti, havvi quello di eseguire i lavori del citato prolungamento del Molo Nuovo.

Se il progetto in discorso fosse unico, o nel mentre presen-

(86-A)

tasse tali e si evidenti vantaggi da consigliarne l'ammessione, il prolungamento del Molo Nuovo avesse ad impedirne in seguito l'esecuzione, vi potrebbe essere ragione per sospendere una decisione sul progetto presentato dal Ministero; ma ben lungi dall'essere unico, esistono ~~non meno~~ di quattro altri progetti oltre quello del sig. Sarti, e sono ~~quelli dei signori Randel, Desferrari, Grattoni e Sauli i quali tutti mirano allo scopo di dotare Genova di docks ormai indispensabili.~~ La vostra Commissione che non avrebbe mai assunto sopra di sè di voler pronunciare un giudizio qualsiasi di preferenza, venne informata dal sig. Ministro de'Lavori Pubblici che si stabilirà una Commissione per procedere ad un esame comparativo di tutti quei progetti, onde potersi accingere alla definitiva esecuzione di uno di essi. Frattanto vuolsi invece procedere senza ulteriore ritardo all'esecuzione del prolungamento del Molo Nuovo, opera che non solo non incaglia nessuno dei progetti, ma è giudicata necessaria da tutti gli autori di questi.

La vostra Commissione, pertanto, lasciando intatta la questione sulla scelta fra i diversi progetti per il dock, siccome giudizio che sortirebbe dalle sue attribuzioni, ritenuto inoltre che nessun progetto viene pregiudicato dalle opere richieste dalla presente legge, è che queste invece sono reclamate da urgente necessità, vi propone unanime l'accettazione del progetto di legge.

LUIGI TORELLI Relatore

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria nuova di lire un milione novecento novantottomila trecentoquaranta per prolungare il Molo nuovo del porto di Genova ed eseguire le opere e accessorie in conformità del progetto dell'uffizio centrale del servizio tecnico dei Porti, Spiagge, e Fari in data 13 dicembre 1853.

Art. 2.

La spesa suddetta verrà stanziata nel bilancio del Ministero de'Lavori pubblici ripartitamente come infra :

Bilancio 1856 . . . L.	182,340
Id. 1857 . . . >	400,000
Id. 1858 . . . >	400,000
Id. 1859 . . . >	400,000
Id. 1860 . . . >	400,000
Id. 1861 . . . >	216,000
L.	<u>1,998,340</u>

Art. 3.

Per l'applicazione della parte di spesa cadente come sovra a carico del bilancio 1856 verrà aperta nel bilancio medesimo apposita categoria, sotto il N.^o 49 *quater*, e colla denominazione : *Prolungamento del Molo nuovo del porto di Genova*.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Identico al qui contro.~~

Art. 1.

~~Identico al qui contro.~~

~~Identico al qui contro.~~

Appurato nella Signoria del 21. Maggio 1858.

P. Galli