

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ETC. ETC. ETC.

*Il Ministro dei Lavori Pubblici, e delle
Finanze sono autorizzati a presentare al Parlamento
un progetto di legge per lavori di miglioramento da farsi
alle calate e ponti da sbarco del Porto di Genova, e sono inca-
ricati di sostenere la discussione rispettivamente per la
parte che li riguarda.*

Dato a Torino 3 giugno 1860



Miglioramenti al Porto di Genova

Relazione e progetto di Legge

Signori

M^{re} L.

Dappoi che, soppresses le particolari amministrazioni che avevano incarico dei Porti marittimi vennero a far parte delle attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici, preoccupandosi questo della più favorevole condizione in cui si trovava quello di Genova, per quanto riguarda le opere d'arte, rivolse costantemente i suoi studi, e le sue cure a conoscere i bisogni, ed a promuovere i miglioramenti più urgenti.

Tra tali miglioramenti che occorrevano di promuovere era da ritenersi senza fallo di più immediata e riconosciuta utilità quello inteso a completare, specialmente nella parte più frequentata del porto, un ben inteso sistema di scale, ed a sponde d'approdo in relazione immediata, per quanto possibile, colla strada ferrata, che pretendeva le sue rotaje fino a piazza Caricamento. Ad attuare il quale disegno era necessario formare nuove sponde dove non ne esistevano, ampliarle e regolarizzare quelle che già si avevano o troppo limitate ed irregolari.

Che tale miglioramento fosse quello di più evidente utilità immediata non sarà chi nel vegger per poco che rifletta alle difficoltà ed al grave dispendio che il Commercio era costretto ad incontrare per dar corso alle sue operazioni di scarico, e carico delle navi col mezzo di alibi, o barche da scarico le quali, in mancanza di approdi praticabili alle navi stesse, facevano il servizio di trasporto intermedio dalle navi ai scarsi punti di comunicazione colla Città, con grave dispendio, perdita di tempo e pericolo della merce.

Ai quali danni vuolsi aggiungere l'altro non meno importante delle lunghe stalle che le navi erano costrette a fare nel Porto prima di potersi allistire, ciò che rendeva i moli, specialmente di quelle di estera nazione, pel porto di Genova ragguagliatamente più costosi, e più difficili a combinarsi.

Inconvenienti tutti i quali sarebbero stati immediatamente evitati per la massima parte coll'attuazione dei divisati miglioramenti.

Long

Fu in questo senso che il Ministro, tero, illuminato da studi di speciali Commissioni, e dagli uffici d'arte venne successivamente proponendo, ed ottenne, per quanto le circostanze finanziarie dello Stato il consentivano, sia negli annuali bilanci, sia con leggi speciali, la sistemazione degli accennati approdi a seconda di un'idea generale preordinata.

Con questo mezzo venne in unita di ampio sponde d'approdo una estesa parte del lato occidentale del Porto, migliorate quelle del lato orientale, formate le sponde mancanti nella parte piu frequentata e centrale del porto Cattanei a quello dei Salumi, reso piu vasto, e regolarizzato la massima parte di quelle che vi esistevano, ampliando il porto Cattanei e quello dei Spionto il quale venne posto in immediata comunicazione colla via ferrata che vi protende le sue rotaie, e vi conduce i suoi veicoli a contatto delle navi.

I vantaggi che si otterranno da queste opere sono grandissimi, e tutti di se ne sentono i benefici dal Commercio, e dalla navigazione.

la quale, in grazia dell'escara,
zioni eseguite nel Porto, e in
molta parte profitta delle nuove
sponde accostandosi i navigli, e
facendosi le sue operazioni diret-
tamente senza uso di interme-
diarii trasporti.

E per accennare una occasione
solenne, forse non abbastanza av-
vertita, in cui si ebbe a sperimentare
l'utile risultato delle
nuove opere eseguite, basterà
rammentare lo sbarco operatosi
nell'anno decorso dall'armata
francese, la quale con un im-
menso numero di navi di trasporto
occupata la zona occidentale del
porto, valendosi del lungo sviluppo
di nuove sponde formate in quel
lato, poté nel breve periodo di
pochi giorni, mettere a terra
un imponente numero d'uomini
e di cavalli, ed una immensa
mole di materiali e di approvi-
giornamenti, e pervenire così in
tempo utile sui campi dove stavano
a pericoloso cimento le sorti
della nostra nazione.

Non malgrado che in tal modo
si sia procurato di trovare ogni estesi

e più comodi mezzi di servizio
non solo per facilitare il traffico
presente, ma per preparare
buogo, e comodo all'aumento del
medesimo che si andava annual-
mente sviluppando, cioè non di meno
per il fortunato ingrandimento
del Regno, questo aumento è pro-
gredito per modo che ormai i mezzi
preparati più non bastano, ed è
d'uopo, a seconda dei piani precon-
cetti, procedere alla formazione
di nuove sponde, e di nuovi punti
d'approdo. E se si ponga mente
alle nuove condizioni in cui è en-
trato quel porto che è stato prin-
cipale dell'ampliato regno, ed al
maggior movimento Commerciale
che ne è e ne sarà sempre più ne-
cessaria conseguenza, chiaro appa-
rirà come i provvedimenti da farsi
per la formazione di quei scali
ed approdi debbano esser di note-
vole estensione.

I nuovi adattamenti per prov-
vedere alle presenti e prossime
esigenze del Commercio dovrebbero
essere i seguenti:

A

Demolire la casa di Santha
esistente sul ponte Spinola

per sviluppare in tutta le
estinzioni del ponte sistemi di
notaje pel servizio della strada
ferrata, ed edificare altra casa
di Sanità in sostituzione del
candola alla estremità dello scalo
dei salumi in posizione
opportuna, di più facile e conve-
niente approdo ai battelli che
vanno a prendere pratica

B.

Abbinare di sponde approdo
i lati del Mandraccio che ora
ne sono mancanti, regolarizzare
ed ampliare quelle che dal
Mandraccio si estendono fino
al Caricaggio costruendole nuove
nei tratti dove sono mancanti ed
aprendori due nuove porte di comu-
nicazione fra il porto e la città
una nell'angolo orientale del
seno del Mandraccio, l'altra cor-
rispondente alla piazzetta an-
teriore alle porte del Molo Vecchio.

C.

Completare l'allargamento,
e sistemazione delle calate che
dal ponte legna vanno a rag-
giungere la testata del ponte
Salumi, delle quali un tratto
trovasi già in via di sistemazione

D. Sistemare gli approdi al porto della ferrovia di S. Pierdarena i quali mettano il porto in diretta comunicazione colla ferrovia dello Stato.

Il vantaggio ed i comodi che il Commercio ottiene dal complesso di questi lavori, quando vengano eseguiti, saranno molto considerabili sia pel fatto delle sponde d'approdo nuovamente create ed ampliate, sia per le comunicazioni più estese colla strada ferrata il cui servizio risulterà più facile e profittuoso.

Questo vantaggio si renderà successivamente più sentito, quando, sistemate le sponde occidentali, il Ministero potrà proporre ed ottenere dal Parlamento autorizzazione di aprire nuove vie di comunicazione fra esse sponde e la Città: a seconda dei progetti che già sono in corso di studio, le quali dovranno concorrere a completare la sistemazione di quel vasto lato del Porto, ed offrire il mezzo di profittare più commodamente delle nuove opere che vi saranno state eseguite.

E pertanto mentre il Ministero

Ha maturando altri e più gravi
ed importanti proposte relative
a quel Porto per renderne sicuro
l'ancoraggio e risolvere questioni
di vitali importanza pel suo av-
venire, e per l'interesse dello Stato
cred e che sia il caso di proporre
fruttante al Parlamento che
voglia autorizzare l'esecuzione
dei lavori descritti di adattamento
e comodo interno come quelli
sulla convenienza dei quali non
si può essere esitante, che sono
i più urgenti e che esigono sacri-
fici meno gravi.

Il referente è nella fiducia
che la Camera in considerazione
di un evidente bisogno vorrà ac-
ogliere favorevolmente l'importan-
tante proposta che forma argu-
mento del progetto di Legge che
egli ha l'onore di sottoporle.

Vittorio Emanuele II
Etc Etc Etc

Articolo Unico

Sono autorizzate le seguenti
spese straordinarie che verranno
stanziati nel Bilancio del
Ministero dei Lavori Pubblici
ripartitamente come infra

1. Spesa di $\text{L. } 66,385$ per demolire la casa di Sanita esistente sul Ponte Spinola del Porto di Genova e costruire una altra casa unitaria all'estremita del Ponte dei Salumi, applicabile per $\text{L. } 9,000$ al Bilancio 1860 in apposita Categ. 7^a. colla denominazione: Demolizione della Casa di Sanita al Ponte Spinola e costruzione di altra al Ponte dei Salumi nel Porto di Genova e per $\text{L. } 57,385$ al Bilancio 1861 in apposita Categ. colla stessa denominazione
- 2.^a Spesa di $\text{L. } 4,000,000$ per sistemare gli approdi nel seno del Mandraccio ed adiacenze del Porto di Genova, applicabile per $\text{L. } 800,000$ al Bilancio 1860 in apposita Categ. 7^a. colla denominazione: Sistemazione degli approdi nel seno del Mandraccio ed adiacenze del Porto di Genova, e per $\text{L. } 3,200,000$ al Bilancio 1861 in apposita Categoria colla stessa denominazione.
3. Spesa di $\text{L. } 12,000,000$ per completare l'alzamento ed allargamento delle Calate comprese fra i Ponti Logne e Salumi nel Porto di Genova, applicabile per $\text{L. } 24,000$ al Bilancio 1860 in apposita Categ. 7^a. colla denominazione: Alzamento ed allargamento delle Calate esistenti fra i Ponti Logne e Salumi nel Porto di Genova, e per $\text{L. } 11,976,000$ al Bilancio 1861 in apposita Cat. colla stessa denominazione
- 4.^a Spesa di $\text{L. } 767,000$ per ampliare e sistemare gli approdi che formano scalo alla ferrovia di S. Pierdarena nel Porto di Genova applicabile per $\text{L. } 153,600$ al Bilancio 1860 in apposita Categ. 7^a. colla denominazione Ampliazione e sistemazione dello scalo al mare della ferrovia di S. Pierdarena, e per $\text{L. } 613,400$ al Bilancio 1861 in apposita Categoria colla stessa denominazione

N.º 56

Progetto di legge presentato
dal Ministro dei lavori pubblici
(Lacini)

Opere di miglioramento alle città
e porti del Regno del Porto di Genova

Approvata dal 12. Giugno 1861.

Relazioni

SESSIONE 1860

N° 56-A
» 57-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**PESCETTO, PARETO, FIGOLI, OYTANA, RICCI VINCENZO,
MONTICELLI, CABELLA, BOTTERO, VALERIO**

sui progetti di legge presentati dal ministro delle finanze
nella tornata del 12 giugno 1860.

Opere di miglioramento alle calate e ponti da sbarco
nel porto di Genova.

Prolungamento del molo nuovo nel porto di Genova.

Tornata del 21 giugno 1860.

GENERALITÀ SOPRA I DUE PROGETTI

SIGNORI,

Il ministro dei lavori pubblici, d'accordo con quello delle finanze, presentò nella tornata del 12 corrente mese due progetti di legge, intesi al prolungamento del molo nuovo l'uno, ed al miglioramento delle banchine e ponti da sbarco l'altro, ed ambi a vantaggio del porto di Genova.

I due progetti collimano talmente l'uno coll'altro, la relazione fra loro è sì intima e tanta, che i vostri nove uffizi, senza altra preventiva intelligenza, nominarono ognuno nello stesso deputato il commissario per ambe le leggi. Per questa stessa ragione, e per evitare tediose ripetizioni, permetterete, signori, che la Giunta, prima di esporvi partitamente sull'uno e sull'altro progetto di legge, vi esponga quelle considerazioni che ad entrambi sono comuni.

La natura colla stupenda configurazione del bacino, sui versanti del quale siede or maestosa la città di Genova; gli abitanti di questa colla loro indefessa operosità e coll'estensione ed intelligenza che da remotissimi tempi hanno mai sempre apportate nei loro ingenti traffichi; lo Stato nostro che a quella

(56-A)
(57-A)

dirigeva la principale delle sue ferrovie, dalla quale tutte le altre si diramano, crearono il porto di Genova primario fra quelli dello Stato, centro delle transazioni commerciali della maggior parte dello Stato stesso; e quel che è più, o signori, le immense spese che il Governo previdente impiegò nella ferrovia che dal bacino del Po, attraversato l'Appennino, sbocca a Genova, e quelle che da più anni tiensi in pronta aspettativa d'incontrare, onde la ferrovia stessa, attraversate le Alpi, giunga ai centri commerciali della Francia, della Svizzera e della Germania, hanno nel più ampio senso dimostrato che il porto di Genova, più assai che proprio della città che lo contornia, debba considerarsi siccome porto delle città tutte dell'alta valle del Po, siccome porto dello Stato, e siccome fonte considerevolissima d'alimento della nostra finanza.

Quindi, signori, quali spese d'assoluto interesse generale, quali spese produttive, e quali spese che in breve giro d'anni ampiamente si riversano nelle casse dello Stato, debbonsi riputare quelle che tenderanno a migliorare il porto di Genova, a renderlo più sicuro, a facilitarvi i carichi e gli scarichi delle mercanzie col minor impiego di tempo e denaro, a ridurvi nei più stretti limiti le avarie dei bastimenti e delle merci, ed in una parola a renderlo sicuro, comodo e d'allettamento al navigatore ed al trafficante sì e più possibilmente di quanto altro porto estero del Mediterraneo.

E che di siffatte spese grandemente abbisogni il porto di Genova, quantunque forse sia superfluo l'accennare, essendo bastantemente a cognizione di tutti, pure ad ogni miglior fine brevemente vi esporremo.

Della superficie acquea del porto, meno assai della metà, quella ad oriente viene utilizzata nel ricovero di bastimenti, poichè, quantunque nelle forti mareggiate tranquillo appieno non vi sia il mare, sì che i legni numerosi che vi si raccolgono, troppo l'uno all'altro addossati, non abbiano a soffrire reciproche avarie per l'urtarsi che fanno nei movimenti loro ondulatorii, pure è la sola parte che offra sicuro ricovero, comodo ormeggio, meno lunghe e costose comunicazioni coi depositi e colla ferrovia: la parte rimanente ad occidente della testata del molo vecchio e del giardino del principe Doria non offrendo sicurezza, comodità d'ormeggi e facilità d'esercizio alle operazioni del commercio, vede raramente soffermarsi in essa un qualche bastimento, che poi è sempre delle maggiori portate, siccome quello che dispone di più potenti mezzi contro le traversie, e di un equipaggio più numeroso per impiegarlo e valersene nei cattivi tempi. Di questa parte occidentale tenue area è utilizzata, quella attinente al molo nuovo, appunto perchè da questo resa sicura, e perchè dalle banchine, dalla porta del Passo Nuovo e dalla ferrovia a cavalli di Sampierdarena ha comodi pello scarico e nell'avviamento a destino delle mercanzie.

Pertanto, malgrado che il porto di Genova abbia un bacino

ampio quanto e più ogni altro del Mediterraneo, risulta pure assai ristretto ai bisogni del commercio, per non essere che una parte minore di esso utilizzabile. A completare la sicurezza della parte orientale del porto, a rendere pure sicura la occidentale, corpi e persone tecniche le più competenti, unanimi e da più anni riconoscono doversi spingere nella sua attuale direzione od allineamento e verso il largo il molo nuovo, ossia l'occidentale, sì che venga d'alquanto a depassare il meridiano della testata del molo vecchio.

(56-A)

(57-A)

L'aumento della superficie acquea, utilizzabile con convenienza del commercio nel porto di Genova, è necessario ed indispensabile non solo perchè possanvisi ricoverare maggior numero di navi, che da quanto in appresso sarà palese possono accorrervi, ma benanco perchè ad altri porti non s'avviino quelle che vi si dirigono. È pur troppo un fatto, signori, che più e più volte legni esteri, giunti nel nostro porto, se ne ripartirono col loro carico; che i capitani stessi di bandiera nostra, che i commercianti lamentano in massa le difficoltà gravi e soventi pericolose che incontrano i bastimenti nelle loro manovre; la malagevolezza delle operazioni di scarico e carico, e la considerevolissima spesa maggiore di quella che s'incontra negli altri porti per effettuarle; l'inquietudine ed il gravissimo timore che ingenera la possibilità d'un incendio che potrebbe riuscire una calamità pubblica, la facile e di frequente troppo ripetentesi derubazione di mercanzie, d'oggetti e d'attrezzi navali; le lunghe stallie, ed infine il fetore e la poca salubrità: questi inconvenienti tutti derivano dal doversi agglomerare, e, dirò quasi, stipare i bastimenti nella parte orientale del bacino del porto: mi affretto però d'aggiungere che a togliere questi gravissimi inconvenienti non è rimedio sufficiente l'ampliare la superficie acquea, offrente sicuro ricovero ed ormeggio, ma è pur indispensabile che sieno ampliati ed allungati i ponti d'approdo e le banchine, e che più numerose ed ampie sieno rese le comunicazioni fra il porto e la città; e che, onde il porto alletti i navigatori e commercianti, è d'uopo che si costituiscano in esso dei docks, e che vi sia resa libera la mano d'opera dei trasporti, or diritto ristretto a speciali corporazioni.

Inoltre, signori, le spese che la Giunta, sulla domanda del Governo, vi propone accordargli, oltre i caratteri d'indispensabilità e convenienza, rivestono pure quello d'urgenza; giacchè i lavori ed i miglioramenti che le motivano, altri porti rivali del Genovese da parecchi anni hanno intrapresi; giacchè i lavori stessi esigono per loro natura molto tempo per essere condotti a termine, e giacchè infine è d'uopo; è stretto ed assoluto bisogno che il porto di Genova sia preparato e predisposto al grande avvenire che la grandiosissima intrapresa del taglio dell'istmo di Suez, che le ferrovie nostre, prolungate in Francia, Svizzera e Germania, vanno preparando; è d'uopo, signori, è stretto nostro dovere d'essere larghi di tutte quelle predisposizioni che valgano a ricondurre

(56-A)

(57-A)

4.

agli antichi e già unici suoi fondachi od empori di Venezia, Genova, Pisa o succedaneo Livorno il commercio dei ricchi prodotti delle Indie Orientali, che la scoperta del passaggio del Capo di Buona Speranza deviò dal Mediterraneo, e che il canale di Suez vi ricondurrà in ben più estesa scala.

Premesse queste generali considerazioni, che i vostri uffizi valutarono tali da emettere unanimi voto d'approvazione su ambi i due progetti di legge, esporremo ora le specialità di caduno dei due progetti stessi.

**PROGETTO DI LEGGE N° 56 — Opere di miglioramento
alle banchine e ponti da sbarco nel porto di Genova.**

(Relazione speciale della Commissione.)

La Giunta ha esaminati con attenzione il progetto di legge ora ora indicato ed i quattro progetti dell'ufficio tecnico dei porti e spiagge che lo motivano, e che tendono a completare le banchine in tutte quelle tratte del perimetro del porto di Genova, che giusta previdenza di bisogni avvenire, che valutazioni esatte di convenienza richiedono sieno riservate per opere di massima importanza e necessità, per cioè stabilirvi dei docks, e che viemmeglio si prestano ad esserne munite ed a produrre un grande utile commerciale eseguite che vi sieno.

Con i lavori progettati, il porto verrà ad avere una non interrotta linea di banchine che dalla punta del molo vecchio s'aggira lunghesso, attorno del Mandraccio, nelle attinenze del Portofranco, e dei ponti dei Cattanei, Mercanzia, Reale, degli Spinola e Legna, e finisce lunghesso il fianco tra levante e ponente del magazzino dei salumi; vedrà prolungata fino alla radice del molo nuovo, e risvoltata lunghesso questo, quella dello scalo della ferrovia a cavalli di S. Pier d'Arena.

Colle proposte stesse il commercio troverà più libero sfogo, e molli maggiori comodi:

1° Pello spianamento della casa di sanità che occupa intera la punta del ponte Spinola e per l'ampliamento del ponte stesso: il servizio sanitario viene provvisto d'altro conveniente locale all'estremità sud-est del magazzino dei salumi; località che, mentre soddisfa meglio forse della prima alle esigenze della sanità marittima, riesce in uno comoda ai viaggiatori che vi approdano;

2° Pel ponte sporgente e pella calata di sponda a complemento e miglioramento dello scalo a ruotaie testè concesso all'ingegnere Chiavacci;

3° Pel nuovo ponte presso l'estremità al largo del molo nuovo;

4° Pella traslocazione infine dello stabilimento quarantenario dalla radice a circa metà lunghezza del molo nuovo;

5° Pel prolungamento di uno dei due ponti da sbarco esistenti, e pella costruzione di un terzo ponte allo scalo in mare della ferrovia di S. Pier d'Arena.

(56-A)

(57-A)

Completeranno questi lavori, questi miglioramenti, installazioni di nuove e potenti gru, e la costruzione sulle banchine e ponti principali di ruotaie, nelle quali i vagoni stessi della ferrovia possano recarsi a ricevere con semplice trasbordo le merci dalle navi, e per questo scopo appunto essentialissimo si progetta l'ampliamento del ponte Reale, l'avviarvi dalla grande tettoia di caricamento un binario che vi si bipartisca in tre, e così il conglomerare all'area della stazione della ferrovia di Genova oltre la metà di quella del ponte e delle di esso sponde, che vengono sottratte all'uso del commercio, e quindi anche, o signori, il giusto compenso a questo delle nuove banchine proposte, di maggior lunghezza, e vero, ma in posizioni meno vantaggiose di quella del ponte Reale.

La vostra Giunta non può a meno di esprimervi la piena sua soddisfazione sui progetti dei quali vi tenne parola e che risultano studiati in conformità delle esigenze, e con cura ed amore: essa ritiene che dalla loro attuazione grandi vantaggi abbia a conseguire il commercio e lo Stato; solo sottopone al signor ministro dei lavori pubblici, per quelle considerazioni e disposizioni che riputerà del caso, i seguenti suoi voti:

1° Che alle banchine non sia possibilmente assegnata una larghezza minore di 15^m 00, non senza notare che quella di 20^m 00 è la preferibile, tale risultando quella che più generalmente loro si dà negli altri porti;

2° Che sarebbe desiderabile potessero procurarsi sui ponti da sbarco e sulle banchine ampie aree coperte, tali da riparare dalle intemperie le mercanzie, senza portare nocimento alla facilità e della mano d'opera dei bastimenti, e del carico e scarico delle merci;

3° Che pur desiderabile sarebbe, ed in uno conveniente al decoro dello Stato, che l'architettura della nuova palazzina della Sanità marittima fosse alquanto più ricca e che venisse eseguita con materiali promettenti lunga durata;

4° Che l'escavazione del fondo del porto sia continuata colla massima possibile attività si da raggiungere al più presto i vantaggi grandissimi che ne conseguono, e si che i bastimenti a grandi portate, che oggigiorno sono impiegati e voluti dal commercio, possano ormeggiarsi in ogni punto del porto, e così presso i varii ponti e banchine.

Fra i lavori proposti nel seno detto *del Mandraccio*, si osserva l'assoluto atterramento delle mura di antica fortificazione, che, con altre esistenti, formano la continua cinta del porto. L'atterramento di queste mura nel lato a ponente ed in quello a mezzogiorno del seno stesso renderebbero interrotta la cinta di precauzione contro i possibili attacchi di sorpresa alla piazza forte di Genova; pure la Giunta, riconoscendo d'assoluta necessità pel commercio l'accennata demo-

(56-A)

(57-A)

lizzazione, ritiene debba operarsi ed invita il Governo a fare studiare per quella località quanto convenga sostituire alle mura atterrate ed alle aree e libere comunicazioni stabilite tra il porto e la città, onde si combini colla maggiore agevolezza possibile del commercio la sicurezza della piazza in tempo di guerra; inoltre uno dei commissari osserva che analogo studio debba il Governo prescrivere per conciliare tale demolizione colle cautele volute pel servizio delle regie dogane.

Infine la Commissione ha dovuto convincersi che al conseguimento dello scopo dei vistosi lavori proposti pel ponte Reale, pel seno del Mandraccio e lungo il molo vecchio, riesca indispensabile la contemporanea attuazione del progetto di ampia via tra le piazze della Raibetta e del Molo; via che costeggerebbe lungo i due suoi lati, determinati ora dalle mura di fortificazione, il seno del Mandraccio:

Questa via, che è parte integrante e sostanziale dei progetti che ci sono sottomessi, non trova in essi assegnata corrispondente spesa: per la sua apertura sono pendenti delle pratiche tra il Governo, per una parte, il Municipio e la Camera di commercio di Genova dall'altra: queste pratiche la Commissione si lusinga saranno per essere compite con felice risultato, sì che i lavori per la via in discorso possano essere intrapresi al più presto e condotti possibilmente a compimento contemporaneo con quelli nel Mandraccio.

Per le generali e particolari considerazioni finora espostevi, la Commissione vi propone, o signori, l'adozione pura e semplice del progetto ministeriale.

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

Articolo unico.

Sono autorizzate le seguenti spese straordinarie che verranno stanziare nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come infra:

1° Spesa di L. 66,585 per demolire la casa di sanità esistente sul ponte Spinola del porto di Genova e costruire un'altra casa sanitaria all'estremità del ponte dei Salumi, applicabile per L. 9,000 al bilancio 1860 in apposita categoria, n° 96 bis, colla denominazione: *Demolizione della casa di sanità al ponte Spinola, e costruzione di altra al ponte dei Salumi nel porto di Genova*, e per L. 57,585 al bilancio 1861 in apposita categoria colla stessa denominazione.

2° Spesa di L. 400,000 per sistemare gli approdi nel seno del Mandraccio ed adiacenze del porto di Genova, applicabile per L. 80,000 al bilancio 1860 in apposita categoria, n° 96 ter, colla denominazione: *Sistemazione degli approdi nel seno del Mandraccio ed adiacenze del porto di Genova*, e per L. 320,000 al bilancio 1861 in apposita categoria colla stessa denominazione.

3° Spesa di L. 120,000 per completare l'alzamento ed allargamento delle calate comprese fra i ponti Legna e Salumi nel porto di Genova, applicabile per L. 24,000 al bilancio 1860 in apposita categoria, n° 96 quater, colla denominazione: *Alzamento ed allargamento delle calate esistenti fra i ponti Legna e Salumi nel porto di Genova*, e per L. 96,000 al bilancio 1861 in apposita categoria colla stessa denominazione.

4° Spesa di L. 767,000 per ampliare e sistemare gli approdi che formano scalo alla ferrovia di Sampierdarena, nel porto di Genova, applicabile per L. 153,400 al bilancio 1860 in apposita categoria n° 96 cinque, colla denominazione: *Ampliamento e sistemazione dello scalo al mare della ferrovia di San Pier d'Arena*, e per L. 613,600 al bilancio 1861 in apposita categoria colla stessa denominazione.

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

Articolo unico.

Identico al qui contro.

Approvato nella Camera del 23. Maggio 1860.

Celli

(56-A)
(57-A)PROGETTO DI LEGGE, N° 57. — *Prolungamento del molo nuovo nel porto di Genova.*

(Relazione speciale della Commissione.)

L'imboccatura del porto di Genova, ossia la distanza fra le testate dei due moli che ne delimitano la fronte verso mezzogiorno, era nel 1825 della larghezza di metri 545 circa, misurata perpendicolarmente al meridiano; quindi i venti del rombo fra scirocco e libeccio, rombo appunto dei venti i più dominanti nel mar ligure, agivano con grande ampiezza nel porto, rendevano poco sicuro, e poco dai moli protetto; quindi frequenti avarie e troppo frequenti naufragi di legni in esso succedevano.

Gl'ingegni più distinti nelle costruzioni marittime, i più esperti e pratici capitani della marina mercantile e della militare, a datare dal regno di Napoleone il Grande e fino ad oggi, furono quasi di unanime avviso che a rendere ben sicuro il porto di Genova convenisse il prolungare i moli fino a che la punta dell'uno coprisse sul meridiano quella dell'altro; che cioè l'imboccatura diretta de' 545 metri suddetti venisse coperta intieramente.

L'utile più pronto che prometteva il prolungamento del molo vecchio, quello cioè d'aumentare l'area della parte orientale del bacino del porto, più sicura, offrente più comodi ormeggi, e per l'internarsi quasi nel centro della città, più assai propizia alle operazioni commerciali, la maggiore economia e facilità del lavoro, per minor profondità dell'acqua, decisero in sulle prime per esso, e venne infatti allungato di 125 circa metri dal 1825 al 1831.

Straordinarie burrasche posteriori a quest'ultimo anno, considerevoli assai occupazioni fatte dell'area acquee del porto con i porticati e banchine dal palazzo di San Giorgio al magazzino dei salumi, e che produssero una *risacca* dannosissima per i legni anche nelle comuni mareggiate, pell'aver tolto quelle sinuosità e que' bassi-fondi nei quali andavano a rompersi e sfogarsi le onde, determinarono ad un nuovo restringimento dell'imboccatura del porto, che si operò nel 1850, veramente in misura assai limitata, prolungando il molo nuovo di 62 metri; e malgrado le convenienze già avvertite a favore del prolungamento del molo vecchio, pure i più competenti navigatori sostenendo riuscire questo prolungamento di grave incomodo ed ostacolo all'entrata od uscita dal porto delle navi collo spirare di dati venti, si prolungò, come or vi dissimo, il nuovo.

I costatali buoni e notevoli effetti dei prolungamenti indicati riuscirono naturalmente d'incentivo potente ed in uno d'arra di buona e soddisfacente riuscita di nuovo prolungamento, che, reclamato dalla pubblica opinione, fu dal Governo proposto e dal Parlamento votato in metri 150, 00 pel

molo nuovo, con legge del 9 giugno 1856. I lavori per questo prolungamento, espone il signor ministro dei lavori pubblici nella sua relazione sul presente progetto, sono condotti a 100 e più metri fuori acqua ed a compiuto spianamento e ben avviati sono i rimanenti 50 per quanto riguarda la loro fondazione, e vanno continuando con solerzia e colla possibile prontezza.

(56-A)

(57-A)

Per l'ultimo prolungamento, quello dei 150 metri in corso, al sistema di fondazione a casse, si volle sostituito quello a scogliera. Grave discussione l'adozione di questo secondo metodo destò fra gl'ingegneri ed anco nel pubblico: temevasi fortemente che nelle potenti burrasche i massi di pietra potessero essere smossi e spinti a riempimento del porto a renderne mal sicura l'entrata. Pure il sistema a scogliera venne praticato, e la Commissione si compiace attestarvene la riuscita perfettissima.

Risulta esso costare alquanto più della metà di quello a casse, più assai sicuro e pronto nell'esecuzione, e le tempeste forti e replicate avvenute durante la esecuzione e quindi quando i lavori non presentavano quella resistenza che si avrà allorchè saranno compiti, hanno ampiamente dimostrata insussistente la tema che i massi potessero essere rimossi a danno degli ancoraggi o dell'ingresso del porto.

Inoltre, dai lavori stessi e, lo ripetiamo, non compiti, gli uomini di mare attestano grandissimi vantaggi conseguiti pel porto: certo senza ch'essi fossero stati fatti e massime per le indispensabili continue occupazioni con banchine e ponti fatti sull'area acquee del porto, nelle burrasche di estrema violenza che imperversarono nello scorso dicembre, gravi disastri e cospicui danni avrebbero sofferti i bastimenti nel porto.

L'esperienza avendo dimostrato pertanto conveniente assaissimo il prolungamento del molo nuovo, il commercio, la marina mercantile e militare richiedendolo, l'utile dello Stato, le naturali conseguenze del canale di Suez e del valicamento delle Alpi dimostrando di tutta necessità ed urgenza l'ampliamento e l'assicurazione del ricovero e degli ancoraggi del porto che col prolungamento si conseguono, e giuocoforza effettuarlo e condurlo a finale compimento, e tale appunto è lo scopo della legge che sottoponiamo alla vostra disamina.

La Commissione reputa nulla sia da variarsi nel progetto presentato dal Ministero; unanime essa lo sottopone tale e quale fu proposto ed in uno lo raccomanda alla vostra approvazione; convinta però, pella potenza delle considerazioni esposte, che il prolungamento del molo sia opera di somma urgenza, insta vivamente e raccomanda al buon volere ed alla nota intelligenza ed attività del ministro dei lavori pubblici l'attuazione di tutte le possibili disposizioni atte a procurare alla Commissione stessa, e permettete, signori, dico a noi tutti, la soddisfazione, ed a lui il plauso nostro, se nelle future proposte del bilancio passivo del suo Ministero sarà

(56-A)

(57-A)

per domandarci quote della somma totale in L. 5,860,000 indicata occorrente per il prolungo di 300 metri, maggiori di quelle del riparto nella legge indicato, sì che i lavori sieno compiuti, e la somma stessa sia esaurita in un numero d'anni più e quanto possibile minore dei sette indicati nello schema di legge.

PESCETTO, *relatore.*

~~Art. 1.~~

È autorizzata la spesa straordinaria nuova di lire *tre milioni ottocento sessanta mila* per prolungare il molo nuovo del porto di Genova per una lunghezza di 500 metri, ed eseguire le opere accessorie a tal uopo occorrenti.

~~Art. 2.~~

La spesa suddetta verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposita categoria, sotto il titolo: *Prolungamento del molo nuovo del porto di Genova* (legge del) ripartitamente come infra:

Bilancio 1860 — categ. n° 96sex L.	100,000
» 1861	500,000
» 1862	750,000
» 1863	750,000
» 1864	750,000
» 1865	750,000
» 1866	460,000

L. 3,860,000

~~Art. 1.~~

~~Identico al qui contro.~~

~~Art. 2.~~

~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Commissione del 29. giugno 1860.
Pellati



Gabinetto

Sampierdarena 17. Giugno 1860.

A. N. N. 210.

Illmo Signor Presidente

pl

Dalla Gazzetta Ufficiale avendo rilevato la presentazione al Parlamento fatta dallo Illmo Signor Ministro per i lavori pubblici di uno schema di legge per miglioramenti al porto di Genova e per prolungamento del Molo dello stesso Porto, il Sindaco sottoscritto interpreta dei sentimenti di questo Municipio, non può o meno di pregare la degnazione della S. P. Illma a volersi compiacere interessarsi affinché venga presentata e provveduto sulla domanda inoltrata alla Presidenza del Parlamento li 19. Febbr 1859, intorno al concorso di questo Comune nelle spese di detto Porto.

Nella lingua di questo sopra perquodone le più distinte grazie con profondo orgoglio ha l'onore il sottoscritto di rassegnarvi

Illmo Signor Presidente
del Parlamento Nazionale
Corico

Unit. suo d. no. sermo
Il Sindaco assente
L'assessore aggiunto Delegato
C. R. G. Garibaldi di d.