

VITTORIO EMANUELE II

Re di Sardegna, di Cipro e di Gerusalemme.

ETC. ETC. ETC.

I Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze
sono autorizzati a presentare al Parlamento un
progetto di Legge per eseguire un nuovo
prolungamento di Doccia al Molo
d'Onore del Porto di Genova, e sono incaricati di
sostenere la discussione, per la parte che rispettiva-
mente li riguarda.

Dato a Torino 3 giugno 1860

Vittorio Emanuele

Relazione e Progetto
di Legge pel prolungamento
del Molo Nuovo
del
Porto di Genova

Signori

Una questione di vitale
importanza pel Porto di Genova divenuto
il centro principale del commercio di una
gran parte dello Stato, questione che richiede
una pronta soluzione e quella delle opere
da eseguirsi per rendere compiutamente
difeso e riparato il bacino di quel Porto, sicura
e tranquilla la stagione delle numerose navi
nazionali ed estere che tutto vi accorrono.

La soluzione di tale quesito è tanto più
importante in quanto che essa è la condizione
essenziale ed il fondamento da cui è uopo
partire perchè si possa dar mano ai lavori
interni di miglioramento di maggiore
considerazione che restano a farsi.

Grandiose e stupende opere furono
compiute in questi ultimi tempi in altri
Porti del Mediterraneo appai meno che

3 4

Genova favorito dalla natura, e se il
nostro Stato s'ardesse a promettere in
quel Porto tutto ciò che si desidera e conservargli
il privilegio che gli compete, e la ferrovia a
traverso le Alpi, ne il complemento del
sistema delle nostre strade ferrate disposte
in linee convergenti verso il golfo ligure,
lancerebbero forse subito un'impulso a quello
sviluppo di commercio sul quale abbiamo
ragioni di fare asseguamento.

L'argomento di cui sopra si è detto
ha dato luogo a sei studi degli uomini
d'arte, i quali in varie epoche sene
occuparono giungendo a conclusioni poco
discordanti le une dalle altre.

Tre sistemi di opere sono quelli che
generalmente furono riconosciuti come
ammessibili per rendere sicuro il Porto di Genova.

Consiste il primo nella formazione di
un molo antemurale isolato opportunamente
disposto davanti alla bocca del Porto, il quale
la difenda da tutte le traversie.

Col secondo si vorrebbe prolungato in parte
il molo nuovo ed in parte il vecchio vecchio fino
a tanto che le loro estremità oltrepassero
la stessa ^{linea} meridiana.

Col terzo finalmente, si dovrebbe prolungare
il solo molo nuovo fino a tanto che la sua
estremità oltrepassi la linea meridiana che
attraversa l'estremo dell'esistente vecchio molo.

Mediante il primo sistema, la formazione
cioè di un'antemurale isolato, non v'ha dubbio
che si conseguirebbero grandi risultati.

Epo infatti oltre al ripianare il porto,

3

verrebbe ad aggirare fra l'altro l'attuale
e gli attuali moti esterni invariabilissimo
Antisporto vicino, accessibile per due imbocca-
ture contigue i tempi; l'antennale
indefinito poi presenterebbe contemporanea-
mente un vantaggio essenziale d'un altro
genere, quello della difesa militare, imperocchè
collocando forti batterie nel suo perimetro si
avrebbe in tal modo una linea avanzata
di fuochi che tenessero lontane le navi nemiche
parate ad offesa ed incrociando i fuochi con
quelli della costa renderebbero assai diffi-
cile l'entrata di esse nello avamposto
e quindi nel porto stesso.

Al malgrado però dei vantaggi che
l'antennale promette in prospettiva,
non dimenticando, dovendosi costruire l'opera in profon-
dità d'acque molto considerabili, ed avendo avere
una rilevante lunghezza ed un vasto profilo
per corrisponder allo scopo cui dovrebbe
servire della difesa nautica e della difesa
militare, la sicurezza del porto fatta dipendere
esclusivamente dall'adozione di questo sistema
verrebbe rimandata ad epoca con lontano ed
implicherrebbe la necessità di spese con enormi
da rendere inopportuno sotto molti riguardi la
ammessione di affatto primo partito.

Il secondo sistema, quello cioè di prolungare
contemporaneamente i due moti esistenti, il
vecchio ed il nuovo, presenta il vantaggio della
possibilità di un più pronto esperimento,
potendosi lavorare contemporaneamente ai due
moti; con pure l'altro vantaggio della maggiore
facilità, sicurezza ed economia delle opere



in tutto ciò che riguarda il molo vecchio dove
le acque sono più riparate e meno profonde.
Oltre di che mediante il prolungamento
del molo vecchio, si otterrebbe una corrispondente
zona dell'intorno del Porto atto ad essere scalo
la vera stazione d'ancoraggio.

Per contro, le opinioni non concordano
sulla convenienza in linea nautica di
prolungare in qualche parte il molo vecchio.
Molte autorità a sé competenti in questa
materia sostengono che tale prolungamento
riapirebbe di ostacolo o di minor modo alla manovra
delle navi che in dati tempi escono ed entrano
nel porto anela, e che quindi il porto di Genova
perderebbe una delle sue migliori prerogative,
quella di prestarsi facilmente all'arrivo ed alla
uscita delle navi con qualunque vento.

Il terzo sistema, in fine, quello di pro-
lungare il molo nuovo, in massima viene da
fatti riconosciuto come di incontestata utilità,
propendendo anzi la grande maggioranza
degli intelligenti nell'avviso che si debba
adottare l'allungamento di questo solo molo fino
a quanto occorre per riparare il porto, lunghezza
che in totale vien ritenuta dover essere di ~~non minore di~~
~~1000~~ metri. Per ogni caso oltre al provvedere al presente,
esso non toglie la possibilità di attuare, nello
avvenire, anche il primo dei tre indicati sistemi
che renderebbe anzi meno costoso, perchè resterebbe
ridotto a minore ~~estensione~~
La convenienza di prolungare il molo nuovo
già venne in massima ammessa dal parla-
mento, il quale con legge 9 giugno 1856 sopra
unanime voto della commissione che verificava
autorizzava l'imprescindimento intanto per la
lunghezza di metri 150.

Nella relazione con cui era accompagnato
al Parlamento quella legge si trovavano
ampiamente svolte le circostanze che
rendevano desiderabile l'attuazione di
quest'opera, e se la proposta era limitata alla
richiesta di autorizzare il prolungamento solo
per 150 metri, ciò indugi attribuire alle circostanze
adotte nella relazione medesima, che fece
prudente di eseguire dapprima quella sola
lunghezza per sperimentarne l'effetto e prendere
sposmo a risolvere definitivamente se conveniva
meglio continuare l'allungamento di quel solo
molo fino a tanto che il porto sia riparato, o se
si riconosca la necessità di accoppiare a questo
lavoro qualche prolungamento di fari anche
al molo vecchio.

I lavori autorizzati colla legge 9. Giugno
di anni citata furono a quest'ora condotti a 100 e
più metri di lunghezza per la parte che riguarda
la fondazione fu costruito un tratto considerevole
della sovrastruttura e stanno eseguendosi le fonda-
-zioni della restante lunghezza autorizzata.
L'entità dei lavori eseguiti col sistema ^{economico} di fondazione
a scoglio fu con completo da non lasciare
nulla a desiderare e da sorpassare anzi tutte
le aspettative. Difatti forti tempeste avvenute
ripetutamente nel corso dei lavori, fra le quali
alcune nel mese di Dicembre 11. s. di
estrema violenza, non solo non arrecarono
danni alle opere in esequimento, in grazia
della bontà dei sistemi di lavoro, ma
neppure furono causa d'insuccessi alle
navi ancorate nel Porto, beneficio il quale
evidentemente è tutto dovuto ai lavori del

7

del nuovo prolungamento già in gran parte
eseguiti.

Egli è perciò che sull'appoggio della
esperienza ormai non potrebbe più
mettere in dubbio i vantaggi ottenuti col
prolungare questo molo e quelli che dalla
continuazione dell'opera saranno per derivare.

Ed in vero contale provvedimento
si vorrebbe a soddisfare il desiderio generale
del commercio e della navigazione e
mercantile e militare, quali, e per mezzo
di private pubblicazioni, e coll'opera de' loro
legittimi rappresentanti, in ogni occasione
in cui si trattarono questioni relative al porto
non omisero di esprimere ardenti voti per
l'attuazione di quest'opera.

Se le condizioni generali del porto di
Genova allo stato presente richiedano lo
eseguimento dell'opera, essa diventerebbe anche
più necessaria quando come è indispensabile
si dia mano in Genova, all'eseguimento di
un Dock ed a tutti quegli adattamenti
per facilitare il arrivo il carico lo scarico ed
il magazzinaggio che le moderne esigenze
del commercio hanno promosse ormai in
tutti i porti principali degli altri paesi colti,
e la cui mancanza arrecherebbe marittimo
scapito al principale nostro emporio commerciale
stante la concorrenza di altri porti esteri del
mediterraneo dove a quei comodi pel
commercio è largamente provveduto.

Indotto da questa convinzione il Ministero
riteneva, per fermo che non sia da differirsi più
oltre l'eseguimento di un'opera tanto importante

ha fatto preparare dagli uffici d'arte un progetto per chiedere autorizzazione al Parlamento di mandarlo ad effetto.

Il sistema di costruzione adottato in esso progetto è quello stesso che già trovai in pratica applicazione; con fondazione a gettata libera di massi di picche naturali, cioè il più facile ed economico, il quale presenta la certezza d'una sicura e perfetta riuscita; il letto interno delle opere è munito di sponde inurate bajate sulle scogliere ad una profondità tale da permettere appoggio alle mura di grande portata e le dimensioni della sovrastruttura murale; continueranno ad essere quelle medesime della parte in esequimento, le quali, sebbene possano apparire d'una robustezza soverchia, nondimeno sono necessarie sotto il rispetto della difesa militare, per lasciar luogo nella piattaforma superiore allo stabilimento di grandi batterie che proteggano l'entrata del Porto. In quanto alla lunghezza del molo, anche un recente avviso del Congresso permanentemente consultivo della Marina Militare, stima che abbia ad essere di 300 metri in più dei 150 che trovansi attualmente autorizzati ed in buon punto d'esecuzione.

La spesa calcolata con dar luogo il progetto ascende alla somma totale di L. 9,865,000. Di queste la parte corrispondente a L. 100,000. circa dovrebbe essere destinata a disposizioni preparatorie necessarie a dar seguito all'opera principale; tali sono la costruzione e riparazione di barche da

rapporto delle scogliere, l'espropriazione
di terreni per ingrandimento di Cavada
pietra, il pagamento d'indennità di
espropriazione dovuta all'Impresa attuale
e compenso dei terreni che venivano ceduti
secondo i termini del suo contratto vigente.

L'alta parte di spesa per L. 3,460,000
è lo importo reale dell'opera del molo
la quale risulta di un valore di L. 115,33 al
metro lineare, spesa assai moderata se si
consideri l'ingente profondità delle acque
dove l'opera vuol essere stabilita, profondità
che raggiunge 15 metri, con pure
robuste dimensioni dei profili adottati.

Il tempo necessario per eseguire questa
opera viene stimato dall'ufficio d'arte di
6 anni, ma quando si adottino in tempo
opportuno i necessari provvedimenti per
estendere i cantieri ed i mezzi di lavorazione
e che si sviluppi la necessaria attività
il Ministero confida che potrà essere
compiuta nel periodo di soli 5 anni.

Occorre qui di notare che questo
periodo dovrà cominciare a decorrere dal
1° del 1862, epoca in cui resterà esaurita
l'impresa in vigore e compiuto il
prolungamento di 150. metri ora in
costruzione, mentre allora soltanto col
mezzo di un'impresa nuova saranno
principii i lavori di effettivo prolungamento
di altri 300 metri, che formano il soggetto
della presente relazione.

Questa circostanza potrebbe forse
indurre in qualche dubbio sulla opportunità
di sottoporre fin d'ora tale questione

2

al Parlamento, ma i dubbi saranno tosto
dissipati; quando si consideri che prima
dell' intraprendimento degli effettivi lavori
del prolungamento è necessario di preparare
la costruzione di banchi da trasporto per le
scogliere e di procedere ad espropriazioni
che preparino l'estensione dei Cantieri
di lavorazione in modo proporzionato
all'importanza dei lavori da intraprendersi;
operazioni che dovranno essere fatte nella
parte del presente esercizio che ancora
potrà essere utilizzata a tale scopo, e
nel corso dell'anno prossimo.

A queste circostanze d'opportunità
del presentare fin d'ora la questione al
Parlamento si unisce l'altra non meno
valida, che, adottata una determinazione
al riguardo del progettato prolungamento,
si potrà procedere con maggiore
rieducazione a prendere un decisivo partito
sull'altra questione vitale per il Commercio
dello Stato, della formazione di quei
conodi di quegli adattamenti interni in
quel Porto che l'importanza della sua
posizione richiedono. Perché i Capitali privati
preferano essere più facilmente allottati o
cercare impiego nelle imprese tendenti a
dare maggiore sviluppo al Commercio di
Genova, ovver non solo la probabilità,
ma la certezza che le condizioni elementari
della sicurezza del porto, abbiano ad essere
attuate in un determinato tempo.

Colle disposizioni accennate la spesa
indicata in L. 3,860,000 verrebbe ripartita

in sette esercizi in proporzione dei
lavori da eseguirsi in ciascuno,

Nel 1° di essi 1880 sarebbero assegnate
L. 100000 per intraprendere la formazione
di barche di trasporto, e provvidenze
di terreni e lavori preliminari dell'impresa.

Nel 1881. verrebbero assegnate
altre L. 200000 per completare la
formazione delle barche di trasporto
intraprese nel presente esercizio.

Nei quattro successivi esercizi sarebbe
assegnata una somma di L. 750 mila
per ciascuno.

E finalmente nell'ultimo, cioè
nel 1886 sarebbe assegnata la
residua somma di L. 460 mila.

L'opera su cui è chiamata la
attenzione del Parlamento può
darsi a giusto titolo la prima e la più
importante di quante occorrono al Porto
di Genova. Soggetto dei voti universali,
essa varrà a rendere completa quella
sicurezza del suo bacino che ancora in
gran parte fa difetto, e che lo metterà
in grado di gareggiare coi più rinomati
Porti del Mondo, così per la bontà del
suo ancoraggio, come già avviene per la
estensione delle sue acque, e sarà il
primo e più valido mezzo perche quel
porto raggiunga l'importanza a cui
è chiamato.

7

Progetto di Legge

Vittorio Emanuele II

S. S. S.

Articolo 1°

È autorizzata la spesa straordinaria nuova di due Centomilioni ottocento e sessantamila per prolungare il Molo Nuovo del Porto di Genova per una lunghezza di 300 metri ed eseguire le opere annessi al 'dopo' accenti

Articolo 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	L. 100.000
" 1861.		" 300.000
" 1862		" 750.000
" 1863		" 750.000
" 1864		" 750.000
" 1865.		" 750.000
" 1866.		" 460.000

L. 3,860,000

Si comunicano in appoggio i documenti depositati nell'annesso *Relazione*

N. 97.

53

Progetto di legge
presentato nel Ministero dei Lavori
pubblici / ~~Tramite~~ / ~~Tramite~~

Prolungamento del molo nuovo
nel Porto di Genova

Tramite del 12. Giugno 1868