

55

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1867.

Proposta di Legge presentata nella tornata del 2. Maggio 1867.  
dal Ministro dei Lavori Pubbli

OGGETTO

Provvista di materiale da scavazione per porti  
dello Stato.

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

- Ufficio 1° Conti
- » 2° Vicchi
- » 3° Corsi
- » 4° Currisi
- » 5° Pesceto
- » 6° Niasari
- » 7° Coppino
- » 8° Posenti
- » 9° Panza Gio.

Relatore *Denotto*

Adottata nella tornata del 18. Giugno 1867.

Relazione e Progetto  
 di Legge per acquisto di  
 materiale da scarpazione di Porti  
 dello Stato. Presentati dal Ministro  
 dei Lavori Pubblici di concerto  
 con quello delle Finanze.

T  
 Signori Deputati

La navigazione interna  
 e estera che frequenta  
 i Porti dello Stato, da alcuni  
 anni è venuta crescendo la  
 capacità delle navi delle quali  
 fa uso ne suoi commerci, e  
 tende tuttavolta ad accrescere  
 ancora.

Facile a scorgersi è la  
 ragione che ha consigliate  
 tali disposizioni, e si spiega  
 mente che crescendo le dimen-  
 sioni di una nave aumentano  
 bensì le spese della costruzione,  
 e quelle dello esercizio, ma in  
 una proporzione assai minore  
 di quella che non aumenti la  
 capacità, e quindi il netto ricavo  
 dei prodotti di noleggio di una  
 nave a grande portata per  
 ogni tonnellata di merce risulta  
 considerevolmente maggiore  
 di quello che in generale non lo

sia per gli uguali e uguali  
fatti con navi di capacità  
molto minore.

Ad questa circostanza  
che evidentemente dee spin-  
gere alla costruzione di grandi  
navi, si aggiunge la facilità  
di affluire che ognun  
tutti i giorni, e colla riunione  
di capitali appartenenti  
anche a proprietari diversi  
rende possibile e facile l'attu-  
zione di quelle imprese che  
in addietro non si potevano  
compiere che raramente con  
mezzi individuali.

Il fatto stesso si ragiona hanno  
condotto alla conseguenza che  
le navi di grande capacità  
dianzi accennate quando stanno  
cariche hanno una immensità  
assai considerevole, e quindi  
un gran parte dei porti dello  
Stato non possono ricevere  
per mancanza di profondità  
sufficiente, o non le ammet-  
tono che in piccola superficie  
dei loro estesi bacini. E questo  
un inconveniente gravissimo  
il quale incaglia il Commercio.

con funeste conseguenze  
ed la crisi è della più stretta  
urgenza opportune riparo  
eseguendo sciazioni in grande  
scala, e con molta rapidità  
nei punti principali dello  
Stato.

Continui sono i reclami  
che a tale oggetto vengono fatti  
al Governo e dal Commercio  
e dai Corpi morali, e da pub-  
bliche Amministrazioni, a  
quali è nell'interesse dello  
Stato medesimo che sia pro-  
veduto, allo scopo di facilitare  
la navigazione, ed il Commer-  
cio marittimo, che è un ramo  
tanto importante della ricche-  
za e prosperità pubblica.

Le sciazioni di cui si tratta  
non possono convenientemente  
eseguirsi colla solita rapidità  
se non col mezzo di Ciruaporti  
a Vapore conedati di tutta  
l'occorrente materiale nella  
fior di servizio. Per le nuove  
Provincie dello Stato una sola  
di tali macchine trovasi nel  
Porto di Monconna, e 4 per  
tutti i Porti delle coste.

Unapetolare

Delle notizie, Province  
la necessita' di scavarne i Porti  
era gia' stata riconosciuta. Da  
xviij anni ed era stata del-  
parsi autorizzata un'Impresa  
generale <sup>di Genova</sup> la quale in xvi non  
diede soddisfacenti risultati.

Per provvedere a questa  
bisogna sarebbe, pertanto  
indispensabile o di dare in  
appalto le scavarioni a  
farsi ad Imprenditori, i  
quali possedano macchine  
del genere di cui si tratta  
ovvero sia che il Governo  
acquisti in proprio i mac-  
chinismi, e quindi eseguisca  
le scavarioni, o ad economia  
per mezzo di agenti da esso  
dipendenti, o in appalto ad  
Imprenditori, i quali s'incar-  
chino del solo esercizio delle  
macchine che il Governo  
fornirebbe ad essi.

Dalle indagini prati-  
cate in xvij Porti esteri e  
risultato che non si trovano  
Imprenditori proceduti  
di sufficiente numero di

Cura parti di poter concorrere  
 ad imprese di scaxazione di  
 qualche importanza se  
 sarebbe a sperare che tanto  
 si fosse assunto il carico  
 di costruire appositamente  
 i macchinismi e sostenerne  
 in proprio le spese, senza  
 esigere poi nelle scaxazioni  
 a farsi continui sorveglian-  
 menti onerosi. A tali  
 circostanze si aggiunge l'  
 esperienza contratta nella  
 impresa di scaxazione dei  
 Ponti delle antiche Province,  
 la quale ha mostrato quanto  
 difficoltà si trovi nella  
 ministrare convenientemente  
 imprese di quella specie  
 stabilita sulle basi accennate.  
 Non resta pertanto che il  
 partito di acquistare per  
 conto dello Stato un numero  
 conveniente di quei macchinis-  
 mi facendoli costruire apposi-  
 tamente, salvo a determinare  
 poi dopo opportuni, a seconda dei  
 casi e dei vari, punti se sia  
 abito ad eseguire le scaxazioni  
 ad economia, o col mezzo di

Imprenditori ai quali  
saranno somministrati i  
macchinari.

Il Materiale che per ora  
si riconosce indispensabile  
procurarsi al più presto  
sarebbe il seguente.

Cinque Esaporti grandi.

Una piccola per porti Canali.

Quattro Vapori trasporti per  
scarico delle materie.

Dodici Bette per trasporti  
delle materie.

Due Battelli a vapore rimor-  
chiatori Materiale che vorrebbe  
adoperato secondo le occorrenze  
e segnatamente nei Porti dell'  
Emilia, in quelli di Ancona,  
Brindisi, e Livorno, ed in ogni  
altro dove sene palesasse più  
immediata l'urgenza.

Il contravendosi nel Com-  
mercio ad acquistare questo  
materiale, tranne i Bimorchia-  
tori, sarà necessario di farlo  
contare appositamente, a tale  
effetto furono introdotte Fratture  
con reputati Stabilimenti  
meccanici nazionali ed esteri,  
le quali stanno per essere

h

condotte a soddisfacente <sup>risultato</sup> ~~tempo~~  
 quanto il Governo potrà  
 ottenere sollecitamente ad equo  
 il prezzo relativo, e sia quindi  
 posto in condizione di stipulare  
 un contratto prima che da  
 quelli stabilimenti vengono ad  
 essere altre commissioni, e nuovi  
 impegni di cui sono richieste  
 e che si potrebbe nella impossi-  
 bilità di soddisfare a tempo appor-  
 tune ai desiderj del Governo.

Dalle trattative in corso  
 e dalle notizie fornite dagli  
 uffici di arte governativa risulta  
 che la spesa totale richiesta per  
 la fornitura di quel materiale  
 ascendeva alla somma di un mi-  
 liono novecento e centi undici lire  
 (1.920.000) e che il tempo neces-  
 sario a compierlo sarà di undici  
 mesi circa.

L'assegno del fondo relativo  
 potrebbe quindi farsi nella  
 proporzione di L. 850,000 nel  
 bilancio dell'esercizio seguente  
 e per L. 1,070,000 in quello del  
 prossimo esercizio.

Adottando pertanto che li  
 argomenti di cui si tratta e'



uno dei più importanti che  
riguardano il pubblico servizio  
e che è urgente di occuparsene  
onde mettersi in misura di  
soddisfare quanto presto sarà  
possibile a tale occorrenza, il  
Referente onora di sottoporre  
all'esame della Camera il se-  
guente progetto di legge colla  
speranza che, penetrata della  
sua utilità, vorrà darvi appro-  
vazione.

Vittorio Emanuele II etc

Art. 1°

È autorizzata la straordinaria  
spesa di  $\text{L. } 1,920,000$  per  
acquisto di materiale da scava-  
zione nei Porti dello Stato.

Art. 2°

È autorizzata per  $\text{L. } 870,000$  sul  
bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici  
per l'Esercizio 1861 in apposita categoria  
colla designazione Provista di materiale  
da scavazione dei Porti dello Stato.

È per  $\text{L. } 1,050,000$  sullo stesso bilancio  
per l'Esercizio 1862 in apposita cate-  
goria sotto uguale titolo.

# Materiale di scavazione de' Porti dello Stato da procedersi

Due Companti da Genova a L. 180/m. cias. L.	360,000	00
Due " " in Liguria a L. 160/m. " "	480,000	00
Altra piccola Companti da Genova " "	40,000	00
Quattro Batelli trasportati da Genova a L. 160/m. " "	640,000	00
Due Armanciatori da Inghilterra a L. 110/m. cad. " "	220,000	00
Per i Bette da farsi in Liguria e ad Ancona a L. 15/m. l'una " "	180,000	00
<b>Totale L.</b>		<b>1,920,000</b>

Del 1861 si dovrebbe pagare a Genova L.	520,000	00
In Liguria " "	240,000	00
Per Bette " "	90,000	00

<b>L.</b>		<b>850,000</b>
Del 1862 si pagherebbe per lo stesso materiale " "	850,000	00
Per acquisto di due Armanciatori da Inghilterra / fatti / " "	220,000	00
<b>Totale uguale L.</b>		<b>1,920,000</b>

1861  
N. 39.  
Progetto di legge presentato dal Ministro di  
Carri pubblici (Peruzzi)

Autorizzazione di spesa straordinaria nel bilancio  
1861 del Ministero di Carri pubblici per  
acquisto di materiale da navigazione di parte  
dello Stato

S tornata del 2 Maggio 1861.

Provvista di materiale d'escava-  
zione dei porti del Regno.

Relazione della Commissione.

Signori.

Lo stato generale dei porti di mare  
del Regno poco corrisponde ai sem-  
pre crescenti bisogni ed alle eguali  
maggiori esigenze del commercio.

Se per un momento solo voi  
volgete la vostra attenzione nei  
porti delle altre nazioni, e special-  
mente dell'amica nostra vicina  
la Francia, voi troverete un dolo-  
roso confronto per quanto essa fece  
a pro' de' suoi porti, e quanto  
fu fatto a beneficio dei porti  
italiani, quantunque questi più  
forse già di primi richiedessero  
importanti ed estese migliorie.

Certo o signori che se provida,  
attenta ed attiva l'azione governa-  
tiva non si volgerà a migliorare  
e migliorare radicalmente le condi-  
zioni tecniche e le economiche dei  
porti del Regno, certo o signori  
che il commercio s'arricchirà per  
altri scali, per altri fondachi, e  
voi il sapete quanto difficile è  
il ricondurlo.

Ma malgrado la non completa  
sicurezza, le difficoltà d'ingresso,

quelle gravissime di scarico e carico  
 delle mercanzie, conseguenti da ristrette  
 e poco sviluppante macchine, da  
 mancanza di gru e manovre, di  
 siti coperti pel deposito temporario  
 delle mercanzie, da corporazioni pri-  
 vileggiate di barcaioli e facchini  
 etc etc, pure ciò malgrado finora  
 ancorono numerosi bastimenti, forse  
 grazie appunto al grande numero  
 che ne arrivano o comandano gli  
 Italiani: ma ~~ma~~ di gravissimi lamen-  
 tati inconvenienti lascieremo appun-  
 gere l'interimento dei porti stessi  
 per renderli forzatamente deserti  
 ovvero procureremo per conto che l'al-  
 tezza dell'acqua nei porti ~~stessi~~<sup>maggiori</sup>  
 corrisponda a quella immersione  
 che d'anno in anno col decremento  
 del tonnellaggio dei bastimenti, ven-  
 gono questi ad acquistare?

La risposta non può essere dub-  
 bia, e quindi l'unanime approvazio-  
 ne che gli uffizi della Camera ac-  
 cordarono al progetto di legge  
 che il sig. ministro di lavori pub-  
 blici presentò nella tornata del  
 2 scorso maggio, siccome quello che  
 sanciva il voto generale del miglio-  
 ramento dei porti nella prima e prin-  
 cipale loro migliorìa quella cioè di  
 averne acqua costante e corrispon-  
 dente alle immersioni ~~le~~ maggiori

691 (3)  
delle più capaci navi mercantili.

La maggioranza degli uffizii mentre accorrono in sua approvazione in massima al progetto di legge in discorso osservare e commetterà al proprio Commissario lo studio e dilucidazione delle seguenti ~~due~~ osservazioni.

1<sup>a</sup> La provvista delle macchine escavatorie per i porti, anziché a spese dello Stato, essere più conveniente ai principi economici, alle leggi amministrative ed alla pratica comune, si porta nel capitolato d'appalto all'Imprenditore della escavazione stessa di porti.

2<sup>a</sup> Come moltissimi per non dire tutti i porti del Regno sono più o meno interrati, così naturalmente approveranno appena la presente legge scaturiranno cotidiane istanze da tutte le Provincie litoranee per l'escavazione dello speciale porto; quali saranno le basi che determineranno la precedenza da accordarsi ad un porto sull'altro? Non essere appunto a ciò opportuna la presentazione d'una nuova legge sui porti e spiagge del Regno, che classifichi i vari porti della maggiore alla minore loro importanza strategico-economica, sì che l'escavazione debba per legge anziché per beneplacito progredire dai primi agli ultimi, concorrentemente allo stato in cui trovano

i sondaggi loro?

3<sup>a</sup> Il materiale d'escavazione che il ministero propone, unitamente a quello che già possiede il governo, è o non sufficiente ai bisogni dei porti, e non è forse egli il caso di doverlo ampliare.

4<sup>a</sup> La nota d'ufficio della spesa proposta dal ministero stampata in calce al progetto di legge (solo e scarso documento in appoggio alla legge stessa) ~~non~~ dimostra che a fabbricanti esteri si pagherebbe ~~una~~ una carovana in  $\text{L. } 180 \text{ m.}$  ed ~~mentre~~ a fabbricanti nazionali solamente  $\text{L. } 100 \text{ m.}$ ; mentre che a parità di condizioni ~~non~~ diversi accordare la preferenza ai costruttori nazionali, non fosse altro che per  $\text{L.}$  incoraggiare l'industria patria e spingerla al paragone delle foreste, tutte avendo essa gli elementi per raggiungersi.

5<sup>a</sup> Possedendo ~~il~~ il governo il vasto ed ampiamente d'ogni miglior macchina da lavoro fornito stabilimento di S. Stefano (Vesuvio), creazione nella quale un'isola delle due Sicilie si rese del dispotico ed assoluto suo potere per conseguire similmente ai faraoni nelle piramidi quanto credeva per esso glorioso e di appagamento al suo amor proprio, possedendo, ripetiamo, il governo tale stabilimento, e non volendosi neppure per costruzioni marittime militari,

# e tanto più quando a patti migliori,  
è evidente

5  
olmeno suppidiariamente to utitigi col p<sup>er</sup>  
v costruire alcuno giu<sup>o</sup> i carafondo  
progettati nella legge proposta.

6. Nelle antiche provincie del Regno  
e in quelle già soggette al governo  
pontificio, le spese sieno di ristaurò, che  
di miglioramento, o di nuove opere  
siano obbligatorie per una data  
quotità alle Provincie e singoli mu-  
nicipi cui più direttamente il porto  
a cui vantaggio venivano fatte, pro-  
va: nelle Provincie meridionali le  
spese congeneri ~~sino~~ venivano per  
intero supportate dal governo.

Inoltre la spesa occorrente, nella prov-  
vista dei carafondi in discorso, non  
potrebbe equamente ripartirsi su provin-  
cie o Comuni che in ragione della cu-  
batura di stero eseguita nel porto che  
li interessa: cubatura che non essendo  
determinata, ne risulta difficoltà o per  
dir meglio impossibilità d'equo riparto.

Certo essere il caso che la spesa  
proposta ad approvarsi per legge  
sia per intero a carico del Bilancio  
del Regno.

7. In alcuni porti del Regno essere  
già iniziata l'escavazione, in alcuni  
continuata ~~a fine~~, in altri essere  
sospesa per questo <sup>del</sup> carafondo:  
queste intraprese operazioni debbon esse  
venir compite senza considerare la  
importanza e forse maggior bisogno

# o per l'invio fatto ad altro porto #





Della vostra  
ioni e chiarimen-  
Ministro predet-  
uoni; che  
per ~~non~~ ~~non~~ ~~non~~  
ter imporre la  
lodi ad un'impresa  
l'escavazione  
to: ma quando  
il bisogno di

aumentare la superficie ed l'altezza acqua  
nei nostri porti e generalmente ed  
urgentemente sentito: che non si potub-  
be che fra un bastantemente considere-  
vole periodo di tempo congere il  
quantitativo delle materie di scavo  
in ogni singolo porto ed in tutti  
opreme; che pur bastantemente consi-  
derevole periodo di tempo occorrerebbe  
allo studio delle singole condizioni  
d'appalto da imporsi per ciascun  
porto; che per quanto considerevole  
sia lo stesso ad eseguire, pure il  
prezzo elementare di ogni metro  
cubo potendosi in ~~media~~ <sup>media</sup> valutare  
~~ad un~~ <sup>ad un</sup> Lira per l'escavazione  
e trasporto, non compreso il interesse  
e l'ammortizzazione delle macchine,  
il valore di queste quale si risulta  
dal progetto di legge costituirebbe  
per la più considerevole spesa a cui  
dovrebbe sottrarre l'Impresario: per  
ciò egli ben probabilmente dovrebbe pagare  
ad altro industriale, od in altri termini  
nella quale non sarebbe un utile dist-  
to, e per cui converrebbe fargli conside-  
revoli addizionali, che risulterebbero di  
spreco per l'erario: che il grandissimo  
sviluppo delle ~~per~~ coste del Regno  
~~per~~ e la considerevole potenza delle  
macchine esaritate, renderanno necef-  
sari frequenti rimorchi dei cavalloni  
e loro annipi dall'uno all'altro  
porto; che questi rimorchi sarebbero  
di grave spesa ad un Impresario, il

# Di ~~questo~~ ~~ad~~ ~~un~~ ~~certo~~ ~~modo~~ ~~di~~  
ad una lira #

1700 e molte ~~molte~~  
3,00 circa quelli di forte ~~capitolo~~ <sup>di</sup> deserto  
800/pe  
se

# imporre all' #

# che per con questo sistema il governo si ob-  
 bligo ad acquistare al fine del tempo d'esercizio dell'  
 impresa, una parte del suo materiale escavatorio;

che lo stesso sistema tentato di questi giorni  
 con pubblica asta per l'escavazione del porto di Genova,  
 e malgrado i prezzi dell'escavazione fossero elevati  
 (essendo di L. 1,70 per la materia di deboli consistenze)  
 e di L. 2,98 per quelle di forte consistenza) pure  
 l'importo del lavoro in L. 800.000 bastantemente  
 considerevole, pare non trovò acconcenti, e l'asta  
 riuscì infruttuosa.

# imporre

mentre teme riuscibile al governo, quan-  
 do si valene di favorevoli occasioni  
 de' viaggi de' Reali de guerra: che  
 d'esperimento fatto dal già governo  
 Sardo di far ~~provvedere~~ ~~dalla~~ ~~impresa~~  
 suo stesso che s'ha l'escavazione dei  
 porti, la provvista di carrafondi, ha  
 dato risultati insoddisfacenti, ~~ed~~  
~~non~~ non si conseguì il desiderat  
 e necessario escavamento: che la  
 Francia e l'Inghilterra non impongono  
 provviste di macchine sì costose, ad  
 imprenditori di lavori: che infine  
 l'imporre una preventiva ~~considerevole~~ ~~impresa~~  
 spesa ad un'impresa, riesce dannoso  
 all'erario per il diminuire che considera-  
 volmente produce dei concorrenti all'ist  
 che per queste considerazioni il progetto  
 del sig. Ministro dei lavori pub-  
 blici, corrisponde ai bisogni ed all'impur-  
 sa dell'escavazione dei porti.

2. La necessità e convenienza d'una legge generale che concernente all'amministrazione dei porti e delle spiagge del regno, è dal detto signor Ministro riconosciuta, e già ci disse egli aver dato disposizioni, onde sia attentamente preparata e studiata, si da poter al più presto sottoporla al Parlamento. — Non si rimane su questo punto che preso atto della decisione, ad instare onde la legge stessa possa essere presentata nel corso della prima sessione, e che la sia corredata d'ogni documento sulle superficie, sull'altizza

acqua, sullo sviluppo e larghezza delle banchine, sulle macchine e storie di scarico e carico, sui magazzini e Depositi pubblici coperti, sull'importanza militare, sul numero e tonnellaggio di bastimenti mercantili che vi passano solo in un dato numero d'anni, e simili altri dati statistici, per cadaun porto, onde con ragione di scienza e equità possa discutere e stabilirne la classificazione.

Se questa legge si farà presentata nei primordi della prossima sessione, si potrà per essa stabilire prontamente per attempo la classificazione dei porti e così l'ordine di loro escavazione, giacché i cavafondi non possono dai pubblici essere amministrati prima del 2.° trimestre del seguente 1862.

3. Il materiale d'escavazione che proprio del governo al giorno d'oggi esiste in 1.° Un cavafondo a vapore, con rimorchiatore e bette in Ancona?

2. Un macchina per cavafondo, smontata, esistente nel porto di Sinigaglia, e ordinato il progetto, e si attende di giorno in giorno, per montarla in corrente scalo.

3. Quattro cavafondi esistenti nelle provincie napoletane in stato di servizio, e che ritengono munite di rimorchiatori e bette. #

Questo materiale sta presto già lungo per servizio, non è certo nelle migliori condizioni, e non si può d'altro ripromettere una soddisfacente ed attiva servizio. Colla legge che è in discussione tale

Quelli che si ripresentano nelle antiche provincie #

Due cavafondi che ora sono propri del signor Bilardo, e che alla scadenza di questa (Aprile 1862) il governo deve acquistare in termini della legge 3. Luglio 1853.

Due cavafondi infine che trovansi nell'isola di Sicilia, dei quali uno in buona condizione, l'altro pressoché fuori uso, e per cui riparazione ~~che~~ dichiarata necessaria la spesa di ~~115~~ 115,000; si tengono munite di rimorchiatori e bette. #

[continua]

(A) Da porre in calce i' quale nota.  
 I corredi da provvedere pella presente legge avranno la lunghezza di m<sup>te</sup> 33,60  
 larghezza " 8,00  
 altezza " 3,10  
 immersione " 1,35.

La scata onoria sarà portata nel centro dello scafo; avrà ventidue pechie, capaci l'una di un terzo di metro cubo; verserà da un e dall'altro lato dello scafo per apposite traversie.

La macchina a vapore motrice sarà di 25 cavalli nominali, capaci di produrre sul pistone un lavoro di 1/2 cavalli omeno 1/2 chilogrammetri misurati all'indicatore di Watt.

I battelli trasporti avranno  
 m<sup>te</sup> = 38,00 di lunghezza  
 " 6,55 di larghezza  
 " 3,20 di altezza sopra chiglia  
 " 2,65 di immersione.

Ogni battello sarà animato da due macchine a vapore della forza complessiva di 60 cavalli nominali, ossia di 210 chilogrammetri Watt.

Le cilindri delle macchine saranno a sistema tubulare, i tubi essendo in ottone.

materiale sarebbe aumentato di 3 gradi ~~cavalli~~ ed un piccolo convesso, di 11 battelli trasporti, dodici balle e due rimorchiatori. (A)

Certo che questo materiale sarebbe insufficiente, se volessimo che in breve periodo d'anni, in cinque o sei per esempio i principali porti dello stato avessero a trovarsi nelle condizioni migliori di sondaggio: ma per tanto conseguire conviene egli avere un numero e costo materiale, che poi rimarrebbe inoperoso, e che andrebbe via via scomparendo. Certo che no, massime se consideriamo lo stato nostro finanziario, le molte opere e grandiose opere pubblicate nelle quali le finanze nostre sono impegnate, e se infine consideriamo che sarebbe per molti porti un vero spreco d' denaro, il volere escavar il fondo, senza prima eseguire quelle opere atte ad impedire lo interrimento, senza munire di quelle difese che impedissero a posteriori di data speciale mareggiata, l'accumulare nel porto tante scorie e melme quante in più anni non cretando più estremo.

Il materiale che con quello proposto da provvedersi, verrà ad avere lo stato per l'escavazione dei porti, non si può considerare che appena appena corrispondente ai bisogni ed in relazione alle spese che lo stato può adoperarsi.

Di Dalla nota dettata in calce al progetto di legge, risulta che alla Società Des Forges et Chantiers de la Méditerranée un convendo

T per

11  
si pagherebbe 180 p., mentre ai costruttori  
meccanici della Liguria non si pagherebbe  
che 160 p.: premesso che questa nota  
non costituiva che un abbozzo d'ufficio,  
che fuero dimenticata era rimasta fra  
le altre carte del progetto di legge, e  
che la nostra stamperia della Camera  
avevola fra quelle rinvenute credette  
suo dovere stamparla, per cui proprie-  
mente non ha in se una grande importan-  
za; aggiungeri che se colla società della  
magione e cantieri del Mediterraneo,  
ne con i costruttori liguri è stipulato al-  
cun contratto, solo sono prima che la presente  
legge ci fosse presentata erasi con essi  
scambiati alcuni preliminari.

Ma vero la nostra Giunta, ebbe in sentire  
dal sig. ministro, come la società che ha  
i suoi cantieri a Sestri gli avesse esibito  
ratto che non ricorrendo essa la definitiva  
comunicazione di rinvio di qualunque  
con essa trattato, la non si teneva vincolata  
dalle trattative stesse ne eseguirli, potendone  
stringere oltre che tutti i suoi mezzi in-  
golfassero: per contro gli ingegneri costrut-  
tori fratelli Westermann che hanno  
magione e cantieri a Sestri di Poente,  
oltre le modificazioni che alle prime  
basi delle trattative con essi tenute, ven-  
nero introdotte ~~le~~ ~~per~~ ~~quelle~~ ~~quasi~~ ~~il~~ ~~carattere~~  
di che dovrebbero costruire vengono ad  
essere delle stesse dimensioni, sistema, ed  
egualmente garantiti d'attuazione ed  
ordini quali quelli della società francese

In seguito del parere ch'ebbe a darne  
l'ufficio degli ingegneri costruttori navali  
dello Stato, al quale fu mandato ad esam-  
inare il capitale delle trattative stesse, modi-  
ficazioni per le quali.

domandarono nel nuovo capitolato che fossero loro  
 assegnate  $\text{Fr } 180^m$  per ciascun carrafondo.  
 Egli è inoltre a notare che nelle prime trattative  
 i fratelli Westermann richiedevano a prezzo  
 di un carrafondo  $\text{Fr } 170^m$  e che il Ministero  
 dei pubblici lavori inscripse nella nota  
 dettaglio ridotta solo  $\text{Fr } 160^m$  nella lingua  
 di ridurre a tale il prezzo domandato,  
 seppa che però si fosse in ciò d'accordo.  
 Tanto risulta dai documenti che furono  
 comunicati ed esaminati dalla vostra  
 Commissione.

Consegue risulta da ciò che la somma da  
 inferirsi all'art. 1. della legge impie-  
 che di  $\text{Fr } 1,920,000$ , della emenda di  
 $1,980,000$ , per l'aumento di  $\text{Fr } 20^m$   
 per caduno dei tre carrafondi a cost-  
 trarsi in Liguria: ma la vostra Com-  
 missione crede convenientemente proporla  
 nella cifra totale di  $\text{Fr } 2,000,000$ ,  
 confidando che con quest'aumento e col  
 risparmio che il Ministero potrà conser-  
 quire nella ~~Contrattazione~~ <sup>Contrattazione</sup> definitiva  
 dell'intero materiale da escussione,  
 egli possa avere il fondo occorrente  
 agli esperimenti dei carrafondi ste-  
 di e dei rimorchiatori, ed al loro tras-  
 porto sia da Seyne che dall'Inghil-  
 terra nei porti dello Stato; e se que-  
 ste che dai capitolati risultano a  
 carico dello Stato.

La vostra Commissione inoltre instò  
 col sig. Ministro affinché vedesse modo  
 che le parità di condizioni, fossero propo-  
 gli industriali nostrani: egli accettò di



buon grado la massima: però osservo che difficilmente sarebbe potuto per ora affidare maggior quantità di lavoro alle ~~fabbricazioni~~ magone dello Stato, avendo gli ingegneri costruttori che le dirigono dichiarato necessario maggior tempo, per maggior lavoro, ed i bisogni urgenti de' nostri porti non consentendo accordarlo.

5.<sup>o</sup> Se il sig. ministro crede conveniente l'affidare la costruzione dei cannoni di or altre macchine allo stabilimento di Pietra-Ossa: costose troppo e prive di quella perfezione sufficiente che si ottiene altrove risulterebbero.

Le spese proposte a legge mano dal governo Borbonico di Napoli nello stabilimento di Pietra-Ossa, con principii di monogelio e di completa contropesazione, non sembra dietro esame particolare dello stabilimento stesso fatto da distinto e competente Ingegnere dello Stato, sieno per due corrispondenti risultate. Il predetto sig. ministro non sarebbe però, c'è da dichiarare, alieno dal far eseguire in quello stabilimento ed a titolo di prova uno ~~dei~~ <sup>dei</sup> cannoni di 12 se urgente non ne fosse il bisogno, se nella ristrettezza del loro numero non fosse necessario una piena fiducia per il buon loro risultato.

6.<sup>o</sup> Per la diversa legislazione per le amministrazioni di porti, vigente nelle varie provincie del Regno, il sig. ministro ha dichiarato alla Commissione, che nella opera per la provvista

~~I cannoni di 12 se urgenti non ne fosse il bisogno, se nella ristrettezza del loro numero non fosse necessario una piena fiducia per il buon loro risultato.~~



risultante dalla presente legge, non  
sarebbero chiamate a pagarne una  
quotità quelle provincie che pelle  
leggi in esse vigenti dovrebbero concor-  
rervi, giacchè sarebbe gorbare troppo  
il principio di generale equità, chia-  
mando alcuni e non tutti a spese  
che per tutti si fanno.

Ne' per quest'eccezione s'intende me-  
nomamente alterata in pro' o in contro  
la massima del concorso delle Provincie  
interessate nei lavori di porti che  
rivestono evidenti caratteri d'utilità  
generale dello Stato. Questa massima  
subirà tutto l'esame e tutta quell'au-  
pita discussione, che ben le si addice,  
nella già accennata legge in presen-  
toriosi dall'amministrazione dei porti  
e spiagge.

Infine, sarebbe inteso che i lavori  
in corso, che quelli intrapresi o da  
intraprendersi in un dato porto,  
sarebbero spinti al loro compimento  
senza interruzione, a meno di quelle  
che ~~potrebbero~~ possono conseguire  
da fatti di forza maggiore.

Così la continuazione dell'opera-  
zione del porto di Cagliari non sarà  
maggiormente ritardata di quanto  
in altri porti l'aver nuovamente dispo-  
nibile un completo apparato d'esi-  
ecuzione, e così non solamente saranno  
soddisfatti i bisogni di quel porto,  
che sono quelli fra i principali di

# que' nostri concittadini #

quell'isola, e che pur sono quelli  
d'interesse generale dello Stato, ma  
inoltre per quest'unica e speciale  
occasione fra tutte parti del Regno,  
di quella di Cagliari, la vostra  
Commissione mette lusinga che #  
~~quell'istantissimi isolani~~, vorranno  
riconoscere un novello attestato  
dell'amore indefesso che il governo  
ed il Parlamento portano al loro  
beno, al loro vantaggio, ed alla pros-  
perita dell'isola, parte importantis-  
sima ed inscindibile della grande  
nostra patria italiana. #  
Quindi la vostra Commissione spera  
vorrete convalidare de' vostri suff-  
raggi il progetto di legge appen-  
te.

# nel che vengono vieppiu'  
ad essere confermate delle leggi che  
abbiamo in discussione, sulla forma-  
zione d'un porto rendendo sane le atti-  
nelle di Cortoli, e sull'erezione  
di carceri e cellarari giudiziari e  
penitenziari in Cagliari e Sassari.

Progetto della Commissione

Art. 1°

E' autorizata la spesa straordinaria  
di L. 2'000'000 per acquisto di  
materiale da escavazione di porti.

Art. 2°

Primo allinea identico a quello del Minis-  
tero meno L. 850'000 che si porra' L. 900'000

2° Allinea

E per Lire 1'100'000 sullo stesso  
Bilancio per l'esercizio 1862 in apposita  
categoria sotto uguale titolo.

M. Pelatone  
G. F. Pascale

W 88A

Relazione della Commissione composta  
dei deputati Conte Bichi, Cuni, Ferrini, Colonna  
Penello, Masperi, Cossu, Pignatelli, Longo, Gi?

Termate del M. Guglielmo 1861.

---

*Pellati*

*420*

SESSIONE 1861

N° 55-A

## CAMERA DEI DEPUTATI

### RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei Deputati

**CONTI, BIGHI, CORSI, TURRISI-COLONNA, PESCIOTTO,  
MASSARI, COPPINO, POSSENTI, LANZA GIOVANNI**

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 2 maggio 1861

**Autorizzazione di spesa straordinaria sul bilancio 1861  
del Ministero dei lavori pubblici per provvista di ma-  
teriale da scavazione dei porti dello Stato.**

Tornata del 14 giugno 1861

**SIGNORI,**

Lo stato generale dei porti diversi del regno poco corrisponde ai sempre crescenti bisogni ed alle ognor maggiori esigenze del commercio.

Se per un momento solo volgete la vostra attenzione ai porti delle altre nazioni, e specialmente dell'amica nostra vicina la francese, voi troverete un doloroso confronto fra quant'essa fece a pro de' suoi porti e quanto fu fatto a beneficio dei porti italiani, quantunque questi più forse già dei primi richiedessero importanti ed estese miglie.

Certo, o signori, che, se provvida, attenta ed attiva, l'azione governativa non si volgerà a migliorare, e migliorare radicalmente, le condizioni tecniche e le economiche dei porti del regno, certo, o signori, che il commercio s'avvierà per altri scali, per altri fondachi, e voi il sapete quanto difficile riesca il ricondurlo.

Pure, malgrado la non completa sicurezza, le difficoltà di ingresso, quelle gravissime di scarico e carico delle mercanzie, conseguenti da ristrette e poco sviluppatissime banchine; da mancanza di gru e manicine, di siti coperti pel deposito tem-

porario delle mercanzie, da corporazioni privilegiate di barcaioli e facchini, ecc., ecc., pure, ciò malgrado, finora accorrono numerosi bastantemente ne' nostri porti i bastimenti, forse grazie appunto al grande numero che ne armano o comandano gli Italiani; ma ai gravissimi lamentati inconvenienti lasceremo aggiungere l'interrimento dei porti stessi per renderli forzatamente deserti? ovvero procureremo, per contro, che l'altezza dell'acqua nei porti medesimi corrisponda a quella immersione che d'anno in anno, coll'aumentarsi del tonnellaggio dei bastimenti, vengono questi ad acquistare?

La risposta non può essere dubbia, e quindi l'unanime approvazione che negli uffizi voi accordaste al progetto di legge che il ministro dei lavori pubblici vi presentò nella tornata del 2 scorso maggio, siccome quello che sanciva il voto generale del miglioramento dei porti nella prima e principale loro miglioria, quella cioè di avere acqua bastante e corrispondente alle immersioni maggiori delle più capaci navi mercantili.

La maggioranza degli uffizi, mentre accordava la sua approvazione in massima al progetto di legge in discorso, osservava e commetteva al proprio commissario lo studio e dilucidazione delle seguenti osservazioni:

1° La provvista delle macchine escavatorie per i porti, anziché a spese dello Stato, essere più consentaneo ai principii economici, alle leggi amministrative ed alla pratica comune, imporla nel capitolato d'appalto all'imprenditore della escavazione stessa dei porti.

2° Siccome moltissimi, per non dire tutti i porti del regno, sono più o meno interriti, così naturalmente, approvata appena la presente legge, sorgeranno caldissime istanze da tutte le provincie litoranee per l'escavazione dello speciale porto: quali saranno le basi che determineranno la precedenza da accordarsi ad un porto sull'altro? Non essere appunto a ciò opportuna la presentazione di una nuova legge sui porti e spiagge del regno, che classifichi i vari porti dalla maggiore alla minore loro importanza strategico-economica, sì che la escavazione debba per legge, anziché per beneplacito, progredire dai primi agli ultimi, concorrentemente allo stato in cui trovansi i sondaggi loro?

3° Il materiale d'escavazione che il Ministero propone, unitamente a quello che già possiede il Governo, è o non sufficiente ai bisogni dei porti, e non è fors'egli il caso di doverlo ampliare?

4° La nota-dettaglio della spesa proposta dal Ministero, stampata in calce al progetto di legge (solo e scarso documento in appoggio alla legge stessa), dimostra che a' fabbricanti esteri si pagherebbe un cavafondo in lire 180,000, ed a' fabbricanti nazionali solamente lire 160,000; mentre che, a parità di condizioni, e tanto più quando a patti migliori, è evidente doversi accordare la preferenza ai costruttori nostrani, non foss'altro che per incoraggiare l'industria patria e

spingerla al pareggio delle forestiere, tutti avend'essa gli elementi per raggiungerle.

5° Possedendo il Governo il vasto ed ampio stabilimento di Pietra Arsa, creazione nella quale un ex-re delle Due Sicilie si valse del dispotico ed assoluto suo potere per conseguire, similmente ai Faraoni nelle Piramidi, quanto credeva per esso glorioso e di appagamento al suo amor proprio, possedendo, ripetiamo, il Governo tale stabilimento, e non valendosene pur pure per costruzioni marittime militari, almeno sussidiariamente lo utilizzi col farvi costruire alcuno fra i cavafondi progettati nella legge proposta.

6° Nelle antiche provincie del regno ed in quelle già soggette al Governo pontificio, le spese, sieno di ristauo, che di miglioramento, o di nuove opere, erano obbligatorie per una data quotità alle provincie e singoli municipii cui più direttamente il porto, a cui vantaggio venivano fatte, giova, nelle provincie meridionali le spese congeneri venivano per intero sopportate dal Governo.

Inoltre la spesa occorrente pella provvista dei cavafondi in discorso non potrebbe equamente riversarsi su provincie o comuni che in ragione della cubatura di stergo eseguito nel porto che li interessa, cubatura che non essendo determinata, ne risulta difficoltà, o, per dir meglio, impossibilità d'equo riparto.

Pertanto essere il caso che la spesa proposta ad approvarsi per legge sia per intero a carico del bilancio del regno.

7° In alcuni porti del regno esser già iniziata l'escavazione, in alcuni continuare, in altri essere sospesa per guasto o per l'invio fatto ad altro porto del cavafondo; queste intraprese operazioni debbon esse venir compite senza considerare l'importanza e forse maggior bisogno che si riconoscano per altro porto.

Fra i porti, la cui escavazione fu di recente sospesa, evvi quello di Cagliari, essenzialissimo alle transazioni colla terra Sardegna, e che si raccomanda alle cure del signor ministro dei pubblici lavori, per dimostrare che Governo e Nazione vivamente si interessano al benessere e vantaggio di quell'isola; appunto in questi giorni che tante oziose dicerie ed impossibili asserzioni si stanno facendo sulla cessione sua a straniero, come se possibile fosse imporre ad una nazione di 22 milioni, che ha pieni sentimenti di sua dignità e forza, l'abbandono d'una parte di se stessa.

La vostra Commissione, signori, senti la necessità d'invitare l'egregio signor ministro dei lavori pubblici ad intervenire ad una sua seduta, onde con essa discuterè ed approfondire i temi suddetti, tanto più che si sapeva non essere più sufficiente la somma da esso domandata per incidenti nel frattempo sopraggiunti.

Dall'esame fatto dalla vostra Giunta, dalle spiegazioni e

(55-A)

schiarimenti fornitici dal signor ministro predetto, ci risulta, o signori, che:

1° Certamente sarebbe stato desiderio il poter imporre la provvista dei cavafondi ad un'impresa che avesse assunta l'escavazione dei porti dello Stato; ma quando si consideri che se il bisogno di aumentare la superficie e l'altezza acquea nei nostri porti è generalmente ed urgentemente sentito; che non si potrebbe che fra un bastantemente considerevole periodo di tempo conoscere il quantitativo delle materie da escavare in ogni singolo porto ed in tutti assieme; che pur bastantemente considerevole periodo di tempo occorrerebbe allo studio delle singole condizioni d'appalto da imporsi per cadun porto; che per quanto considerevole sia lo sterro ad eseguire, pure il prezzo elementare di cadun metro cubo potendosi in media valutare ad una lira per ispeze d'escavazione e trasporto, non compreso l'interesse e l'ammortizzazione delle macchine, il valore di queste, quale vi risulta dal progetto di legge, costituirà sempre la più considerevole spesa alla quale dovrebbe sottostare l'impresario, spesa che egli ben probabilmente dovrebbe pagare ad altro industriale, o, in altri termini, nella quale non avrebbe un utile diretto, e per cui converrebbe fargli considerevoli abbuoni, che risulterebbero di spreco per l'erario; che il grandissimo sviluppo delle coste del regno e la considerevole potenza delle macchine escavatrici renderanno necessari frequenti rimorchi dei cavafondi e loro annessi dall'uno all'altro porto; che questi rimorchi sarebbero di grave spesa ad un impresario, mentre tenue riuscirebbe al Governo potendo valersi delle favorevoli occasioni de' viaggi dei legni da guerra; che l'esperienza fatto dal già Governo sardo di imporre all'impresario stesso che s'ha l'escavazione dei porti la provvista dei cavafondi ha dato risultati sì insoddisfacenti da non conseguirsi il desiderato e necessario escavamento; che pur con questo medesimo appalto il Governo si obbligò ad acquistare, al fine del tempo d'esercizio dell'impresa, una parte del suo materiale escavatorio; che lo stesso sistema, tentato in questi giorni con pubblica asta per l'escavazione del porto d'Ancona, e malgrado i prezzi dell'escavazione fossero elevati (essendo di lire 1,70 per le materie di debole consistenza, e di lire 2,98 per quelle di forte consistenza) e l'importo del lavoro, in lire 800,000, bastantemente considerevole, pure non trovò accorrenti, e l'asta riuscì infruttuosa; che la Francia e l'Inghilterra non impongono provviste di macchine così costose ad imprenditori di lavori; che, infine, l'imporre una preventiva imponente spesa ad un'impresa riesce dannoso all'erario per il diminuire che considerevolmente produce dei concorrenti all'asta; che per queste considerazioni il progetto del signor ministro dei lavori pubblici corrisponde ai bisogni ed all'urgenza dell'escavazione dei porti.

2° La necessità e convenienza d'una legge generale concernente all'amministrazione dei porti e delle spiagge del

regno è dal ridetto signor ministro riconosciuta, e già disse egli aver dato disposizioni, onde sia attentamente preparata e studiata, si da poter al più presto sottoporla al Parlamento. Non ci rimane su questo punto che, preso atto della dichiarazione, ad instare onde la legge stessa possa esserci presentata nell'aprire della prima Sessione, e che la sia corredata d'ampi documenti sulla superficie, sull'altezza acquee, sullo sviluppo e larghezza delle banchine, sulle macchine elevatorie di scarico e carico, sui magazzini e depositi pubblici coperti, sull'importanza militare, sul numero e tonnellaggio dei bastimenti mercantili che vi fecero scalo in un dato numero d'anni, e simili altri dati statistici, per cadun porto, onde con ragione di scienza l'Assemblea possa discutere e stabilirne la classificazione.

Se questa legge ci sarà presentata nei primordi della prossima Sessione, si potrà per essa stabilire bastantemente per attempo la classificazione dei porti e così l'ordine di loro escavazione, giacchè i cavafondi non possono dai fabbricanti essere somministrati prima del secondo trimestre del seguente 1862.

3° Il materiale d'escavazione che possiede il Governo al giorno d'oggi consiste in:

1° Un cavafondo a vapore, con rimorchiatore e bette, in Ancona;

2° Una macchina per cavafondo, smontata, esistente nel porto di Sinigaglia; è ordinato il progetto e lo si attende di giorno in giorno, per montarla in conveniente scafo;

3° Quattro cavafondi esistenti nelle provincie napoletane in istato di servizio, e che ritengono muniti di rimorchiatori e bette;

4° Due cavafondi fra quelli che operano nelle antiche provincie che or sono propri dell'impresa Orlando, e che alla scadenza di questa (aprile 1862) il Governo deve acquistare a termini della legge 3 luglio 1855;

5° Due cavafondi infine che trovansi nell'isola di Sicilia, dei quali uno in buona condizione, l'altro pressochè fuori uso, e pella cui riparazione fu dichiarata necessaria la spesa di lire 145,752 e che si tengono muniti di rimorchiatori e bette.

Questo materiale prestò già lungo servizio; non è certo nelle migliori condizioni, e non si può da esso ripromettere una continuata soddisfacente ed attiva lavorazione. Colla legge che è in discussione tale materiale sarebbe aumentato di cinque grandi ed un piccolo cavafondo, di quattro battelli-trasporti, dodici bette e due rimorchiatori. (1)

(1) I cavafondi da provvedere pella presente legge avranno:

Metri 53,60	di lunghezza
" 8,00	di larghezza
" 3,40	di altezza
" 1,25	d'immersione

La scala o noria sarà collocata nel centro dello scafo e potrà lavorare fino a 10 metri sott'acqua; avrà 25 secchie, capaci caduna di un



(55-A)

Certo che questo materiale sarebbe insufficiente, se volessimo che in breve periodo d'anni, in cinque o sei, per esempio, i principali porti dello Stato avessero a trovarsi nelle condizioni migliori di sondaggio; ma per tanto conseguire conviene egli avere un numeroso e costoso materiale, che poi rimarrebbe inoperoso, e che andrebbe via via sciupandosi? Certo che no, massime se consideriamo lo stato nostro finanziario, le molte e grandiose opere pubbliche nelle quali le finanze nostre sono impegnate, e se infine consideriamo che sarebbe per molti porti un vero spreco di denaro il volerne escavare il fondo senza prima eseguire quelle opere atte ad impedirne lo interrimento, senza munirli di quelle difese che impediscano a poche ore di data speciale mareggiata lo accumulare nel porto tante sabbie o melme, quante in più anni un cavafondo può estrarne.

Il materiale che, con quello proposto da provvedersi, verrà ad avere lo Stato per l'escavazione dei porti, non si può considerare che appena appena corrispondente ai bisogni ed in relazione colle spese che lo Stato può addossarsi.

4° Dalla nota-dettaglio in calce al progetto di legge risulta che alla società *Des forges et chantiers de la Méditerranée* un cavafondo si pagherebbe L. 180 mila, mentre ai costruttori meccanici della Liguria non si pagherebbe che L. 160 mila, premesso che questa nota non costituiva che un abbozzo d'ufficio, che per mera dimenticanza era rimasta fra le altre carte del progetto di legge, e che la stamperia della Camera, avendola fra quelle rinvenuta, credette suo dovere stamparla, per cui propriamente non ha in sé una grande importanza; aggiungesi che né colla società delle magone e cantieri del Mediterraneo, né con i costruttori liguri è stipulato alcun contratto, solo prima che la presente legge ci fosse presentata eransi con essi scambiati alcuni preliminari.

Invero la vostra Giunta ebbe a sentire dal ministro come la società che ha i suoi cantieri a Seyne gli avesse dichiarato che, non avendo essa ricevuto la definitiva commissione dei cavafondi dei quali erasi con essa trattato, la non si teneva vincolata dalle trattative stesse ad eseguirli, potendone

terzo di metro cubo; verserà da un e dall'altro lato dello scafo per apposite tramogge.

La macchina a vapore motrice sarà di 25 cavalli nominali, capaci di produrre sul pistone un lavoro di 75 cavalli, ossia 75 chilogrammetri misurati all'indicatore di Watt.

I battelli-trasporti avranno:

Metri 38,00 di lunghezza

» 6,55 di larghezza

» 5,20 d'altezza vuota sopra chiglia.

» 2,66 d'immersione.

Ogni battello sarà animato da due macchine a vapore della forza complessiva di 60 cavalli nominali, ossia di 195 chilogrammetri Watt.

Le caldaie delle macchine saranno a sistema tubolare, i tubi essendo in ottone.

stringere altre che tutti i suoi mezzi impegnassero: per contro gl'ingegneri costruttori fratelli Westermann, che hanno magona e cantieri a Sestri di ponente, attese le modificazioni che alle prime basi delle trattative con essi tenute vennero introdotte a seguito del parere ch'ebbe a darne l'ufficio degli ingegneri costruttori navali dello Stato, al quale fu mandato ad esame il capitolato delle trattative stesse, modificazioni per le quali i cavafondi che dovrebbero costruirsi vengono ad essere delle stesse dimensioni, sistema, ed egualmente guarniti d'attrezzature ed ordigni quali quelli della società francese, domandarono nel nuovo capitolato che fossero loro assegnate lire nuove 180 mila per cadun cavafondo.

Egli è inoltre a notare che nelle prime trattative i fratelli Westermann richiedevano a prezzo d'un cavafondo lire 170,000, e che il Ministero dei lavori pubblici iscrisse nella nota-dettaglio ridetta sole lire 160 mila, nella lusinga di ridurre a tale il prezzo domandato, senza che però si fosse in ciò d'accordo. Tanto risulta dai documenti che furono comunicati ed esaminati dalla vostra Commissione.

Consegue da ciò che la somma da iscriversi all'articolo 1 della legge, anziché di lire 1,920,000, debba essere di 1,980,000, per l'aumento di lire 20 mila per caduno dei tre cavafondi a costruirsi in Liguria; ma la vostra Commissione crede conveniente proporvela nella cifra tonda di lire 2,000,000, confidando che con questo aumento e col risparmio che il Ministero potrà conseguire nella contrattazione definitiva dell'intero materiale da escavazione, egli possa avere il fondo occorrente agli esperimenti dei cavafondi stessi e dei rimorchiatori, ed al loro trasporto sia da Seyne che dall'Inghilterra nei porti dello Stato; spese queste che dai capitolati risultano a carico del Governo.

La vostra Commissione inoltre instò col signor ministro affinché vedesse modo che a parità di condizioni fossero prescelti gl'industriali nostrani; egli accettò di buon grado la massima; però osservò che difficilmente sarebbesi potuto per ora affidare maggior quantità di lavoro alle magone nello Stato, avendo gl'ingegneri costruttori che le dirigono dichiarato necessario maggior tempo, per maggior lavoro, ed i bisogni urgenti de' nostri porti non consentendo accordarlo.

3<sup>o</sup> Né il signor ministro crede conveniente l'affidare la costruzione dei cavafondi od altre macchine allo stabilimento di Pietra-Arsa: costose troppo e prive di quella perfezione sufficiente che si ottiene altrove risulterebbero.

Le spese profuse a larga mano dall'ex-Governo borbonico di Napoli nello stabilimento di Pietra-Arsa, con principii di monopolio e di completa centralizzazione, non sembra, dietro esame particolare dello stabilimento stesso, fatto da distinto e competente ingegnere dello Stato, sieno per dare corrispondenti risultati. Il predetto signor ministro non sarebbe però, ci dichiarò, alieno dal fare costrurre in quello stabilimento, ed a titolo di prova, uno dei cavafondi, se urgente

(55-A)

non ne fosse il bisogno, se pella ristrettezza del loro numero non fosse necessaria una piena sicurezza del loro buon risultato.

6° Per la diversa legislazione sull'amministrazione dei porti, vigente nelle varie provincie del regno, il signor ministro ha dichiarato alla Commissione che nella spesa per la provvista risultante dalla presente legge non sarebbero chiamate a pagarne una quota quelle provincie che pella leggi in esse vigenti dovrebbero concorrervi, giacchè sarebbe falsare troppo il principio di generale equità, chiamando alcuni e non tutti a spese che per tutti si fanno.

Nè per quest'eccezione s'intende menomamente alterata in pro od in contro la massima del concorso delle provincie interessate nei lavori dei porti che rivestono evidenti caratteri d'utilità generale dello Stato. Questa massima subirà tutto l'esame e tutta quell'ampia discussione, che ben le si addice, nella già accennata legge a presentarcisi sull'amministrazione dei porti e spiagge.

7° Infine sarebbe inteso che i lavori in corso, che quelli intrapresi o da intraprendersi in un dato porto, sarebbero spinti al loro compimento senza interruzione, a meno di quelli che possono conseguire dai fatti di forza maggiore.

Così la continuazione dell'escavazione del porto di Cagliari non sarà maggiormente ritardata di quanto importi l'aver nuovamente disponibile un completo apparato d'escavazione, e così non solamente saranno soddisfatti i bisogni di quel porto, che sono quelli fra i principali di quell'isola, e che pur sono quelli d'interesse generale dello Stato, ma inoltre, per quest'unica e speciale menzione fra tanti porti del regno, di quello di Cagliari, la vostra Commissione nutre lusinga che que' nostri concittadini isolani vorranno riconoscere un novello attestato dell'amore indefesso che il Governo ed il Parlamento portano al loro bene, al loro vantaggio ed alla prosperità dell'isola, parte importantissima ed inscindibile della grande nostra patria italiana; nel che vengono vieppiù ad essere confermati dalle leggi che abbiamo in discussione sulla formazione d'un porto, rendendo sane le attinenze di Tortoli, e sull'erezione di carceri cellulari, giudiziarie e penitenziarie in Cagliari e Sassari.

Quindi la vostra Commissione spera vorrete convalidare de' vostri suffragi il seguente progetto di legge.

**FEDERICO PESCIOTTO, relatore.**

617

~~PROGETTO DEL MINISTERO~~

~~PROGETTO DELLA COMMISSIONE~~

~~Art. 1.~~

~~È autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,920,000 per acquisto di materiale da scavazione dei porti dello Stato.~~

~~Art. 2.~~

~~Verrà stanziata per lire 850,000 sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1861 in apposita categoria, colla designazione: *Provvista di materiale da scavazione dei porti dello Stato.*~~

~~E per lire 1,070,000 sullo stesso bilancio per l'esercizio 1862 in apposita categoria sotto uguale titolo.~~

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di lire 2,000,000 per acquisto di materiale da escavazione di porti.

Art. 2.

Verrà stanziata per lire 900,000 sul bilancio ~~ecc., come contro.~~

E per lire 1,100,000 sullo stesso bilancio ~~ecc., come contro.~~

*Approvato nella Camera del 14. giugno 1861.*

*Palazzi*



Il Ministro Segretario di Stato per gli Affari  
Pubblici è autorizzato a presentare al Parlamento  
Nazionale un progetto di Legge per acquisto di materiale  
da scarpazione de Ponti dello Stato, ed è incaricato di  
sostenerne la discussione.

Roma il 28 Aprile 1861.

*[Handwritten signature]*

*[Small handwritten mark]*