Numero della Proposta

235

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

Proposta di Legge presentata nella tornata del 12. Aprile 1862
dal Ministro dei Lavori Pubblici

OGGETTO

Autorizzazione di lavori nel porto di Ancona

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Santocanale
» 2° Possenti
» 3° Salvoni
» 4° Bianchezi
» 5° Guglianetti
» 6° Corsi
» 7° Toscanelli
» 8° Bottero
» 9° Speroni

Relatore Possenti

Adottata nella tornata del 18. giugno **1862**

Relazione e progetto di legge per autorizzazione di lavori straordinari da farsi nel Porto di Ancona

Relazione e progetto di legge per autorizzazione di lavori straordinari da farsi nel porto di Ancona

Signori

Con legge 19 Maggio 1861 importanti e straordinarie opere di miglioramento erano autorizzate a farsi nel porto di Ancona; la scavazione cioè del suo fondo, lo eseguimento di una banchina nella maggior parte del lato aderente alla città, con uno scalo da sbarco, ed un considerevole prolungamento del molo.

Nella relazione con cui quel progetto di legge era raccomandata alla sanzione della Camera, il Ministro proponente, esponendo la condizione in cui trovavasi quel porto, e concludendo alla proposta delle opere che vennero autorizzate in tale occasione, accennava ad altre opere non meno importanti che sarebbero rettate a farsi dopo di quelle, e che si rimandavano a migliore opportunità.

Queste nuove opere consistevano

Nella riduzione della scogliera del Lazzaretto a molo continuo

mediante sovrastruttura di opera murale.

Nella formazione di due scali d'attaccaggio comuni pella navigazione mercantile.

Nella costruzione di un bacino di carenaggio specialmente destinato per le navi da guerra.

Ragioni di economia da un lato consigliavano a non intraprendere ad un tempo tutte le opere straordinarie che erano da farsi in quel porto, ma a differire lo intraprendimento di queste ultime quando in buona parte sarebbero esaurite le spese occorrenti al compimento delle altre, che ora trovansi in eseguimento.

Da altra parte ostava ad un più sollecito intraprendimento della maggiore di quelle che restano a farsi: il bacino di carenaggio: la circostanza che, stante la limitata estensione del porto, non era prudente impiantarvi un opera di quel genere, che occuperà pure una estensione considerevole, fino a tanto che l'eseguito prolungamento del molo non avesse fatto acquistare al porto in molto maggiore proporzione nuove aree riparate.

Delle opere autorizzate colla ricordata legge fu intrapresa e progrediva rapidamente la costruzione delle nuove banchine le quali, insieme collo scalo da sbarco, saranno compiute nell' anno che volge.

La scavazione del fondo, cui si diede opera colle macchine, che il Governo avea in pronto, mentre si ordinò la costruzione di altre nuove, avvanzò finora rinnessamente, però, compiuti adesso questi nuovi macchinismi, ed avviati a quel porto, sarà eseguita con una tale rapidità da essere compiuta parimenti nel volgente anno, per la parte data in appalto.

I lavori di prolungamento del molo, a causa di circostanze locali che impediscono il trasporto di scogliera nella stagione invernale non poterono progredire notevolmente, però gran copia di materiali fu preparata in quel frattempo nelle cave, ed ora, riattivati i lavori nella propizia prossima stagione saranno condotti con tale energia da compensare

il lavoro che non può aver luogo nella avversa stagione.

Resterà in tal modo esaurita fra qualche tempo una parte considerevole delle spese che sono da farsi per le opere autorizzate, ed il progresso del prolungamento del molo facendo acquistare nuove aree al porto, e permettendo di occuparne una parte per la formazione di un bacino di carenaggio, si verificano le circostanze a cui si voleano rimandate le ulteriori opere da farsi dianzi accennate.

Della opportunità delle medesime, e della convenienza di eseguirle si andrà brevemente ragionando colla speranza che la Camera sarà facilmente restarne persuasa.

1°, Estensione della scogliera del Lazzaretto a molo continuo.

La scogliera attuale che difende il porto da quel lato, se può metterlo a riparo dalle onde tempestose che lo investono nella direzione da Greco a Scirocco, non è certamente sufficiente ad impedire che le sabbie e melme sottili sollevate dalle onde dal fondo del mare, e trasportate lungo la costa dalla corrente litorale, non attraversino, in buona parte, i meati della scogliera, e s'introducano ad interrire il porto; se pertanto, compiuta che si avrà la scavazione del fondo, non si saranno in pari tempo adottati energici provvedimenti per impedire

che l'interrimento si rimovi, non si otterrà gran frutto dalle dispendiose opere di scavazione eseguite, e d'uopo sarà far luogo a continue gravi spese di manutenzione, con ulteriori scavi, che valgano a mantenere il fondo espurgato alla necessaria altezza.

Il primo dei provvedimenti da adottarsi evidentemente è quello di precludere la via a nuovi interrimenti col lavoro che intendesi fare intorno a quella scogliera.

Altro risultato non meno interessante di quello ora accennato si otterrà da quest'opera quando sia compiuta, e sarà di ricavare sopra della medesima una larghissima banchina per tutto il suo lungo percorso, la quale servirà, e per gli ormeggi delle navi, e pei depositi delle merci, e per molte operazioni di traffico: risultato importantissimo, e che per se solo varrebbe a consigliare l'opera in discorso in un porto dove evvi un movimento commerciale di già molto considerevole, che per ragioni evidenti sarà a prendere grande ulteriore sviluppo, e dove l'esistenza di nuove banchine sarà in breve una cosa del massimo interesse, e di molta urgenza.

Aggiungasi alle considerazioni precedenti il fatto che si verifica, per le circostanze

particolari dell'opera, che la medesima, sopra tutto il suo lungo percorso di 834 metri, potrà essere eseguita colla moderata spesa di 700 mila lire
da ripartirsi in 3 esercizi finanziari
procurando al porto oltre l'indicato considerevole sviluppo di banchine per 834 metri, l'acquisto della superficie utile risultante sopra di quella per metri quadrati 16.680

23 Scali d'allaggio pella navigazione mercantile

Il porto di Ancona era fornito di un piccolo arsenale mercantile costrutto negli ultimi anni del cessato Governo, nel lato nord esternamente al porto medesimo, ed alle falde di monte Marrano.

In esso esistevano due scali d'allaggio atti alla costruzione ed alla riparazione delle navi di media dimensione, con grande utilità e commodo del Commercio il quale vi trovava agio, non solo per costruzioni nuove, ma, quel che meglio importa, avea i mezzi di porre a secco prontamente le sue navi ad ogni volta che occorrera di visitarne la carena, ripulirla, o rattoparla, e restituirle in breve alle loro operazioni di traffico senza perdita di tempo, e senza

grave spesa.

Istituito nella città di Ancona il Governo nazionale, e sorta la necessità di utilizzare immediatamente quei limitatissimi commodi che il porto possedeva, in vantaggio della Marina da Guerra, lo Stato si impadronì, per uso di quella, di una gran parte dell'Arsenale mercantile, lasciando agli usi del Commercio uno solo dei due scali d'alaggio esistenti, ed una limitata zona del terreno adiacente.

Tale operazione, la quale era una necessità inevitabile in quel momento, aveva però per risultato che da una parte la Marina Militare veniva ad essere in quel modo fornita appena di una minima porzione di quei commodi dei quali abbisogna, e la Marina Mercantile da altro lato non era più in caso di soddisfare alle proprie occorrenze, ed inoltre la mal definita separazione fra le parti di uno stabilimento unico in prima, ed ora diviso fra la R.ª Amministrazione, ed i privati rendeva mal cautelato l'interesse dello Stato nei vari servizi che allo stabilimento di

si riferiscono.

Quelle circostanze fecero evidente la necessità immediata di trovare modo di fornire al Commercio ~~altrove~~ due nuovi scali d'approdo, con un piccolo cantiere per poter richiedere che sgombrasse la parte dell'arsenale mercantile, che ancora occupava, della quale potesse liberamente usare la marina da Guerra.

Esaminate dagli Ingegneri del Governo le adiacenze del porto, per riconoscere il luogo più conveniente allo stabilimento di quelle opere fu trovato che, e nuovo cantiere e scali, potrebbero assai opportunamente essere collocati nell'angolo esistente fra il ~~muro~~ muro di cinta del canale del Lazzaretto, ed il muro di sponda che sostiene la pubblica passeggiata, con accesso agli scali dal canale stesso del Lazzaretto.

I vantaggi di questa località sarebbero quelli che i nuovi scali, venendo a trovarsi in comunicazione col porto per mezzo del fosso del Lazzaretto, che in ogni tempo ha le acque tranquille, le navi potrebbero in qualunque circostanza, esser tirate a terra, o lanciate in acqua, senza verun impedimento.

Il cantiere poi resterebbe in comunicazione immediata colla strada ferrata da cui potrebbe ricevere ogni sorta di materiali e specialmente i legnami da costruzione. Compilato un progetto d'arte si trovò che per lo eseguimento del cantiere e de' due nuovi scali capaci di due navi di 1000, e di 500 Ton. ciascuna, o di tre contemporaneamente di minore dimensioni occorrerebbe una spesa di £ 300.000

Ritenendo poi che le opere non potrebbero compiersi interamente nei pochi mesi dell'anno che resterebbero dopo sistemati i progetti di eseguimento ed appaltate le opere relative, ma dovrebbero ultimarsi nel venturo esercizio, la spesa pel compimento del progetto dovrebbe esser ripartita fra gli esercizi 1862 e 63.

33 Bacino di Carenaggio.

Già in altra relazione che viene rassegnata alla camera contemporaneamente a questa, e relativa ad importanti lavori da farsi nel porto di Palermo, fra i quali un bacino di carenaggio, è data ragione della utilità di questo genere di stabilimenti, ed è accennata la

convenienza di erigerne nei porti più importanti dello Stato.

Or bene, se porto alcuno v'ha nel litorale italiano in cui interessi la costruzione di un grande bacino da carenaggio, il porto di Ancona è quel desso.

Alle ragioni economiche si aggiungono a richiederlo le necessità politiche.

Il porto di Ancona base di operazione in Adriatico alle nostre flotte, al limitare di una potenza con cui lo stato nostro ha gravi conti da regolare, è d'uopo che sia fornito al più presto dei mezzi necessari a riattare una nave che, onusta di gloria, e di projetti nemici, vada in cerca di un amico ricovero, in cui possa riparare il lacero fianco, per ritornare occorrendo, di fronte al nemico.

Un bacino di carenaggio è indispensabile in tale occasione, un bacino di carenaggio non esiste in verun porto dell'Adriatico, e noi dobbiamo procurarlo nel porto di Ancona quanto più presto possibile per essere parati ad ogni eventualità.

Dopo studiati attentamente

il porto con le sue adiacenze per trovare il luogo più conveniente a stabilirvelo, si dovette concludere che, nelle attuali loro condizioni, la sede più opportuna sarebbe la parte del porto esistente a lato del molo, presso l'arco Trajano come appare in apposito piano.

Preparati li opportuni studi per l'applicazione di un progetto in quella località, determinati i particolari, ritenuto che trattasi di un bacino da carenaggio specialmente destinato per le navi da guerra, e che dovrà quindi avere le dimensioni maggiori usate, ritenuta la condizione del terreno in cui vuol essere stabilito, si venne a conoscere, che tale opera per sua natura dispendiosa e di lunga lena esigerà una spesa di £ 2.200.000 ed un periodo di tempo, per essere compiuta, che poco si scosterà dai 3 anni ½.

La spesa relativa dovendo pertanto toccare il periodo di quattro esercizi finanziari, potrà in varia proporzione essere ripartita sopra i relativi bilanci con più mite gravame dell'erario dello Stato.

Signori, il porto di Ancona se da un lato ha una importanza grande per ragioni economiche potendo ricevere fin d'ora il commercio e le corrispondenze

di Oriente per trasmetterli in occidente, ed in buona parte dell'Europa centrale, da altro lato ha un valore grandissimo per ragioni politiche.

Ogni opera che tenda a conservarlo, a renderlo meglio perfetto, nell'interesse della Marina mercantile, e più ancora in quello della marina da guerra non può essere accolta che come argomento d'importanza capitale per la Nazione, ed il Riferente confida che la Camera intera dividerà con lui questi sentimenti, e ne farà prova accogliendo con pieno favore il seguente progetto di legge.

Vittorio Emanuele

art: 1°

È autorizzata la straordinaria spesa nuova di £ 700.000 per ridurre a molo praticabile la scogliera meridionale del Porto di Ancona

art: 2°

Tale Spesa verrà stanziata in apposito capitolo con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero Lavori Pubblici ripartitamente come segue

* Capitolo 147.A.	Esercizio	1862 +	£ 100.000
	"	1863	£ 300.000
	"	1864	£ 300.000
			£ 700.000

art: 3°

È autorizzata la straordinaria spesa di £ 300.000 per la costruzione di due

rali di alaggio, e di un cantiere da costruzione navale nel porto di Ancona.

Art. 4.

Tale spesa verrà stanziata nel capitolo anzidetto in un secondo articolo con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero dei Lavori pubblici ripartitamente come segue:

esercizio	1862	capitolo 147 A art. 2	£ 100.000
"	1863	"	" 200.000
			£ 300.000

Art. 5.

È autorizzata la straordinaria spesa nuova di £ 2.400.000 per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto d'Ancona.

Art. 6.

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici nel capitolo anzidetto in un 3° articolo con corrispondente designazione ripartitamente come segue:

esercizio	1862	capitolo 147 A art. 3	£ 300.000
"	1863	"	700.000
"	1864	"	700.000
"	1865	"	700.000
			£ 2400.000

N° 235.

Progetto di legge presentato alla Camera dal Ministro dei Lavori pubblici (Depretis)

Lavori ~~[illegible]~~ da fare nel ~~[illegible]~~ Porto di Ancona — Spesa sui bilanci 1862-63-64-65 del Ministero dei Lavori pubblici

Presentato il 12 Aprile 1862.

160

Signori

158

SESSIONE 1861

N° 235

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(DEPRETIS)

nella tornata del 12 aprile 1862

Lavori da farsi nel porto di Ancona — Spesa straordinaria sui bilanci 1862, 1863, 1864, 1865 del Ministero dei lavori pubblici.

SIGNORI,

Con legge 19 maggio 1861 importanti e straordinarie opere di miglioramento erano autorizzate a farsi nel porto di Ancona; la scavazione cioè del suo fondo, lo eseguimento di una banchina nella maggior parte del lato aderente alla città, con uno scalo da sbarco ed un considerevole prolungamento del molo.

Nella relazione con cui quel progetto di legge era raccomandato alla sanzione della Camera, il ministro proponente, esponendo la condizione in cui trovavasi quel porto e concludendo alla proposta delle opere che vennero autorizzate in tale occasione, accennava ad altre opere non meno importanti che sarebbero restate a farsi dopo di quelle, e che si rimandavano a migliore opportunità.

Queste nuove opere consistevano:

Nella riduzione della scogliera del Lazzaretto a molo continuo mediante sovrastruttura di opera murale;

Nella formazione di due scali d'alaggio comuni pella navigazione mercantile;

Nella costruzione di un bacino di carenaggio specialmente destinato per le navi da guerra.

Ragioni di economia da un lato consigliavano a non intra-

N° 235.

Progetto di legge presentato alla Camera dal Ministro dei Lavori

(235) prendere ad un tempo tutte le opere straordinarie che erano da farsi in quel porto, ma a differire lo intraprendimento di queste ultime quando in buona parte sarebbero esaurite le spese occorrenti al compimento delle altre che ora trovansi in eseguimento.

D'altra parte ostava ad un più sollecito intraprendimento della maggiore di quelle che restano a farsi - il bacino di carenaggio - la circostanza che, stante la limitata estensione del porto, non era prudente impiantarvi un'opera di quel genere, che occuperà pure una estensione considerevole, fino a tanto che l'eseguito prolungamento del molo non avesse fatto acquistare al porto in molto maggiore proporzione nuove aree riparate.

Delle opere autorizzate colla ricordata legge fu intrapresa e progrediva rapidamente la costruzione delle nuove banchine, le quali insieme collo scalo da sbarco saranno compiute nell'anno che volge.

La scavazione del fondo, cui si diede opera colle macchine che il Governo avea in pronto, mentre si ordinò la costruzione di altre nuove, avanzò finora rimessamente; però compiuti adesso questi nuovi macchinismi, ed avviati a quel porto, verrà eseguita con una tale rapidità da essere compiuta parimente nel volgente anno, per la parte data in appalto.

I lavori di prolungamento del molo, a causa di circostanze locali che impediscono il trasporto di scogliera nella stagione invernale, non poterono progredire notevolmente, però gran copia di materiali fu preparata in quel frattempo nelle cave, ed ora, riattivati i lavori nella propizia prossima stagione, saranno condotti con tale energia da compensare il lavoro che non può aver luogo nella avversa stagione.

Resterà in tal modo esaurita fra qualche tempo una parte considerevole delle spese che sono da farsi per le opere autorizzate, ed il progresso del prolungamento del molo facendo acquistare nuove aree al porto, e permettendo di occuparne una parte per la formazione di un bacino di carenaggio, si verificano le circostanze a cui si voleano rimandate le ulteriori opere da farsi dianzi accennate.

Della opportunità delle medesime, e della convenienza di eseguirle si andrà brevemente ragionando colla speranza che la Camera vorrà facilmente restarne persuasa.

1° *Riduzione della scogliera del Lazzaretto a molo continuo.*

La scogliera attuale che difende il porto da quel lato, se può metterlo a riparo dalle onde tempestose che lo investono nella direzione da greco a scirocco, non è certamente sufficiente ad impedire che le sabbie e melme sottili sollevate dalle onde dal fondo del mare, e trasportate lungo la costa dalla corrente litorale, non attraversino in buona parte i meati della scogliera e s'introducano ad interrire il porto; se pertanto, compiuta che si avrà la scavazione del fondo, non si saranno in pari tempo adottati energici provvedimenti per

impedire che l'interrimento si rinnovi, non si otterrà gran frutto dalle dispendiose opere di scavazione eseguite, e d'uopo sarà far luogo a continue gravi spese di manutenzione, con ulteriori scavi, che valgano a mantenere il fondo espurgato alla necessaria altezza.

Il primo dei provvedimenti da adottarsi evidentemente è quello di precludere la via a nuovi interrimenti col lavoro che intendesi fare intorno a quella scogliera.

Altro risultato non meno interessante di quello ora accennato si otterrà da quest'opera quando sia compiuta, e sarà di ricavare sopra della medesima una larghissima banchina per tutto il suo lungo percorso, la quale servirà e per gli ormeggi delle navi, e pei depositi delle merci, e per molte operazioni di traffico: risultato importantissimo, e che per sè solo varrebbe a consigliare l'opera in discorso in un porto dove evvi un movimento commerciale di già molto considerevole, che per ragioni evidenti avrà a prendere grande ulteriore sviluppo, e dove l'esistenza di nuove banchine sarà in breve una cosa del massimo interesse e di molta urgenza.

Aggiungasi alle considerazioni precedenti il fatto che si verifica, per le circostanze particolari dell'opera, che la medesima, sopra tutto il suo lungo percorso di 834 metri, potrà essere eseguita colla moderata spesa di 700,000 lire da ripartirsi in tre esercizi finanziari, procurando al porto, oltre l'indicato considerevole sviluppo di banchine per 834 metri, l'acquisto della superficie utile risultante sopra di quella per metri quadrati 16680.

2° *Scali d'alaggio pella navigazione mercantile.*

Il porto di Ancona era fornito di un piccolo arsenale mercantile costrutto negli ultimi anni dal cessato Governo, nel lato nord esternamente al porto medesimo ed alle falde di monte Marrano.

In esso esistevano due scali d'alaggio atti alla costruzione od alla riparazione delle navi di media dimensione, con grande utilità e comodo del commercio, il quale vi trovava agio, non solo per costruzioni nuove, ma, quel che meglio importa, avéa i mezzi di porre a secco prontamente le sue navi ad ogni volta che occorreva di visitarne la carena, ripulirla o rattopparla, e restituirle in breve alle loro operazioni di traffico senza perdita di tempo e senza grave spesa.

Istituito nella città di Ancona il Governo nazionale, e sorta la necessità di utilizzare immediatamente quei limitatissimi comodi che il porto possedeva in vantaggio della marina da guerra, lo Stato si impadronì, per uso di quella, di una gran parte dell'arsenale mercantile, lasciando agli usi del commercio uno solo dei due scali d'alaggio esistenti, ed una limitata zona del terreno adiacente.

Tale operazione, la quale era una necessità inevitabile in quel momento, aveva però per risultato che da una parte la marina militare veniva ad essere in quel modo fornita appena di una minima porzione di quei comodi dei quali abbi-

sogna e la marina mercantile da altro lato non era più in caso di soddisfare alle proprie occorrenze, ed inoltre la mal definita separazione fra le parti di uno stabilimento unico in prima, ed ora diviso fra la regia amministrazione ed i privat rendeva mal cautelato l'interesse dello Stato nei vari servizi che allo stabilimento si riferiscono.

Quelle circostanze fecero evidente la necessità immediata di trovar modo di fornire al commercio due nuovi scali d'alaggio con un piccolo cantiere per poter richiedere che sgombrasse la parte dell'arsenale mercantile che ancora occupava, della quale potesse liberamente usare la marina da guerra.

Esaminate dagli ingegneri del Governo le adiacenze del porto, per riconoscere il luogo più conveniente allo stabilimento di quelle opere, fu trovato che, e nuovo cantiere e scali, potrebbero assai opportunamente essere collocati nell'angolo esistente fra il muro di cinta del canale del Lazzaretto ed il muro di sponda che sostiene la pubblica passeggiata, con accesso agli scali dal canale stesso del Lazzaretto.

I vantaggi di questa località sarebbero quelli che i nuovi scali, venendo a trovarsi in comunicazione col porto per mezzo del fosso del Lazzaretto, che in ogni tempo ha le acque tranquille, le navi potrebbero in qualunque circostanza essere tirate a terra o lanciate in acqua senza verun impedimento.

Il cantiere poi resterebbe in comunicazione immediata colla strada ferrata da cui potrebbe ricevere ogni sorta di materiali e specialmente i legnami da costruzione. Compilato un progetto d'arte si trovò che per lo eseguimento del cantiere e de' due nuovi scali capaci di due navi di 1000 e di 500 tonnellate ciascuna, o di tre contemporaneamente di minore dimensione occorrerebbe una spesa di lire 300,000.

Ritenendo poi che le opere non potrebbero compiersi intieramente nei pochi mesi dell'anno che resterebbero dopo sistemati i progetti di eseguimento ed appaltate le opere relative, ma dovrebbero ultimarsi nel venturo esercizio, la spesa pel compimento del progetto dovrebbe essere ripartita fra gli esercizi 1862 e 1863.

3° *Bacino di carenaggio.*

Già in altra relazione che viene rassegnata alla Camera contemporaneamente a questa, e relativa ad importanti lavori da farsi nel porto di Palermo, fra i quali un bacino di carenaggio, è data ragione della utilità di questo genere di stabilimenti, ed è accennata la convenienza di erigerne nei porti più importanti dello Stato.

Or bene, se porto alcuno v'ha nel litorale italiano in cui interessi la costruzione di un grande bacino da carenaggio, il porto di Ancona è quel desso.

Alle ragioni economiche si aggiungono a richiederlo le necessità politiche.

Il porto di Ancona, base di operazione nell'Adriatico alle nostre flotte, al limitare di una potenza con cui lo Stato no-

stro ha gravi conti da regolare, è d'uopo che sia fornito al più presto dei mezzi necessari a riattare una nave che, onusta di gloria e di proietti nemici, vada in cerca di un amico ricovero, in cui possa riparare il lacero fianco, per ritornare, occorrendo, di fronte al nemico.

Un bacino di carenaggio è indispensabile in tale occasione, un bacino di carenaggio non esiste in verun porto dell'Adriatico, e noi dobbiamo procurarcelo nel porto di Ancona quanto più presto possibile per essere parati ad ogni eventualità.

Dopo studiato attentamente il porto con le sue adiacenze per trovare il luogo più conveniente a stabilirvelo, si dovette concludere che, nelle attuali loro condizioni, la sede più opportuna sarebbe la parte del porto esistente a lato del molo, presso l'arco Traiano, come appare in apposito piano.

Preparati gli opportuni studi per l'applicazione di un progetto in quella località, determinati i particolari, ritenuto che trattasi di un bacino da carenaggio specialmente destinato per le navi da guerra, e che dovrà quindi avere le dimensioni maggiori usate, ritenuta la condizione del terreno in cui vuol essere stabilito, si venne a conoscere che tale opera per sua natura dispendiosa e di lunga lena esigerà una spesa di lire 2,200,000 ed un periodo di tempo, per essere compiuta, che poco si scosterà dai tre anni e mezzo.

La spesa relativa dovendo pertanto toccare il periodo di quattro esercizi finanziari, potrà in varia proporzione essere ripartita sopra i relativi bilanci con più mite gravame dell'erario dello Stato.

Signori, il porto di Ancona se da un lato ha un'importanza grande per ragioni economiche, potendo ricevere fin d'ora il commercio e le corrispondenze di Oriente per trasmetterli in Occidente ed in buona parte dell'Europa centrale, da altro lato ha un valore grandissimo per ragioni politiche.

Ogni opera che tenda a conservarlo, a renderlo meglio perfetto, nell'interesse della marina mercantile, e più ancora in quello della marina da guerra, non può essere accolta che come argomento d'importanza capitale per la nazione, ed il riferente confida che la Camera intera dividerà con lui questi sentimenti, e ne farà prova accogliendo con pieno favore il seguente progetto di legge.

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della nazione

RE D'ITALIA

Art. 1.

È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 700,000 per ridurre a molo praticabile la scogliera meridionale del porto di Ancona.

Art. 2.

Tale spesa verrà stanziata in apposito capitolo con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A	L.	100,000
— 1863	»	300,000
— 1864	»	300,000
Totale	L.	700,000

Art. 3.

È autorizzata la straordinaria spesa di lire 300,000 per la costruzione di due scali d'alaggio e di un cantiere da costruzione navale nel porto di Ancona.

Art. 4.

Tale spesa verrà stanziata nel capitolo anzidetto in un secondo articolo con designazione corrispondente nei bilanci del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 2	L.	100,000
— 1863	»	200,000
Totale	L.	300,000

Art. 5.

È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 2,400,000 per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Ancona.

Art. 6.

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici nel capitolo anzidetto in un 3° articolo, con corrispondente designazione ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 3	L.	300,000
— 1863	»	700,000
— 1864	»	700,000
— 1865	»	700,000
Totale	L.	2,400,000

Signori

Le opere che si propongono a costruire nel Porto d'Ancona colla progetto di legge presentato dal Ministero dei Lavori pubblici il 12 aprile del corrente anno sono altre fra quelle ~~di somma utilità~~ di cui avevo sommo nell'interesse questo Porto quando entrò a far parte della famiglia Italiana sia nei riguardi commerciali sia nei militari.

Questo nell'atto attuale di sottoporre ampiamente giustificate alla Relazione con cui il Ministero accompagnò questo progetto di legge era già stato ~~annunciato~~ dallo stesso Ministero nel 1861 in occasione di altro progetto di legge per li porti più e più urgenti opere che occorrevano a quel porto ed era ~~stato~~ annunciato pure anco dalla Discussione di quello stesso progetto.

Il Porto d'Ancona ~~[illegible]~~ per la sua costituzione poligonale e irregolare, per la ~~[illegible]~~ sua conseguente angustia per formarla al Mare Adriatico Polare lato, e dall'altro per l'incremento che assumeranno le nostre transazioni commerciali coll'Oriente mediante le due strade ferrate Bologna Ancona e Ancona Brindisi e Corfù, per le opere già ne cura di costruzione del Canale di Lucca, e della nuova strada Bolognese sul colle ~~[illegible]~~ opposto, ~~e per le [illegible] opposte coste [illegible] del [illegible]~~, il Porto d'Ancona deve essere il Porto della Adriatico quello che in passato era al

ogni altra Isola per posto del Stato stesso
dal Canale di Sicilia al Tutto le Leggi commer-
ciali e multiplici che l'opportunità delle
sue produzioni ed abitanti

Le opere Sensibili nello scorso anno che è collocato
dal presente Ministero hanno dato grande
d'avanzamento nei bilancianni certamente
quel punto tutto entrambi gli Stati eminenti
al Settentrione, quelli che hanno prosperano con
l'attuale pregio che le leggi sul non arrivarono
ne al portato al grado di perfezione
che le leggi sul suo pregio sono pure tali
che non aumentarono di gran lunga il lavoro
e che rimarranno sempre entro nel quadro
nel suo del Settentrione come i punti del
Stato nell'avvenire

Le ragioni qualificative delle Tariffe oggi pure
costituiscono dal Ministero col presente pro-
getto di legge sono così chiare e evidenti
sufficienti che la Commissione non pu-
trebbe fare altro ad esaltare entrare
nelle stesse argomenti che riportano quelle
ragioni

Le sole cercate leggi d'importanza che rimanevano
dal constatare delle Convenzioni non
quella dell'opportunità delle Saline
di Cocchito ~~[illegible]~~ e il Sale
d'Aggiro per la marina mercantile
e specialmente in gran lavoro di
vantaggio atto al rattamento delle
maggiori navi del genere, quelle
non tanto più nettamente che non guardano
progetto di Settentrione generale di

questo Ponte quelli Pali costruiscono formano
uno pezzo di appunto di quel progetto, con
cui ~~[illegible]~~ [illegible] Ponte di contatto
Pali ed attenti sul suo lato Nord-Ovest

Ma poiché ~~[illegible]~~ [illegible] di quel progetto sul tempo
di Sampò [illegible] e ingrossato [illegible] prima di
portare pericolosi ancora di bilancia ancora che
non fosse per avvertimento ~~[illegible]~~ [illegible] massima
~~[illegible]~~, e quel che più avrebbe tempo
anche dopo la stagione di una lunga lotta
di tempo piovoso per un andamento al
effetto, ~~[illegible]~~ [illegible] ~~[illegible]~~ [illegible] ha appena
oggi per parte a lui costò appena non
sono d'interessi immediato e non per
tutto avere tutti quelli vantaggi
del progetto di materiali fuori di legno
che lui costruisce nella sua costante
di stato [illegible] gli elementi lui come
materiali [illegible] in avvertimento che numero
di carte di fondi comune delle disposizioni
di quel progetto non solamente di al-
cuni lui lo costò assegnato alla
delle sue costruzioni erano lui meno
in vigilanza di [illegible] [illegible] e di alcun
maggior delle nuove nel Ponte

Ora quanto ~~[illegible]~~ [illegible] fosse stato per costruire
i suoi lati e l'alzaggio con cantieri per
lungo delle costruzioni non per ragione
delle nuove, ma in conto lui commissione
non ha per tutto non in modo conto l'appun
tamento e l'attuale lui lato delle [illegible]

recato al tal progetto dal Relatore

Quanto al grande bacino di carenaggio, a questo
[illegible] l'attuale [illegible]
la scelta ~~della~~ posizione parve alla
Commissione la meno inappropriata che
fosse probabile di stabilire in quel porto
che per essere [illegible]
disponibile in più dei suoi grandi
bisogni. Infatti ad ostacolo l'ingresso
alle già esistenti costruzioni della
Sanità [illegible] di [illegible] non fa
~~[illegible]~~ rispetto alla [illegible]
9.34m
sola ~~[illegible]~~ che avvertivano quella delle attuali
costruzioni ~~[illegible]~~ metri e rispetto alla
longitudinale ~~[illegible]~~ per ben 70 metri
~~[illegible]~~ per quanto sono lunghe le costruzioni
[illegible] più [illegible] che gli [illegible]
non possono maggiormente [illegible]
che sporgendo esso alle [illegible]
sono di ben 60 metri ~~[illegible]~~
[illegible]
~~che~~ questo [illegible] sporgenza ~~[illegible]~~
causa d'incomodi [illegible] ormeggi
~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~
in quell'angolo del Porto, angolo che per la sua poca ⁰₀
probabile
~~[illegible]~~ maggiore che quel [illegible] alle
costruzioni [illegible]
[illegible] di maggior incomodo al [illegible]
ormeggio delle navi e per la Commissione
non può far altro che proporne l'ope
[illegible]

⁰₀ fondo nei [illegible] l'ormeggio
che alle navi [illegible], o tutti

La Commissione avrebbe desiderato di abbreviare
[illegible] la durata dei lavori di questo

[illegible] opinione [illegible] le difficoltà
[illegible] ~~[illegible]~~ di [illegible] Canoni
[illegible] [illegible] [illegible]
delle somme difficoltà di poterle ottenere
[illegible]

Essendo quindi [illegible] [illegible] l'autorità
[illegible] [illegible] [illegible]

Rapporto Relatore

N° 239 A

~~Relazione~~

~~Santo canale, Lamoppi Lauciano, Bianchieri Argentieri, Malenchini Pier Antonio, Tenacini Tognia~~

Tenuta il 22 luglio 1861.

Relazione

Santocanale, Posenti, Salvoni, Bianchieri, Guglionetti, Corsi, Toscanelli, Bottero, Speroni

Sellati

165

SESSIONE 1861

N° 235-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

SANTOCANALE, POSSENTI, SALVONI, BIANCHERI, GUGLIANETTI, CORSI, TOSCANELLI, BOTTERO, SPERONI

sulla proposta di legge presentata dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 12 aprile 1862

Lavori da farsi nel porto di Ancona — Spesa straordinaria sui bilanci 1862, 1863, 1864, 1865 del Ministero dei lavori pubblici.

Tornata del 22 luglio 1862

Signori! — Le opere che ci si propongono a costruire nel porto d'Ancona col progetto di legge presentato dal Ministero dei lavori pubblici il 12 aprile del corrente anno, sono altre fra quelle di cui aveva somma necessità questo porto, sia nei riguardi commerciali, sia nei militari, fin da quando entrò a far parte del regno d'Italia.

Questa necessità oltre al risultare ampiamente giustificata dalla relazione con cui il Ministero accompagnò questo progetto di legge, era già stata annunciata dallo stesso Ministero nel 1861 in occasione d'altro progetto di legge per le prime ed urgenti opere che occorrevano a quel porto, ed era emersa pur anco dalla discussione di quello stesso progetto.

Il porto d'Ancona per la sua centrale posizione nell'Adriatico, e per le sue comunicazioni per ferrovie coi porti del Mediterraneo da un lato, e dall'altro per l'incremento che assumeranno le nostre transazioni commerciali coll'Oriente, massime dopo che sarà terminata la gigantesca opera già in corso di costruzione del canale di Suez, e per la necessità di sorvegliare la opposta costa; il porto d'Ancona, dicesi, è fra

i porti dell'Adriatico quello che in precedenza ad ogni altro deve esser posto in tale assetto da soddisfare a tutte le esigenze commerciali e militari che l'opportunità della sua posizione ci addita.

Le opere decretate nello scorso anno, e che colla fine del presente si troveranno in alto grado d'avvanzamento, migliòreranno certamente quel porto sotto entrambi gli eminenti scopi a cui è destinato; quelle che vi si propongono coll'attuale progetto di legge, se sono ben lungi dal portarlo a quel grado di perfezione che esige la sua posizione, sono però tali che ne aumenteranno di gran lunga i servigi, e che rimarranno sempre utili qualunque sia l'ordine di sistemazione che vorrà introdursi in quel porto nell'avvenire.

Le ragioni giustificative delle tre opere propostevi dal Ministero col presente progetto di legge sono così chiare, precise e sufficienti che la Commissione non potrebbe far altro, ove volesse entrare nello stesso argomento, che ripetervi quelle ragioni.

Le sole circostanze d'importanza che rimanevano da constatarsi dalla Commissione erano quelle dell'opportunità della scelta della località ove collocare i due scali d'alaggio per la marina mercantile, e specialmente il gran bacino di carenaggio atto al riattamento delle maggiori navi da guerra, e questo esame era tanto più necessario che in un grandioso progetto di sistemazione generale di questo porto, quelle due costruzioni formavano parte appunto di quel progetto, con cui creavasi un altro porto a contatto dell'esistente sul suo lato nord-ovest.

Ma dappoichè l'ammissione di quel progetto ha d'uopo di lunghi studi comparativi, prima di poter prendere una deliberazione che non fosse per avventura sbagliata in massima; e quel che è più avrebbe d'uopo, anche dopo deliberata d'un lungo lasso di tempo pacifico per mandarla ad effetto; e dappoichè, per lo contrario, le opere oggi proposte alla vostra approvazione sono d'interesse immediato, e non potrebbero aver sede nella località del progetto di massima fuorchè dopo che le costruzioni più importanti di esso fossero già eseguite, la Commissione dovette riconoscere che non era il caso di farsi carico delle disposizioni di quel progetto, ma solamente di accertarsi se le località assegnate alle dette due costruzioni erano le meno incaglianti il libero accesso ed ancoraggio delle navi nel porto.

Ora quanto alla situazione scelta per costrurre i due scali d'alaggio con cantiere pel servizio della costruzione e riparazione delle navi mercantali, la Commissione non ha potuto non riconoscere l'opportunità e l'attendibilità delle giustificazioni recate a tale proposito dal Ministero.

Quanto al grande bacino di carenaggio, a questo istromento d'alta necessità militare, la scelta posizione parve alla Commissione la meno inopportuna che fosse possibile di fissare in

quel porto, che per vero dire non ha nessun spazio disponibile in più de' suoi grandi bisogni.

Infatti addossata l'opera alla già esistente costruzione della Sanità e d'un piccolo cantiere di raddobbo, non fa, rispetto alla sezione trasversale, che accrescere di 34 metri quella delle attuali costruzioni, e rispetto alla longitudinale per ben 70 metri, ossia per quanto sono lunghe le costruzioni medesime, può dirsi che gli è come non fossevi maggiore occupazione; se non che, sporgendo essa oltre il limite delle medesime di ben 60 metri, questa maggiore sporgenza sarà la sola causa d'incomodi occasionabili alle manovre d'ormeggio in quell'angolo del porto, angolo che pel suo poco fondo non permette l'ancoraggio che alle navi minori, a talchè non potrebbe negarsi che qualsiasi altra situazione fossesi scelta all'uopo, sarebbe riuscita di maggiore incomodo al libero ormeggio delle navi; e però la Commissione non può far altro che proporvene l'approvazione.

La Commissione avrebbe desiderato di abbreviare di un anno la durata dei lavori di quest'importantissima opera, ma la difficile natura di siffatti lavori, persuase della somma difficoltà di poter ottenere tale scopo.

Essa quindi non ha che a proporvi l'accettazione pura e semplice del progetto ministeriale.

POSSENTI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO	PROGETTO DELLA COMMISSIONE
Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 700.000 per ridurre a molo praticabile la scogliera meridionale del porto di Ancona.	~~Identico al qui contro.~~
Art. 2. Tale spesa verrà stanziata in appositi[illegible]olo con designazione corrispondente nei bilanci de[illegible] dei lavori pubblici ripartitamente come segue: Esercizio 1862, capitolo 147-A . . [illegible]0,000 — 1863 . . . . [illegible]0,000 — 18[illegible] . . . . [illegible],000 Totale . . . [illegible]00 L.	
Art. 3. È autorizzata la st[illegible]dinaria spesa di lire [illegible] costruzione di due scali d'alaggio e di un cantie[illegible]zione navale nel porto di Ancona.	
Art. 4. Tale spesa verrà stanziata nel capitolo anzidetto, [illegible] condo articolo, con designazione corrispondente n[illegible]ci del Ministero dei lavori pubblici ripartitamente con[illegible]egue: Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 2 . . . L. [illegible]00,000 — 1863 . . . . . » 200,000 Totale . . . . . L. 300,000	
Art. 5. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 2,400,000 per la costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Ancona.	
Art. 6. Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici nel capitolo anzidetto, in un 3° articolo, con corrispondente designazione ripartitamente come segue: Esercizio 1862, capitolo 147-A, art. 3 . . L. 300.000 — 1863 . . . . . » 700,000 — 1864 . . . . . » 700,000 — 1865 . . . . . » 700,000 Totale . . . . . L. 2,400,000	

Approvato nella Tornata del 14. ~~Agosto~~ Novembre 1862.

Pellati