Numero della Proposta

236

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861

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

OGGETTO

Spesa straordinaria per formare un'antemurale ed un bacino di carenaggio nella cala di Palermo

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Santocanale
» **2°** Camoz
» **3°** Lanciano
» **4°** Bianchezi
» **5°** Argentino
» **6°** Malenchini
» **7°** Greco A
» **8°** Ferraccin
» **9°** Friscia

Relatore Santocanale

Adottata nella tornata del 3 Agosto **1862.**

Relazione e progetto di legge portanti autorizzazione della spesa straordinaria occorrente a formare un antemurale davanti alla cala di Palermo, ed un bacino di carenaggio alla cala stessa

Relazione e progetto di legge portanti autorizzazione della spesa straordinaria occorrente a formare un antemurale davanti alla cala di Palermo ed un bacino di carenaggio alla cala stessa.

Signori,

Il porto di Palermo è diviso in due grandi sezioni una delle quali porta propriamente il nome di porto, l'altra denominata la cala. Il porto situato a Ostro della città ed alquanto distante dal centro della medesima, essendo la parte che ha maggiore estensione e profondità, ed è meglio riparata dalle traversie del luogo, serve per ancoraggio delle grandi navi da guerra e di quelle del commercio, che vi entrano in ritardo o per passare alla cala, o per esercitarvi alcune speciali operazioni di commercio, che han luogo in quella parte dove ampie banchine, estese superficie libere ed annessi magazzini vi offrono commodi particolari.

La cala poi è una insenatura o piccolo porto capace allo incirca di 200 navi di alto tonnellaggio, che s'interna nella città stessa a lato alla parte più frequentata. È un centro attivissimo di commercio

di ogni genere, di importazione e di esportazione e bunnamente opportuna per la sua posizione e la estensione sufficiente al giornaliero movimento commerciale, ed in essa si fanno la massima parte delle operazioni di commercio della città.

Perchè quella cala però possa presentar alla navigazione ed al commercio tutti i vantaggi che giustamente se ne attendono sarà necessario di eseguirvi alcune opere di miglioramento.

Occorre in primo luogo di fare una completa riparazione delle attuali banchine, che sono in gran parte cadute o cadenti e costruirne in quei lati dove non ne esistevano, ed a questa importantissima operazione si sta già in parte provvedendo con assegni ordinari del bilancio presente, e si completerà il provvedimento successivamente in pochi anni con altri fondi, che il Parlamento, non si dubita vorrà accordare ugualmente in alcuni dei futuri bilanci.

Secondo importante lavoro da farsi sarà quello di aumentare con scavazioni la profondità la quale, sia perchè in origine non

fosse molto grande, ovvero che i successivi interrimenti l'abbiano fatta diminuire, trovasi in fatto di poca estensione, e non corrispondente ai bisogni di una navigazione esercita con navi di grande capacità.

A questo lavoro però si potrà ugualmente provvedere cogli assegni ordinari, che vengono fatti negli annuali bilanci per la scavazione de' porti di quelle provincie, e per mantenere in esercizio i cavafondi che vi sono, e quelli altri che vi saranno applicati, e ciò senza che siano adottate straordinarie disposizioni a tale riguardo.

Due opere però straordinarie, ed importanti sono a farsi, le quali esigono vi sia provveduto con sollecita cura, e per le quali è necessario siano adottati speciali provvedimenti.

Sono queste: un antemurale che protegga la cala, ed un bacino di carenaggio.

Sebbene utilissima la cala pel commercio grande che ogni dì vi si esercita, e quantunque per la sua forma allungata, che s'interna entro terra, sia riparata per la massima parte del suo perimetro

dall'azione delle onde, pure dal lato dell'entrata essa è pienamente aperta alle tempeste, che agiscono da tramontana, greco, fino a greco levante, le quali quando infuriano, investono l'interno ancoraggio, nella direzione della sua lunghezza, e per tutta la estensione, e stante la limitata superficie della medesima, non resta angolo che sia riparato, ma ogni parte è sconvolta e conquassata. La nave che si lascia cogliere in tale condizione è quasi certa di estrema rovina, e molti sono i danni ed i naufragi accaduti in addietro in quel luogo dove il navigante confidava, ed avea diritto di trovar riposo ai lunghi travagli di pericolosa navigazione.

Con quanta trepitazione pertanto i naviganti tengano ancorati là entro i loro legni, come siano costretti vegliar di e notte, e ad ogni minima apparenza di vento che spiri, e di onda che mova dal lato della traversia, interrompere ogni operazione di commercio, salpar l'ancora, fuggire il pericoloso luogo, incoverarsi nel porto, non è chi non intenda.

A far cessare tale condizione è necessaria la costruzione di un

molo isolato davanti alla entrata, il quale difenda la cala dalle traversie. Con esso lasciato il corso libero alle correnti per le due bocche d'entrata che risulteranno alla cala, ed evitato in tal modo il pericolo di promuovere maggiori interrimenti, si verrà a dare alla cala tutta la sicurezza di cui abbisogna.

Colla costruzione di esso antemurale verrà a conseguirsi un altro vantaggio, e sarà quello di avere un corpo avvanzato in mare sul quale si potranno stabilire delle opere di difesa militare per proteggere il porto dagli attacchi nemici, e sostituirle alle batterie che diffendono quel lato, e sono attualmente situate nel forte di Castellamare, che vorrebbero abolirsi, essendo mente del Governo di proporre al Parlamento lo abbandono di quel forte, come opera militare, e la destinazione sua a formarvi un grande deposito franco di Commercio, che in quella opportunissima posizione sarebbe situato nel miglior modo, e risulterebbe di un utile grandissimo alla città di Palermo.

L'opera detto antemurale perchè sia costrutta, e consolidata esige un periodo di tempo considerevole, e la sua formazione con i metodi

dell'arte i più accreditati dovrebbe dar luogo ad una spesa che potrà ascendere a 2 milioni di lire.

Ripartita questa sopra sei esercizi, che tanti dovrà toccare l'opera prima che sia compiuta, risulterà di un gravame ben poco sensibile allo Stato, e si avrà in tal modo compiuto un miglioramento a quella cala che ne muta essenzialmente la condizione, miglioramento che forma uno dei più vivi desideri della popolazione di Palermo, che finora mai potè essere soddisfatto.

Bacino di carenaggio.

Fino a che la navigazione si servì di navi a vela, e di capacità limitata, ed intieramente di legno, come si usava ne' nostri mari ancora pochi anni addietro, ogni qualvolta occorrea ripulirne la carena, spalmarla, ristoppare le commessure, riattare le varie parti dello scafo, era facile tirare a terra la nave, quando i danni a riparare esigevano lavoro di lunga lena, ovvero abbatterle in carena quando trattavasi di cose di poco momento; dacchè però le navi hanno raggiunto dimensioni assai considerevoli come, con maggiore convenienza, si usa a nostri giorni, e sono sovente costrutte

collo scafo in ferro, e quindi abbisognano anche di più frequenti visite, e spalmature, l'operazione del tiro a terra è diventata cosa difficile, meno il caso in cui si abbiano appositi scali a rotaje in ferro di sistema perfezionato, e di non lieve dispendio, ciò che nello Stato ancora non abbiamo; e l'operazione di abbattere in carena è diventata cosa pressochè impossibile; da ciò nacque la necessità di avere bacini di carenaggio per introdurvi le navi quando occorre di visitarle, e ripararle; questa necessità si mostrò anche maggiormente sentita col progredire della navigazione a vapore, essendo che le navi di tal genere sono generalmente di struttura più complicata, e più dispendiosa, e quindi esigono maggiori riguardi nel trattarle, e maggior sollecitudine nel fare ad esse le riparazioni di cui abbisognano, ciò che si ottiene appunto col mezzo dei bacini di carenaggio dove la nave in poche ore è posta a secco senza danni, e senza pericoli, mentre col sistema di abbatterle, o di trarle a terra sopra scali ordinari le carene hanno sovente a soffrire sconci o sconnessioni nella loro struttura.

Quelle sono le ragioni che indussero le nazioni marittime di Europa a fornire i loro arsenali, ed i principali porti di Commercio di ampi bacini.

Nello Stato nostro sventuratamente questo genere di costruzioni, come che notevolmente dispendiose, non ebbe che tarda e limitatissima applicazione.

Un solo bacino fu costrutto nelle antiche provincie, a Genova, da pochi anni, un altro nelle provincie nuove a Napoli, ambedue di assai modeste dimensioni.

Altri quattro adesso si stanno costruendo nel nuovo arsenale della Spezia per uso della Marina da Guerra.

Frattanto la necessità di bacini, e numerosi, per servizio della marina Mercantile, si fa sentire estrema, ed una è la voce che si eleva da ogni parte nel Commercio, che si provvi e sollecitamente di costruire bacini da carenaggio e molti.

La navigazione mercantile non trovando per suo uso bacini nello Stato, chè i due esistenti sono ordinariamente occupati dalle navi da Guerra, è costretta a soffrire danni gravissimi, ritardando le corse di tutte le navi a vapore che non possono in tempo ripulire le loro carene, e quando

infine è costretta indispensabilmente a
[illegible] un bacino, o perchè le navi hanno
assoluto bisogno di essere rattoppate, o
perchè le carene sono ridotte al
punto da non poter navigare più
oltre senza essere ripulite, hanno a
rivolgersi in cerca di un bacino ai
porti della Francia dove, essendovi
molta affluenza di navi accorrenti
allo stesso scopo, e contendenti la
preminenza, sono talvolta costrette ad
attendere ozioso un tempo considerevole
con grave detrimento di preziosi
interessi.

La costruzione dunque di bacini
di carenaggio, per rendere possibile la
navigazione nella condizione attuale
delle navi, e toglierle da una servitù
che prestano allo straniero, è una
cosa urgente, e tanto meglio si
sarà provveduto a tale occorrenza,
quanto più grande sarà il loro
numero, e quanti più porti ne
saranno forniti.

Gioverà quivi osservare che
le navi del Commercio, per l'uso
di bacini pagono un canone
assai rilevante, con cui si compensa
ampiamente la spesa di costruzione
di esercizio de' bacini medesimi,
i quali in risultato, mentre tornano

utilissimi alla navigazione, e favoriscono lo sviluppo del commercio, non risultano in effetto di alcun gravame allo Stato, che viene ad incassare il prodotto del loro esercizio.

Ognuno dei porti principali dello Stato dovrebbe essere provveduto di alcuni di tali stabilimenti indispensabili per la navigazione, e mentre il Referente avrà cura di richiamare nuovamente l'attenzione del Parlamento sopra questo argomento, quando si tratterà, con altre proposte di legge, di sottoporre alle sue deliberazioni importanti lavori ~~nuovi~~ da farsi in altri porti, crede indispensabile di chiedere che sia intanto autorizzata la costruzione di uno alla cala di Palermo, di cui si occupa la presente proposta.

Esiste presso alla cala il forte di Castellamare, disarmato ed inutile alla difesa del lato di terra, il quale ha un fosso in attiguità della cala disposto assai opportunamente per ricevere la costruzione di un bacino da carenaggio in comunicazione colla cala stessa.

A lato al fosso vi sono inoltre i terreni liberi che formavano gli spalti del forte i quali potrebbero molto convenientemente essere utilizzati per istabilirvi le officine del

bacino i cantieri di lavorazione, e di deposito di legnami.

Dalli occorrenti studi fatti in proposito risulta che un bacino di 100 metri di lunghezza, e quindi capace di ricevere navi mercantili e da guerra di grandi dimensioni, potrebbe esservi eseguito colla somma di £ 1.200.000 e nel periodo di 30 mesi circa, ciò che porterebbe a ripartire la spesa sopra 3 esercizi, ed a renderla di un temporaneo gravame meno sensibile.

Urge o Signori di riacquistare il tempo perduto, affrettando il passo, e se o per ignoria dei governi, o per tristizia di tempi, o per manco di opportuno ardimento si ~~nostri antecessori~~ lasciarono che le altre nazioni precorressero il campo delle utili innovazioni, e non dovessero ereditare un retaggio in molte parti dello Stato scarso delle cose più necessarie agli usi della moderna civiltà, sarà tanto più nobile e glorioso l'arringo ~~che noi abbiamo a percorrere, più~~ quanto ~~che~~ più vasto il terreno da coltivare: ma ad una condizione però, quella

cioè di gettarsi ~~audacemente~~ con ardimento in cammino o sia di e raggiungere in breve tempo la meta.

Appoggiato alle fatte considerazioni il Riferente si onora di presentare alla vostra sanzione il seguente progetto di legge che autorizza la costruzione dell'antemurale a riparo di quella cala e di un bacino di carenaggio nel fosso indicato, colla speranza che verrà favorevolmente accolto.

Vittorio Emanuele

art. 1

È autorizzata la spesa straordinaria di 2 milioni di lire per costruire un antemurale di protezione alla cala di Palermo.

art. 2

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici in apposito capitolo con corrispondente denominazione ripartitamente in varii esercizi come segue: 1862 L. 200.000 capitolo 162 B art. 1; ed annue L. 350.000 dal 1863 al 67 inclusivo.

art. 3

È parimenti autorizzata la straordinaria spesa di L. 1.200.000 per costruire un bacino di carenaggio alla cala di Palermo.

art. 4

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero di Lav. pub. nell'anzidetto capitolo in un 2° articolo con corrispondente denominazione ripartitamente negli esercizi come segue:

1862	£ 200.000	capitolo 162 B art. 2
1863	" 500.000	
1864	" 500.000	
	£ 1.200.000	

N° 236.

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

Antemurale e Bacino di carenaggio da costruirsi nella rada di Palermo — Spesa straordinaria nei bilanci dal 1862. al 1867 inclusivo del Ministero dei lavori pubblici

Presentato il 02 Aprile 1862.

SESSIONE 1861

N° 236

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(DEPRETIS)

nella tornata del 12 aprile 1862

Antemurale e bacino di carenaggio da costrursi nella cala di Palermo - Spesa straordinaria sui bilanci dal 1862 al 1867 inclusivo del Ministero dei lavori pubblici.

SIGNORI,

Il porto di Palermo è diviso in due grandi sezioni, una delle quali porta propriamente il nome di *porto*, l'altra denominata la *cala*.

Il porto situato a ostro della città ed alquanto distante dal centro della medesima, essendo la parte che ha maggiore estensione e profondità, ed è meglio riparata dalle traversie del luogo, serve per ancoraggio delle grandi navi da guerra e di quelle del commercio, che vi entrano in rilascio o per passare alla cala, o per esercitarvi alcune speciali operazioni di commercio, che han luogo in quella parte dove ampie banchine, estese superficie libere ed annessi magazzini vi offrono comodi particolari.

La cala poi è una insenatura o piccolo porto capace allo incirca di 200 navi di alto tonnellaggio, che s'interna nella città stessa a lato alla parte più frequentata. È un centro attivissimo di commercio di ogni genere d'importazione e di esportazione, e sommamente opportuna per la sua posizione, e la estensione sufficiente al giornaliero movimento commerciale, ed in essa si fanno la massima parte delle operazioni di commercio della città.

Perchè quella cala però possa presentar alla navigazione

2

ed al commercio tutti i vantaggi che giustamente se ne attendono sarà necessario di eseguirvi alcune opere di miglioramento.

Occorre in primo luogo di fare una completa riparazione delle attuali banchine, che sono in gran parte cadute o cadenti, e costrurne in quei lati dove non ne esistevano, ed a questa importantissima operazione si sta già in parte provvedendo con assegni ordinari del bilancio presente, e si completerà il provvedimento successivamente in pochi anni con altri fondi che il Parlamento, non si dubita, vorrà accordare ugualmente in alcuni dei futuri bilanci.

Secondo importante lavoro da farsi sarà quello di aumentare con iscavazioni la profondità la quale, sia perchè in origine non fosse molto grande, ovvero che i successivi interrimenti l'abbiano fatta diminuire, trovasi in fatto di poca estensione, e non corrispondente ai bisogni di una navigazione esercita con navi di grande capacità.

A questo lavoro però si potrà ugualmente provvedere cogli assegni ordinari, che vengono fatti negli annuali bilanci per la scavazione de' porti di quelle provincie, e per mantenere in esercizio i cavafondi che vi sono, e quegli altri che vi saranno applicati, e ciò senza che siano adottate straordinarie disposizioni a tale riguardo.

Due opere però straordinarie e importanti sono a farsi, le quali esigono vi sia provveduto con sollecita cura, e per le quali è necessario siano adottati speciali provvedimenti.

Sono queste: un antemurale che protegga la cala, ed un bacino di carenaggio.

Sebbene utilissima la cala pel commercio grande che ogni dì vi esercita, e quantunque per la sua forma allungata, che s'interna entro la terra, sia riparata per la massima parte del suo perimetro dall'azione delle onde, pure dal lato dell'entrata essa è pienamente aperta alle tempeste che agiscono da tramontana-greco, fino a greco-levante, le quali quando infuriano investono l'interno ancoraggio, nella direzione della sua lunghezza, e per tutta la estensione, e stante la limitata superficie della medesima non resta angolo che sia riparato, ma ogni parte è sconvolta e conquassata. La nave che si lascia cogliere in tale condizione è quasi certa di estrema rovina, e molti sono i danni ed i naufragi accaduti in addietro in quel luogo dove il navigante confidava, ed aveva diritto di trovar riposo ai lunghi travagli di pericolosa navigazione.

Con quanta trepidazione pertanto i naviganti tengano ancorati là entro i loro legni, come siano costretti vegliar dì e notte, e ad ogni minima apparenza di vento che spiri e di onda che mova dal lato della traversia interrompere ogni operazione di commercio, salpar l'àncora, fuggire il pericoloso luogo, ricoverarsi nel porto, non è chi non intenda.

A far cessare tale condizione è necessaria la costruzione di un molo isolato davanti all'entrata, il quale difenda la cala

dalle traversie. Con esso lasciato il corso libero alle correnti per le due bocche d'entrata che risulteranno alla cala, ed evitato in tal modo il pericolo di promuovere maggiori interrimenti, si verrà a dare alla cala tutta la sicurezza di cui abbisogna.

Colla costruzione di esso antemurale verrà a conseguirsi un altro vantaggio e sarà quello di avere un corpo avanzato in mare sul quale si potranno stabilire delle opere di difesa militare per proteggere il porto dagli attacchi nemici, e sostituirle alle batterie che difendono quel lato, e sono attualmente situate nel forte di Castellammare, che vorrebbero abolirsi; essendo mente del Governo di proporre al Parlamento lo abbandono di quel forte, come opera militare, e la destinazione sua a formarvi un grande deposito franco di commercio, che in quella opportunissima posizione sarebbe situato nel miglior modo, e risulterebbe di un utile grandissimo alla città di Palermo.

L'opera dell'antemurale perchè sia costrutta e consolidata esige un periodo di tempo considerevole, e la sua formazione con i metodi dell'arte i più accreditati dovrebbe dar luogo ad una spesa che potrà ascendere a due milioni di lire.

Ripartita questa sopra sei esercizi, chè tanti dovrà toccare l'opera prima che sia compiuta, risulterà di un gravame ben poco sensibile allo Stato, e si avrà in tal modo compiuto un miglioramento a quella cala che ne muta essenzialmente la condizione, miglioramento che forma uno dei più vivi desiderii della popolazione di Palermo, che finora mai potè essere soddisfatto.

Bacino di carenaggio.

Fino a che la navigazione si servì di navi a vela e di capacità limitata, ed intieramente di legno, come si usava nei nostri mari ancora pochi anni addietro, ogni qual volta occorreva ripulirne la carena, spalmarla, ristopparne le commessure, riattare le varie parti dello scafo, era facile tirare a terra la nave quando i danni a riparare esigevano lavoro di lunga lena, ovvero abbatterle in carena, quando trattavasi di cose di poco momento; dacchè però le navi hanno raggiunto dimensioni assai considerevoli, come, con maggiore convenienza, si usa a' nostri giorni, e sono sovente costrutte collo scafo in ferro, e quindi abbisognano anche di più frequenti visite e spalmature, l'operazione del tiro a terra è diventata cosa difficile, meno il caso in cui si abbiano appositi scali a ruotaie in ferro di sistema perfezionato, e di non lieve dispendio, ciò che nello Stato ancora non abbiamo; e l'operazione di abbattere in carena è diventata cosa pressochè impossibile. Da ciò nacque la necessità di avere bacini di carenaggio per introdurvi le navi quando occorre di visitarle e ripararle; questa necessità si mostrò anche maggiormente sentita col progredire della navigazione a vapore, essendo che le navi di

tal genere sono generalmente di struttura più complicata e più dispendiosa, e quindi esigono maggiori riguardi nel trattarle e maggiore sollecitudine nel fare ad esse le riparazioni di cui abbisognano, ciò che si ottiene appunto col mezzo dei bacini di carenaggio, dove la nave in poche ore è posta a secco senza danni e senza pericoli, mentre col sistema di abbatterle o di trarle a terra sopra scali ordinari le carene hanno sovente a soffrire sconci o sconnessioni nella loro struttura.

Quelle sono le ragioni che indussero le nazioni marittime d'Europa a fornire i loro arsenali ed i principali porti di commercio di ampi bacini.

Nello Stato nostro sventuratamente questo genere di costruzioni, come che notevolmente dispendioso, non ebbe che tarda e limitatissima applicazione.

Un solo bacino fu costrutto nelle antiche provincie, a Genova, da pochi anni, un'altro nelle provincie nuove a Napoli, ambidue di assai modeste dimensioni.

Altri quattro adesso si stanno costruendo nel nuovo arsenale della Spezia per uso della marina da guerra.

Frattanto la necessità di bacini, e numerosi, per servizio della marina mercantile si fa sentire estrema, ed una è la voce che si eleva da ogni parte nel commercio, che si procuri e sollecitamente di costrurre bacini di carenaggio e molti.

La navigazione mercantile non trovando per suo uso bacini nello Stato, chè i due esistenti sono ordinariamente occupati dalle navi da guerra, è costretta a soffrire danni gravissimi, ritardando le corse di tutte le navi a vapore che non possono in tempo ripulire le loro carene, e quando infine è costretta indispensabilmente a cercare un bacino, o perchè le navi hanno assoluto bisogno di essere rattoppate, o perchè le carene sono ridotte al punto da non poter navigare più oltre senza essere ripulite, hanno a rivolgersi in cerca di un bacino ai porti della Francia, dove, essendovi molta affluenza di navi accorrenti allo stesso scopo, e contendenti la preminenza, sono talvolta costrette ad attendere oziose un tempo considerevole con grave detrimento di preziosi interessi.

La costruzione adunque di bacini di carenaggio, per rendere possibile la navigazione nella condizione attuale delle navi e toglierle da una servitù che prestano allo straniero, è una cosa urgente, e tanto meglio si sarà provveduto a tale occorrenza, quanto più grande sarà il loro numero, e quanti più porti ne saranno forniti.

Gioverà quivi osservare che le navi del commercio per l'uso di bacini pagano un canone assai rilevante, con cui si compensa ampiamente la spesa di costruzione e di esercizio de' bacini medesimi, i quali in risultato, mentre tornano utilissimi alla navigazione, e favoriscono lo sviluppo del commercio, non risultano in effetto di alcun gravame allo Stato, che viene ad incassare il prodotto del loro esercizio.

Ognuno dei porti principali dello Stato dovrebbe essere provveduto di alcuni di tali stabilimenti indispensabili per la

navigazione, e mentre il riferente avrà cura di richiamare nuovamente l'attenzione del Parlamento sopra questo argomento, quando si tratterà con altre proposte di legge di sottoporre alle sue deliberazioni importanti lavori nuovi da farsi in altri porti, crede indispensabile di chiedere che sia intanto autorizzata la costruzione di uno alla cala di Palermo, di cui si occupa la presente proposta.

Esiste presso la cala il forte di Castellammare, disarmato ed inutile alla difesa dal lato di terra, il quale ha un fosso in attiguità della cala disposto assai opportunamente per ricevere la costruzione di un bacino da carenaggio in comunicazione colla cala stessa.

A lato del fosso vi sono inoltre i terreni liberi che formavano gli spalti del forte, i quali potrebbero molto convenientemente essere utilizzati per istabilirvi le officine del bacino, i cantieri di lavorazione e di deposito dei legnami.

Dagli occorrenti studi fatti in proposito risulta che un bacino di 100 metri di lunghezza, e quindi capace di ricevere navi mercantili e da guerra di grandi dimensioni, potrebbe esservi eseguito colla somma di lire 1,200,000 e nel periodo di 30 mesi circa, ciò che porterebbe a ripartire la spesa sopra tre esercizi, ed a renderla di un temporaneo gravame meno sensibile.

Urge, o signori, di riacquistare il tempo perduto, affrettando il passo: e se o per ignavia dei governi, o per tristizia di tempi, o per manco di opportuno ardimento si lasci che le altre nazioni precorressero il campo delle utili innovazioni e noi dovessimo ereditare un retaggio in molte parti dello Stato scarso delle cose più necessarie agli usi della moderna civiltà, sarà tanto più nobile e glorioso l'arringo, quanto è più vasto il terreno che dovremo coltivare: ad una condizione però, quella cioè di gettarsi con ardimento in cammino a fine di raggiungere in breve tempo la meta.

Appoggiato alle fatte considerazioni il riferente si onora di presentare alla vostra sanzione il presente progetto di legge che autorizza la costruzione dell'antemurale a riparo di quella cala, e di un bacino di carenaggio nel fosso indicato, colla speranza che verrà favorevolmente accolto.

(236)

Art. 1.

È autorizzata la spesa straordinaria di 2 milioni di lire per costrurre un antemurale di protezione alla cala di Palermo.

Art. 2.

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo con corrispondente denominazione ripartitamente in vari esercizi come segue:

Esercizio 1862, capitolo 162-B, art. 1 . . .	L.	200,000
— 1863 al 1867 inclusivo . . .	»	360,000

Art. 3.

È parimente autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,200,000 per costrurre un bacino di carenaggio alla cala di Palermo.

Art. 4.

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici nell'anzidetto capitolo in un secondo articolo con corrispondente denominazione ripartitamente negli esercizi come segue:

Esercizio 1862, capitolo 162-B, art. 2 .	L.	200,000
— 1863	»	500,000
— 1864	»	500,000
Totale	L.	1,200,000

incaricata

relazione della commissione
sul progetto di
costruzione di un bacino di
carenaggio, e un antemurale
nella Cala di Palermo

Non ha dubitato un momento
la Commissione di accogliere
il progetto di questa legge, e
porta alla approvazione della
Camera, con voto di tutti gli
fini della utilità e convenienza
sua.

Palermo dalla natura è provvi
ta di un piccolo porto
della Cala, comodissimo
agli usi del commercio, formato
da un piccolo pezzo di mo
re di conveniente profondità
che si interna nella città
fa una apertura la capacità
esposta alla furia delle onde
quando spira forte il Levante.
Da ciò ne avviene, che nelle
stagioni medie e nella invernale
ne fanno uso con pauna le so
le piccole barche dovendo la

colisioni, perchè o volontarie
possono o danno o rincrescimento
trasportarsi al molo, che è alla
distanza di tre miglia, i sono
obbligati fare tutte le pure ma
no in quelle di sopra, per osservare
l'indemaniti ordini sanitari
affinchè di evitare che il affidamento
non impedendosi per risparmiare
il un travaglio

Ma non essendo possibile alle
navi di grosso portato l'uscire
a volontà, e se non si entrano
giornalmente nella Cala, e con grave
mio pregiudizio del commer-
cio planziano al molo, tre mi-
glia distante dall'ufficio di Sa-
nità, e dalla Dogana, fa dispa-
ce ripugnanza, posta a chiu-
dere l'apertura della Cala, la
quando aperti i due lati, vi-
sarebbe quel posto libero e si-
curo, e sarebbe per se
stesso un rifugio approdamento, e ripo,

lato alle opere militari da
difesa.

Non è necessario di provare
della convenienza economica
del bacino di carenaggio, e la
utilità che può ne venire alla
navigazione nazionale, e di
vantaggio della opera della
Città; nulla si può dire sulla op
portunità del sito, che si
vede, dovendo per quella parte
darsi negli ordini tecnici sul lungo
dagli ingegneri, che la pro
pongono.

Quindi il sottoscritto in
nome della Commissione vi
ne a proporvi di adottare il
progetto intero di legge.

Genova 13. Luglio 1861.

F. Sanguineti

N° 236
236 A
Presentato il 23. Luglio.

Pantoccanale
Cannozzi
Lanciano
Biancheri
Argentino
Malenchini
Greco Ant.
Ferraccia
Friscia

Vallati

SESSIONE 1861

N° 236-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

SANTOCANALE, CAMOZZI, LANCIANO, BIANCHERI, ARGENTINO, MALENCHINI, GRECO A., FERRACCIU, FRISCIA

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 12 aprile 1862

Antemurale e bacino di carenaggio da costrursi nella cala di Palermo - Spesa straordinaria sui bilanci dal 1862 al 1867 inclusivo del Ministero dei lavori pubblici.

Tornata del 23 luglio 1862

Signori! — Non ha dubitato un momento la Commissione di accogliere il progetto di questa legge, e proporla alla approvazione della Camera, convinti tutti gli uffici della utilità e convenienza.

Palermo dalla natura è provveduta di un piccolo porto detto *la Cala*, comodissimo agli usi del commercio, formato da un piccolo seno di mare, di conveniente profondità, che si interna nella città.

La sua apertura lo lascia esposto alla furia delle onde quando spira forte il levante. Da ciò ne avviene che nelle stagioni medie e nella invernale ne fanno uso con paura le sole piccole barche durante la calma, perchè a volontà possono a remi o a rimorchio trasferirsi al molo, che è alla distanza di tre miglia; e sono obbligati a farlo tutte le sere, meno in quelle di estate, per ritornare l'indomani; ordine salutare affine di evitare che si affidassero imprudenti per risparmiare un travaglio.

N° 236
236 A
Presentato il 23. luglio.

(236-A) Ma non essendo possibile alle navi di grossa portata l'uscirne a volontà, esse non entrano giammai nella *Cala*, e con gravissimo pregiudizio del commercio stanziano al molo, tre miglia distante dall'ufficio di sanità e dalla dogana. La diga che si propone, posta a chiudere l'apertura della *Cala*, lasciando aperti i due lati, renderebbe quel porto utile e sicuro, e formerebbe per sè stessa un sito opportuno e isolato alle opere militari di difesa.

Non è necessario dir parola della convenienza economica del bacino di carenaggio, della utilità che può rendere alla navigazione mercantile, e del compenso della spesa allo Stato; nulla si può dire sulla opportunità del sito che si è scelto, dovendo su questo aver fiducia negli studi fatti sul luogo dagli ingegneri che lo propongono.

Laonde il sottoscritto in nome della Commissione viene a proporvi di adottare il progetto intero di legge.

F. SANTOCANALE, *relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO	PROGETTO DELLA COMMISSIONE
Art. 1. È autorizzata la spesa straordinaria di 2 milioni di lire per costrurre un antemurale di protezione alla cala di Palermo. **Art. 2.** Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo con corrispondente denominazione ripartitamente in vari esercizi come segue: Esercizio 1862, capitolo 162-B, art. 1 . . L. 200,000 — 1863 al 1867 inclusivo . . . » 360,000 **Art. 3.** È parimente autorizzata la straordinaria spesa di lire 1,200,000 per costrurre un bacino di carenaggio alla cala di Palermo. **Art. 4.** Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici nell'anzidetto capitolo in un secondo articolo con corrispondente denominazione ripartitamente negli esercizi come segue: Esercizio 1862, capitolo 162-B, art. 2 . . L. 200,000 — 1863 . . . . . » 500,000 — 1864 . . . . . » 500,000 Totale . . . . . L. 1,200,000	~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella Tornata del 3 ~~Luglio~~ Agosto 1862.

Pallavicino