Numero della Proposta

237

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

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

OGGETTO

Spesa per l'ampliazione del porto di Napoli

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Pisanelli
» 2° Riaspari
» 3° Rindella
» 4° Perruzzi
» 5° Argentino
» 6° Vacca
» 7° Negrotto
» 8° Castellano
» 9° Speroni

Relatore Perruzzi

Adottata nella tornata del 30. Luglio **1862.**

VI.°

Relazione e progetto di legge portante autorizzazione della straordinaria spesa di £ 3.200.000 per intraprendere l'ampliazione del Porto di Napoli

Relazione e progetto di legge portante autorizzazione della straordinaria spesa di £ 3.200.000 per intraprendere l'ampliazione del porto di Napoli

---

Signori Deputati,

La città di Napoli popolosissima e centro di un commercio marittimo importante sia di consumo per la grande sua popolazione, e di importazione pelle vaste provincie cui serve, sia di esportazione degli svariati ed abbondanti prodotti dell'ubertoso suo territorio è fornita di un porto mercantile di minime dimensioni, mal sicuro, poco profondo, senza comodi approdi, o facilitazioni per gli sbarchi ed imbarchi delle merci, senza cantieri da costruzione, o riparazione delle navi, o scali d'alaggio, senza verruno di quei stabilimenti che sotto il nome straniero di Dock, o depositi di libera riesportazione tanto giovano alla facilità, ed allo sviluppo delle transazioni commerciali, di modo che il commercio vi trova condizioni deplorabili, indegne di quella nobile ed interessante città, e per nulla corrispondenti ~~all'avanzare~~ a quel grado di prosperità cui è chiamata, e per ragioni di natura e di stato civile ~~che interessa alla immortalità dello~~ assai ad ogni altro porto dello Stato. ~~avviarla a conseguire~~.

Già da molti anni l'opinione pubblica, nelle provincie meridionali, si mostra preoccupata dalla condizione di quel porto, e vari progetti furono immaginati da valenti Ingegneri per proporre un radicale miglioramento. Lo stesso caduto Governo sentì il bisogno di occuparsi di questo argomento facendolo studiare da apposite commissioni, senza però che mai ne attuasse in tutto, od in parte soltanto, gli elaborati concepimenti, i quali caddero in eredità al Governo nazionale.

Uno fra questi immaginato da una commissione in principio del 1860 creata dal caduto Governo, portava la formazione di un intero porto nuovo in aggiunta allo antico e nella parte orientale della costa; era costituito da un sistema d'opere assai opportunamente disposte, e per condizioni nautiche, e per elementi tecnici, ed avea ampie banchine, dock, scali, bacini da carenaggio e cantieri da costruzione.

Se la necessità di ampliare quel porto, migliorarlo, renderlo sicuro e fornito di ogni facilitazione era già da molti anni sentita, le

condizioni presenti di quelle Provincie la rendono in oggi molto più pronunziata ed urgente.

Alle antiche ragioni si aggiungono lo sviluppo grande che prendono tutte le relazioni commerciali nel presente ordine di cose politiche.
Una rete di ferrovie convergenti a quella città, ed il commercio di Oriente che s'incammina per le antiche vie del mediterraneo.

Costituito appena il Governo nazionale in quelle provincie la Luogotenenza di S. M. portò la sua attenzione su quell' interessante argomento, e nel 1861 fece prendere ad esame i progetti esistenti da apposita Commissione la quale, ~~rigettati tutti quanti~~ dopo di ~~[illegible]~~, un nuovo ne compose, a suo avviso meglio conveniente, di cui raccomandava l'adozione.

Il Governo centrale cui furono allora deferiti gli studi maturati si trovò in presenza di questo nuovo progetto il quale, se presentava e commodi, e pregi da un lato, ed elementi opportunamente elaborati, e disposti, sembrava dall' altro che portare in se

~~addurre~~ gravissime difficoltà d'eseguimento.

Intanto a fronte di quello stava il progetto della Commissione precedente il quale, se anch'esso presentava difficoltà tecniche, certamente aveva pure pregi notevoli e tali da contendere all'altro il primato.

Venne da ciò esitazione naturale sul partito che meglio convenisse adottare in argomento di così grave importanza e si trovò necessario di prendere consiglio da nuova e profonda disamina comparativa dei due progetti in discorso, disamina che fu affidata ad una nuova Commissione per volere Reale espressamente designata.

Dopo maturi studi, ed animate discussioni nelle quali la minoranza della Commissione esternò idee, e concreti intendimenti più modesti, e di pratica attuazione, la maggioranza venne alla conclusione che fra i due progetti posti a paragone quello della Commissione del 1860 avesse a ritenersi come composto di un sistema di opere assai meglio combinate, e quindi a preferirsi, quando però nella loro disposizione fosse introdotta alcuna modificazione

che essa indicò, e dato allo insieme una estensione alquanto più considerevole.

Fu in tal modo condotta essa Commissione a tracciare definitivamente un piano cogli elementi seguenti.

Un molo, sulla spiaggia orientale ed in direzione pressochè normale si spicca a giusta distanza fra la foce del Sebeto, e l'origine dei granili, e s'innoltra in mare per metri 500, voltasi poi con ampia curva alla direzione di libeccio per metri 1000 lasciando fra la sua estremità, e quella del molo S. Vincenzo una distanza di metri 550 che serve di entrata al porto.

Nel seno orientale della superficie rinchiusa da quel molo è tracciato un ampio Dock con bacini di carenaggio il quale, mediante una larga banchina, è riunito all'attuale porto lasciando fra essa banchina e la spiaggia una estesa zona di terreno fabbricabile.

Un antemurale stabilito in mare aperto alla distanza di M.i 550 dalla testa del molo orientale

si prolunga per metri 1320 nella Direzione da levante a ponente, e copre la entrata del porto dalle tramontane costituendo esso stesso un antiporto con due entrate una a levante, l'altra a ponente.

Nel complesso l'attuale porto mercantile della estensione di ettari 10 verrebbe aumentato col nuovo annesso porto di ettari 105
con un bacino del dock di ettari 5
e con un avamporto di ettari 48

E l'area totale resterebbe costituita con ettari 168.

Ciò che darebbe una superficie pressochè diciasette volte quella del porto attuale.

Giovera qui a termine di paragone avvertire come il porto di Genova non arrivi in superficie a 130 ettari, e l'insieme dei due porti di Livorno, e vecchio e nuovo non superi li 87 ettari.

L'eseguimento di quel progetto, che a giudizio della Commissione sarebbe quanto meglio può farsi pel porto di Napoli dovrebbe ottenersi con una spesa che essa pretagisce nella misura seguente

Antemurale	£ 16. 125. 390. 00
Molo orientale	£ 7. 109. 850. 00
Banchine interne	£ 979. 950. 00
	£ 24. 215. 190. 00

Ripo	£	24. 215. 190. 00
Dock. bacini e scali	£	18. 000. 000. 00
Totale	£	42. 215. 190. 00

Del tempo occorrente al compimento del progetto la Commissione con molta prudenza nulla determina.

Tale è il progetto che venne raccomandato al Governo perchè fosse eseguito.

Frattanto mentre che questo perveniva al Ministero, un nuovo progetto eragli pure sottoposto da altro abile Ingegnere concordante in massima parte colle idee che erano state propugnate nel seno della Commissione dalla minoranza, e che sembrava meritare seria considerazione, come tale da poter soddisfare sufficientemente ai bisogni della navigazione, e del commercio in un tempo assai più breve e con moderata spesa.

Si determinò quindi il Ministero a comunicare anche questo progetto ai membri della Commissione che ancora si trovavano presenti, i quali però non credettero recedere dalle prime deliberazioni adottate, e restarono fermi nel progetto da essi già raccomandato.

Ed invero la grandiosità di questo, la opportuna disposizione delle varie parti che lo compongono inducono a credere che risulterebbe opera stupenda quando fosse compiuto, e niuna cosa lascierebbe a desiderare.

Ma se il progetto molto soddisfacente si presenta per tali apparenze, da altro lato induce in grave apprensione per la realtà della spesa cui darebbe luogo; per le difficoltà che s'incontrerebbero nel suo eseguimento e pel tempo assai lungo che probabilmente occorrerebbe per mandarlo a compimento.

Esaminando infatti l'antemurale progettato, che è la parte più importante delle opere trovasi, che la profondità media in cui dovrebbe essere gettato risulterebbe quella enorme di metri 36, e non di canne 11.37 pari a metri 30 come era creduto dalla Commissione.

Questa differenza di metri 6.. di maggiore profondità darebbe luogo ad una proporzionale spesa di altri 3.269.000 oltre quelli avvisati dalla Commissione, e dedotta coi calcoli adottati dalla

medesima, e quindi per questa sola opera dovrebbe di già presagirsi una spesa più forte ritraente in totale a £ 19.825.390.

Esempi di un opera colossale al paro di quella in fatto di costruzioni marittime l'istoria dell'arte non rammenta; le sole dighe di Cherbourg e di Plymouth tanto celebrate possono, alla lontana, darne un idea.

Frà queste la prima, come che di maggiore importanza era però gettata a sassi perduti nella sola profondità media di metri 11.55, inferiore cioè d'assai al terzo della profondità in cui sarebbe proposto il presente antemurale che è di 36 metri.

Avea quella in tal modo, dopo la violenta azione che le onde vi esercitarono, una sezione di M.q quadri 759 e costava in media £ 18500 al metro lineare, mentre il presente antemurale vien progettato con una sezione di M.q 3147 d'origine, e prima che l'effetto delle onde l'abbia ridotta alla reale sezione di equilibrio stabile: cioè, vien progettata più che quadrupla in sezione di quella della ricordata diga di Cherbourg; eppure sarebbe valutata coi calcoli della Commissione a sole £ 15020 al metro, e perciò

3480 lire di meno di quella; quindi il fondato dubbio che questa parte di lavoro abbia in effetto a dare una spesa di gran lunga superiore a quella presagita dalla Commissione.

La costruzione della diga di Cherbourg intrapresa, interrotta e ripresa con varia vicenda, restò in costruzione per un periodo di tempo almeno di 60 anni, e non meno di 40 in lavorazione effettiva e continuata. Sebbene la nazione francese vi applicasse le più importanti risorse di ingegno e d'oro.

Quanti anni pertanto esigerebbe la costruzione dell'antemurale proposto non è molto agevole lo stabilire. In mezzo a tanta incertezza fu ordinato un progetto particolarizzato sulle basi proposte dalla Commissione ad uno dei più valenti Ingegneri Idraulici delle provincie meridionali, per accertare nel modo possibilmente il più positivo la effettiva spesa in darebbero luogo le opere proposte dalla Commissione, ed il tempo che occorrerebbe per eseguirle, e questo progetto si sta accuratamente elaborando al presente, onde porre il Governo in grado di presentarsi al Parlamento a far quelle

proposte concrete che vedrà possibili, e meglio convenienti, corredate da positivi ed accurati documenti, che offrano il mezzo di adottare con piena maturità di consiglio quanto sarà più utile di mandar ad effetto nel reale e ben inteso interesse della nazione.

Urge frattanto che l'intrapendimento dei lavori di miglioramento del porto in discorso possa essere iniziato al più presto onde passare al fine dallo studio dei concepimenti a quello della attuazione, ed interessa quindi che sia presa in tempo una determinazione la quale permetta di farlo allo arrivo della stagione estiva principalmente propizia a quel genere di opere.

Questa determinazione però vuol esser tale che non abbia a pregiudicare le ulteriori risoluzioni, che potrà essere conveniente di adottare sul complesso delle opere del porto.

Per ciò conseguire sembra opportuno il seguente temperamento.

Ognuno fra i molti progetti di porto meglio pregevoli sottoposti all'esame della Commissione Regia, od immaginati da altri

valenti Ingegneri consta di varie opere fra le quali trovasi un molo che partendo in direzione quasi normale alla spiaggia orientale, s'innoltra in mare per una considerevole estensione dove poi, in taluni progetti si ripiega più sollecitamente parallelo alla spiaggia verso il porto attuale, in altri si avanza maggiormente nel mare colla sua estremità raggiungendo profondità più considerevoli.

Qualunque sia pertanto il progetto che le circostanze consentiranno di adottare definitivamente, e di mandare ad effetto, la prima parte del molo testé descritto, e per una estensione di pressochè 800 metri dovrà sempre essere eseguito fra i primi lavori e, d'un modo pressoche invariabile.

Sembra pertanto che si potrebbe fin d'ora autorizzare l'eseguimento di questa parte dell'opera assegnando il fondo relativo, ed intraprendendone la attuazione senza pregiudicar punto le risoluzioni che potranno essere adottate intorno al seguito delle altre opere che dovranno concorrere a completare il porto.

La somma occorrente ad eseguire quella parte di lavoro, dai calcoli della Commissione appare di L 2.500.000 la quale però gli Ingegneri del Governo consiglierebbero a portare alla cifra più elevata di 3.200.000 per parare ad ogni eventualità, e siccome probabilmente occorrerebbero due anni di tempo a compierla, la spesa si esaurirebbe nel periodo di tre esercizi finanziari, e potrebbe essere ripartita per L 700.000 sull'esercizio 1862, per L 1.500.000 sopra il 1863 e per L 1.000.000 sopra quello del 1864.

I benefizi che si otterrebbero dalla parte di opere proposte anche isolatamente sarebbero i seguenti.

Appena gettate le fondamenta del molo e resa riparata la superficie di mare ch'esso è destinato a rinchiudere, nella quale dovranno stabilirsi il Dock ed i bacini di carenaggio, sull'ubicazione dei quali non cade molta divergenza di opinioni, la costruzione di questi importanti stabilimenti potrà in breve essere intrapresa, e condotta a termine senza ulteriore perdita di tempo, ed in quel modo i miglioramenti dei quali il porto di Napoli abbisogna si avvieranno a sollecita e progressiva attuazione.

Appoggiato a tali considerazioni, e nel vivo desiderio di vedere finalmente intrapresi i miglioramenti de' quali quel porto abbisogna senza impegnarsi intempestivamente, e fino a studi completamente accertati, e soddisfacenti, nel complesso di progetti che lasciano apparenza di voler esaurire tesori, ed il periodo di più generazioni, il Referente si onora di presentare alla sanzione della Camera il seguente progetto di legge confidando che, nella costante sollecitudine da essa addimostrata nel promuovere con ogni mezzo possibile, ed a vantaggio dello Stato, la prosperità di quelle interessanti provincie, vorrà accoglierla con favore e coronarla della sua sanzione.

Vittorio Emanuele

art. 1°

È autorizzata la straordinaria spesa di L. 3.200.000 per eseguire una prima parte del molo orientale del nuovo porto di Napoli sulle tracce del progetto adottato da apposita commissione Reale nell'anno 1861

art. 2°

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio

Dal Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo sotto la designazione di ampliazione del porto di Napoli, ripartitamente come segue:

Esercizio	1862	Capit.° 155 A	£ 700.000
"	1863	"	1.500.000
"	1864	"	1.000.000
			£ 3.200.000

N° 237.

Progetto di legge presentato alla Camera il 12 aprile 1862 dal Ministro dei Lavori pubblici (Depretis)

Ampliazione del Porto di Napoli
Spesa straordinaria da stanziarsi nei Bilanci ~~del Ministero~~ 1862-63-64. del Ministero dei lavori pubblici

Tornata del 12 aprile 1862.

SESSIONE 1861

N° 237

CAMERA DEI DEPUTATI

PROGETTO DI LEGGE

presentato dal ministro dei lavori pubblici

(DEPRETIS)

nella tornata del 12 aprile 1862

Ampliazione del porto di Napoli — Spesa straordinaria da stanziarsi nei bilanci 1862-1863-1864 del Ministero dei lavori pubblici.

SIGNORI,

La città di Napoli popolosissima e centro di un commercio marittimo importante, sia di consumo per la grande sua popolazione, e di importazione pelle vaste provincie cui serve, sia di esportazione degli svariati ed abbondanti prodotti dell'ubertoso suo territorio, è fornita di un porto mercantile di minime dimensioni, mal sicuro, poco profondo, senza comodi approdi o facilitazioni per gli sbarchi ed imbarchi delle merci, senza cantieri da costruzione, o riparazione delle navi, o scali d'alaggio, senza veruno di quegli stabilimenti che sotto il nome straniero di *dock*, o depositi di libera riesportazione, tanto giovano alla facilità ed allo sviluppo delle transazioni commerciali, di modo che il commercio vi trova condizioni deplorabili, indegne di quella nobile ed interessante città, e per nulla corrispondenti a quel grado di prosperità cui è chiamata per benefizio di natura, ed al quale debbe essere avviata nel generale interesse dello Stato.

Già da molti anni l'opinione pubblica nelle provincie meridionali si mostrò preoccupata della condizione di quel porto, e vari progetti furono immaginati da valenti ingegneri per proporne un radicale miglioramento. Lo stesso ca-

2

duto Governo sentì il bisogno di occuparsi di questo argomento facendolo studiare da apposite Commissioni, senza però che mai ne attuasse in tutto, od in parte soltanto, gli elaborati concepimenti, i quali caddero in eredità al Governo nazionale.

Uno fra questi, immaginato da una Commissione in principio del 1860 creata dal caduto Governo, portava la formazione di un intero porto nuovo in aggiunta allo antico e nella parte orientale della costa; era costituito da un sistema d'opere assai opportunamente disposte, e per condizioni nautiche, e per elementi tecnici, ed aveva ampie banchine, docks, scali, bacini da carenaggio e cantieri da costruzione.

Se la necessità di ampliare quel porto, migliorarlo, renderlo sicuro e fornito di ogni facilitazione era già da molti anni sentita, le condizioni presenti di quelle provincie la rendono in oggi molto più pronunziata ed urgente.

Alle antiche ragioni si aggiungono lo sviluppo grande che prendono tutte le relazioni commerciali nel presente ordine di cose politiche. Una rete di ferrovie convergenti a quella città, ed il commercio di Oriente che s'incammina per le antiche vie del Mediterraneo.

Costituito appena il Governo nazionale in quelle provincie, la Luogotenenza di S. M. portò la sua attenzione su quell'interessante argomento, e nel 1861 fece prendere ad esame i progetti esistenti da apposita Commissione la quale, esclusi gli altri, un nuovo ne compose, a suo avviso meglio conveniente, di cui raccomandava l'adozione.

Il Governo centrale cui furono allora deferiti gli studi maturati si trovò in presenza di questo nuovo progetto il quale, se presentava e comodi e pregi da un lato, ed elementi opportunamente elaborati e disposti, sembrava dall'altro che portasse in sè gravissime difficoltà d'eseguimento.

Intanto a fronte di quello stava il progetto della Commissione precedente il quale, se anch'esso presentava difficoltà tecniche, certamente aveva pure pregi notevoli e tali da contendere all'altro il primato.

Venne da ciò esitazione naturale sul partito che meglio convenisse adottare in argomento di così grave importanza, e si trovò necessario di prendere consiglio da nuova e profonda disamina comparativa dei due progetti in discorso, disamina che fu affidata ad una nuova Commissione per volere reale espressamente designata.

Dopo maturi studi ed animate discussioni nelle quali la minoranza della Commissione esternò idee e concretò intendimenti più modesti e di pratica attuazione, la maggioranza venne alla conclusione che fra i due progetti posti a paragone quello della Commissione del 1860 avesse a ritenersi come composto di un sistema di opere assai meglio combinate, e quindi a preferirsi quando però nella loro disposizione fosse introdotta alcuna modificazione che essa in-

dicò, e dato allo insieme una estensione alquanto più considerevole.

Fu in tal modo condotta essa Commissione a tracciare definitivamente un piano cogli elementi seguenti:

Un molo sulla spiaggia orientale ed in direzione pressochè normale si spicca a giusta distanza fra la foce del Sebeto e l'origine dei Granili, e s'inoltra in mare per metri 500, voltasi poi con ampia curva alla direzione di libeccio per metri 1000, lasciando fra la sua estremità e quella del molo San Vincenzo una distanza di metri 550 che serve di entrata al porto.

Nel seno orientale della superficie rinchiusa da quel molo è tracciato un ampio dock con bacini di carenaggio, il quale, mediante una larga banchina, è riunito all'attuale porto lasciando fra essa banchina e la spiaggia una estesa zona di terreno fabbricabile.

Un antemurale stabilito in mare aperto alla distanza di metri 540 dalla testa del molo orientale si prolunga per metri 1320 nella direzione da levante a ponente, e copre la entrata del porto dalle traversie costituendo esso stesso un antiporto con due entrate, una a levante, l'altra a ponente.

Nel complesso l'attuale porto mercantile della estensione di	Ettari	10
verrebbe aumentato col nuovo annessovi porto di	»	105
con un bacino del dock di	»	5
e con un avamporto di.	»	48
E l'area totale resterebbe costituita con . . .	Ettari	168

ciò che darebbe una superficie pressochè diciasette volte quella del porto attuale.

Gioverà qui a termine di paragone avvertire come il porto di Genova non arrivi in superficie a 150 ettari, e l'insieme dei due porti di Livorno, e vecchio e nuovo, non superi li 87 ettari.

L'eseguimento di quel progetto, che a giudizio della Commissione sarebbe quanto meglio può farsi pel porto di Napoli, dovrebbe ottenersi con una spesa che essa presagisce nella misura seguente:

Antemurale	L.	16,125,590
Molo orientale	»	7,109,850
Banchine interne	»	979,950
Dock, bacini e scali	»	18,000,000
Totale	L.	42,215,190

Del tempo occorrente al compimento del progetto la Commissione con molta prudenza nulla determina.

Tale è il progetto che venne raccomandato al Governo perchè fosse eseguito.

Frattanto mentre che questo perveniva al Ministero, un nuovo progetto eragli pure sottoposto da altro abile ingegnere concordante in massima parte colle idee che erano

state propugnate nel seno della Commissione dalla minoranza, e che sembrava meritare seria considerazione, come tale da poter soddisfare sufficientemente ai bisogni della navigazione e del commercio in un tempo assai più breve e con moderata spesa.

Si determinò quindi il Ministero a comunicare anche questo progetto ai membri della Commissione che ancora si trovavano presenti, i quali però non credettero recedere dalle prime deliberazioni adottate, e restarono fermi nel progetto da essi già raccomandato.

Ed invero la grandiosità di questo, la opportuna disposizione delle varie parti che lo compongono inducono a credere che risulterebbe opera stupenda, quando fosse compiuto, e niuna cosa lascierebbe a desiderare.

Ma se il progetto molto soddisfacente si presenta per tali apparenze, da altro lato induce in grave apprensione per la realtà della spesa cui darebbe luogo, per le difficoltà che si incontrerebbero nel suo eseguimento, e pel tempo assai lungo che probabilmente occorrerebbe per mandarlo a compimento.

Esaminando infatti l'antemurale progettato, che è la parte più importante delle opere, trovasi che la profondità media in cui dovrebbe essere gettato risulterebbe quella enorme di metri 36, e non di canne 11 37, pari a metri 30, come era creduto dalla Commissione.

Questa differenza di metri 6 di maggiore profondità darebbe luogo ad una proporzionale spesa di altri 3,269,000 oltre quelli avvisati dalla Commissione, e dedotta coi calcoli adottati dalla medesima, e quindi per questa sola opera dovrebbe di già presagirsi una spesa più forte rilevante in totale a lire 19,825,390.

Esempi di un'opera colossale al paro di quella in fatto di costruzioni marittime l'istoria dell'arte non rammenta; le sole dighe di Cherbourg e di Plymouth tanto celebrate possono, alla lontana, darne un'idea.

Fra queste la prima, come che di maggiore importanza, era però gettata a sassi perduti nella sola profondità media di metri 11 55, inferiore cioè d'assai al terzo della profondità in cui sarebbe proposto il presente antemurale che è di 36 metri. Aveva quella in tal modo, dopo la violenta azione che le onde vi esercitarono, una sezione di metri quadrati 759, e costava in media lire 18,500 al metro lineare, mentre il presente antemurale vien progettato con una sezione di metri quadrati 3147 d'origine, e prima che l'effetto delle onde l'abbia ridotta alla reale sezione di equilibrio stabile: cioè, vien progettata più che quadrupla in sezione di quella della ricordata diga di Cherbourg; eppure sarebbe valutata coi calcoli della Commissione a sole lire 15,020 al metro, e perciò 3,480 lire di meno di quella: quindi il fondato dubbio che questa parte di lavoro abbia in effetto a dare una spesa di gran lunga superiore a quella presagita dalla Commissione.

La costruzione della diga di Cherbourg intrapresa, interrotta e ripresa con varia vicenda, restò in costruzione per un periodo di tempo almeno di 60 anni, e non meno di 40 in lavorazione effettiva e continuata, sebbene la nazione francese vi applicasse le più importanti risorse d'ingegno e d'oro.

Quanti anni pertanto esigerebbe la costruzione dell'antemurale proposto non è molto agevole lo stabilire. In mezzo a tanta incertezza fu ordinato un progetto particolarizzato sulle basi proposte dalla Commissione ad uno dei più valenti ingegneri idraulici delle provincie meridionali, per accertare nel modo possibilmente il più positivo la effettiva spesa cui darebbero luogo le opere proposte dalla Commissione, ed il tempo che occorrerebbe per eseguirle, e questo progetto si sta accuratamente elaborando al presente, onde porre il Governo in grado di presentarsi al Parlamento a far quelle proposte concrete che crederà possibili, e meglio convenienti, corredate da positivi ed accurati documenti, che offrano il mezzo di adottare con piena maturità di consiglio quanto sarà più utile di mandar ad effetto nel reale e ben inteso interesse della nazione.

Urge frattanto che l'intraprendimento dei lavori di miglioramento del porto in discorso possa essere iniziato al più presto onde passare al fine dallo stadio dei concepimenti a quello della attuazione, ed interessa quindi che sia presa in tempo una determinazione, la quale permetta di farlo allo arrivo della stagione estiva principalmente propizia a quel genere di opere.

Questa determinazione però vuol esser tale che non abbia a pregiudicare le ulteriori risoluzioni, che potrà essere conveniente di adottare sul complesso delle opere del porto.

Per ciò conseguire sembra opportuno il seguente temperamento. Ognuno fra i molti progetti di porto meglio pregevoli sottoposti all'esame della Commissione regia, od immaginati da altri valenti ingegneri, consta di varie opere, fra le quali trovasi un molo che partendo in direzione quasi normale alla spiaggia orientale s'inoltra in mare per una considerevole estensione, dove poi, in taluni progetti, si ripiega più sollecitamente parallelo alla spiaggia verso il porto attuale, in altri si avanza maggiormente nel mare colla sua estremità raggiungendo profondità più considerevoli.

Qualunque sia pertanto il progetto che le circostanze consentiranno di adottare definitivamente e di mandare ad effetto, la prima parte del molo testè descritto, e per un'estensione di pressochè 800 metri, dovrà sempre essere eseguita fra i primi lavori e di un modo pressochè invariabile.

Sembra pertanto che si potrebbe fin d'ora autorizzare l'eseguimento di questa parte dell'opera assegnando il fondo relativo, ed intraprendendone l'attuazione senza pregiudicar punto le risoluzioni che potranno essere adottate intorno al seguito delle altre opere che dovranno concorrere a completare il porto.

(237) La somma occorrente ad eseguire quella parte di lavoro dai calcoli della Commissione appare di lire 2,500,000, la quale però gli ingegneri del Governo consiglierebbero a portare alla cifra più elevata di lire 3,200,000 per parare ad ogni eventualità, e siccome probabilmente occorrerebbero due anni di tempo a compierla, la spesa si esaurirebbe nel periodo di tre esercizi finanziari, e potrebbe essere ripartita per lire 700,000 sull'esercizio 1862, per lire 1,500,000 sull'esercizio 1863, e per lire 1,000,000 sull'esercizio 1864.

I benefizi che si otterrebbero dalla parte di opere proposte anche isolatamente sarebbero i seguenti: appena gettate le fondamenta del molo e resa riparata la superficie di mare ch'esso è destinato a rinchiudere, nella quale dovranno stabilirsi il dock ed i bacini di carenaggio, sull'ubicazione dei quali non cade molta divergenza di opinioni, la costruzione di questi importanti stabilimenti potrà in breve essere intrapresa e condotta a termine senza ulteriore perdita di tempo, ed in quel modo i miglioramenti dei quali il porto di Napoli abbisogna si avvieranno a sollecita e progressiva attuazione.

Appoggiato a tali considerazioni, e nel vivo desiderio di vedere finalmente intrapresi i miglioramenti dei quali quel porto abbisogna senza impegnarsi intempestivamente, e fino a studi completamente accertati e soddisfacenti, nel complesso di progetti che lasciano apparenza di voler esauire tesori, ed il periodo di più generazioni, il riferente si onora di presentare alla sanzione della Camera il seguente progetto di legge, confidando che nella costante sollecitudine da essa addimostrata nel promuovere con ogni mezzo possibile, ed a vantaggio dello Stato, la prosperità di quelle interessanti provincie, vorrà accoglierlo con favore e coronarlo della sua sanzione.

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 di lire 3,200,000 per eseguire una prima parte del molo orientale del nuovo porto di Napoli sulle tracce del progetto adottato da apposita Commissione reale nell'anno 1861.

Art. 2.

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo sotto la designazione di *Ampliazione del porto di Napoli*, ripartitamente come segue:

Esercizio 1862, capitolo 155-A	. . . .	L.	700,000
— 1863 —	. . . .	»	1,500,000
— 1864 —	. . . .	»	1,000,000
Totale	. . .	L.	3,200,000

~~[illegible]~~ La Città di Napoli ha urgente neces-
~~[illegible]~~ tà d'un [illegible] che ~~[illegible]~~ alla
ancora sua popolazione ~~[illegible]~~ una nuova Strada di propor-
zioni ~~[illegible]~~ ~~capace~~ atta ad ~~[illegible]~~ [illegible]
Vi sono inoltre ~~[illegible]~~ e quelle che ~~[illegible]~~ [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] progetti [illegible]
di quelle [illegible] ormai più permesso di [illegible]
che ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ Molo [illegible] nel punto [illegible]
della Città, presso [della Dogana [illegible] della Strada [illegible], ed [illegible]
tanti ~~[illegible]~~ Stabilimenti [illegible], ad ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ [illegible] parte della popolazione
più [illegible] ~~[illegible]~~ [illegible] macchina,
anche [illegible] più agevolmente allargare il
fabbricato della Città. ~~[illegible]~~

Queste Considerazioni ~~[illegible]~~ [illegible] prevalenti
alla Commissione [illegible] a proporre alla Camera
~~[illegible]~~
di approvare [illegible] del Ministero
anche quello che già ~~[illegible]~~ fu [illegible]
[illegible] soddisfacimento ai legittimi [illegible] della
popolazione Napoletana ~~[illegible]~~ [illegible] ~~[illegible]~~
meglio corrisponda all'interesse pubblico [illegible]
il compimento di questi [illegible] da tanto tempo aspettato, di
quelle che [illegible] questi benefizi [illegible] ~~[illegible]~~
[illegible] consiglio [illegible] molto
con [illegible] di [illegible]
[illegible] ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ [illegible] più [illegible] ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ [illegible]
[illegible] determinare [illegible]
[illegible] progetti [illegible] progetto ~~[illegible]~~
[illegible] delle [illegible] tutta l'opera
[illegible] progetto di
[illegible] il progetto ~~di~~ Legge [

[al Porto, alla Dogana attuale, anche

[per il compimento del Porto di Napoli tanto [illegible]
[illegible] ~~[illegible]~~
[illegible] progetto [illegible]
[illegible]
[illegible] ~~[illegible]~~

[illegible] problema, [illegible]
[illegible] [illegible] le ragioni ~~dei~~ [illegible]; ~~e~~
[illegible], [illegible] maggiori [illegible] spiegazioni
~~in Mare~~ di queste Opere in Mare contribuiscono le ragioni sostan-
ziali delle differenze ~~[illegible]~~ che corrono fra' vari Progetti
in rapporto alla efficacia delle Opere proposte, alla
Spesa, al tempo occorrente per costruirle; ma ~~[illegible]~~
~~Questi~~ i vari Progetti eseguiti dalle Commissioni poco
fra loro differiscono, ~~ma~~ in quanto concerne ~~del~~ il punto dal quale il Molo si
distaccherebbe dallo Scalo sempre nella vicinanza del ~~[illegible]~~ Largo
della Maddalena, e ~~[illegible]~~ la direzione ~~della~~ in cui ~~[illegible]~~ la [illegible]
la Costruzione della prima ~~[illegible]~~ Parte di questo Molo.
Verbali della ~~Com~~ ultima delle ~~[illegible]~~ [illegible] Commissioni stati
distribuiti ai Membri del Parlamento, [illegible] quelli della prima
stati comunicati alle Commissioni [illegible], ~~[illegible]~~ porgendo in mano argomen-
ti tali da far ~~[illegible]~~ della [illegible] degli Studj
fatti in proposito, e della sufficienza ~~dei~~ di un [illegible] uguale
~~[illegible]~~ [illegible] ~~per~~ una più o meno estesa
[illegible] del Mare che va a battere la ~~[illegible]~~ lunga spiaggia [illegible]
fra l'attual Porto Mercantile ed il Lava Sebeta ~~[illegible]~~;
talchè le Commissioni, nell'atto che [illegible] ~~[illegible]~~ le [illegible]
~~più~~ mature [illegible] potrà determinare [illegible] fra' vari
Progetti dei quali lungamente discorre la Relazione [illegible]
[illegible], stimo doversi ~~[illegible]~~ accostare alle ~~[illegible]~~ Conclusioni della [illegible]
[illegible] esser già venuto il Momento di fare Opera alla
Costruzione di quella parte del Molo che i vari
Progetti eseguiti non possono [illegible] [illegible] le
Condizioni essenziali de' medesimi.

omettendo per niente di favellare di un'altro ~~[illegible]~~ qualsiasi mobile formato il ~~[illegible]~~ Porto ~~[illegible]~~ presso al Castel dell'Ovo, occorrendo quello che, oltre ~~[illegible]~~ maggiori difficoltà di esecuzione, incontrerebbe l'ostacolo insuperabile, [illegible] possibile, dello spostamento del Centro ~~[illegible]~~ dell'attività commerciale nella Città di Napoli; ~~[illegible]~~ si giova osservare [illegible] ~~[illegible]~~ Ragguagli altri Progetti [illegible] ~~[illegible]~~ presentati via ~~[illegible]~~ di un Molo ~~[illegible]~~ che, distaccandosi dalla sponda compresa fra il Ponte della Maddalena ed i Granili, si avanzerebbe in Bocca diagonale ~~[illegible]~~ nel Mare. ~~[illegible]~~

Ne' Progetti esaminati dalla nostra Commissione testé ricordati ~~[illegible]~~ questo Molo ~~muoverebbe~~ ~~[illegible]~~ presso la ~~[illegible]~~ Foce ~~[illegible]~~ del sinistro lato ~~[illegible]~~ alla sponda destra del ~~fiume~~ letto attuale di quel fiume e di un ~~[illegible]~~ ben discosto del medesimo; laddove in un recente Progetto un poco a destra dell' ~~[illegible]~~ dovrebbe ~~[illegible]~~ nascere ~~[illegible]~~ dal fianco de' Granili [illegible] nel Mare, ~~[illegible]~~ per una ~~[illegible]~~ maggiore [illegible] lungo, ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ questo Molo avrebbe, secondo ai un Progetto, a stendersi parallelamente alla spiaggia ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~attuale~~ ~~per~~ formare un Bacino protetto da questo Molo non che dall'~~[illegible]~~ attuale Molo del [illegible] più o meno prolungato; e protetto altresì dalle teste dei due Moli che si [illegible], ovvero da un Antemurale staccato. Secondo altri Progetti invece questo Molo dovrebbe protrarsi a varie direzioni nel Mare per formare col Molo del Porto mercantile più o meno prolungato un ~~[illegible]~~ più ovvero Bacino, con maggiori fondali, protetto da dalle

N° 237.A

Porto di Napoli

Commissarj

Cianelli, Massari, Budetta, Peruzzi,
Argentino, Vacca, e Negrotto, Castellano, Speroni

Tornata del 21 Luglio

~~[illegible]~~ Nella [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] di ~~[illegible]~~ Popolazione ~~[illegible]~~ [illegible]

[illegible] il beneficio delle Comunicazioni ferroviarie;

sebbene prima ~~che~~ in Italia il ~~genio~~ [illegible] fosse

quelle Provincie [illegible] [illegible] di [illegible]

~~fra~~ i [illegible] dotate di questo [illegible] [illegible]

Di Porto e di [illegible] ~~[illegible]~~ e popolazione della Città di Napoli è

~~e aspetta~~ ~~lettera~~ [illegible] Noi, ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ il beneficio di un Porto, ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~del quale~~ sebbene [illegible] opere ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ [illegible] per essa [illegible] [illegible]

di lunghi studj di Ingegneri governativi e privati,

e di più Commissioni all'uopo instituite.

Molti e svariati furono i Progetti che per [illegible] grandezza e difficili [illegible] [illegible]

borati e ~~[illegible]~~, tolti ad [illegible]

[illegible] e parte [illegible] negli Atti della Commissione [illegible]

[illegible], ed nelle [illegible]; ~~[illegible]~~ recentemente

~~[illegible]~~ [illegible] Commissioni hanno [illegible]

Governo [illegible] nel 1860 e nel 1861,

~~e dopo questa Relazione~~ Di [illegible] nuovi Progetti numero dopo questa Relazione ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ presentati ~~[illegible]~~ [illegible]

Come trattasi di tener parola di un Progetto, ~~[illegible]~~

~~[illegible]~~ [illegible] transitorio, inteso a [illegible] ad

uso del Commercio l'attuale Porto Militare, e non quello

che non potrebbe [illegible] bastare alle necessità del

Commercio [illegible] ~~[illegible]~~ attuato senza [illegible]

Dei presenti ~~[illegible]~~ bisogni della ~~[illegible]~~ Regia Marina, ed

Sellati

197

SESSIONE 1861

N° 237-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

PISANELLI, MASSARI, BUDETTA, PERUZZI, ARGENTINO, VACCA, NEGROTTO, CASTELLANO, SPERONI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella seduta del 12 aprile 1862

Ampliazione del porto di Napoli — Spesa straordinaria da stanziarsi nei bilanci 1862-1863-1864 del Ministero dei lavori pubblici.

Tornata del 21 luglio 1862

SIGNORI! — Nella guisa stessa che dal Governo italiano aspettano le popolazioni meridionali il benefizio delle comunicazioni ferroviarie, sebbene primo in Italia il caduto Governo di quelle provincie facesse mostra di rivolgere le sue cure a dotarle di questo potente istrumento di civiltà e di ricchezza, così la popolazione della città di Napoli aspetta tuttora da noi il benefizio d'un porto, sebbene quest'opera per essa essenzialissima abbia fatto argomento di lunghi studi d'ingegneri governativi e privati, e di più Commissioni all'uopo istituite.

Molti e svariati furono i progetti che per quest'opera grandiosa e difficile vennero da più anni elaborati e tolti ad esame da uomini peritissimi nell'arte delle costruzioni marittime e nella navigazione; recentemente due Commissioni hanno riferito al Governo intorno a questo argomento nel 1860 e nel 1861, ed infine nuovi progetti vennero dopo queste relazioni presentati al Ministero.

Omettendo di tener parola di un progetto, quasi diremmo transitorio, inteso a ridurre ad uso del commercio l'attuale porto militare, siccome quello che non potrebbe lungamente bastare alle necessità del commercio, nè potrebbe tampoco venire attuato senza nocumento de' presenti bisogni della regia marina; ed omettendo parimente di favellare dell'altro, pel quale si vorrebbe formato il porto presso al Castello dell'Uovo, siccome quello che, oltre gravi difficoltà di costruzione, incontrerebbe l'ostacolo, sempre da evitare per quanto è possibile, dello spostamento del centro dell'attività commerciale nella città di Napoli, giova osservare come base agli altri progetti finora presentati sia un molo che, distaccandosi dalla sponda compresa fra il Largo della Maddalena ed i Granili si avanzerebbe in diverse direzioni nel mare.

Nei progetti esaminati dalle due Commissioni testè ricordate questo molo muoverebbe presso la foce del Sebeto sulla sponda destra del letto attuale di quel fiume o di una breve deviazione del medesimo; laddove in un recente progetto muover dovrebbe invece un poco ad oriente dell'edifizio dei Granili. Avanzandosi quindi in mare per una maggiore o minor lunghezza, questo molo dovrebbe, secondo alcuni progetti, ripiegare quasi parallelamente alla sponda per formare un bacino protetto da questo nuovo, nonchè dall'attual molo di San Gennaro più o meno prolungato, e protetto altresì od alle teste dei due moli che si ricuoprirebbero, ovvero da un antemurale staccato.

Secondo altri progetti invece questo molo dovrebbe protrarsi in varie direzioni nel mare per formare col molo del porto militare più o meno prolungato un più esteso bacino, con maggiori fondali, protetto sia dalle teste dei due moli che si ricuoprirebbero, sia da un antemurale staccato. Le direzioni dei moli e degli antemurali, e la maggiore o minor protrazione di queste opere in mare costituiscono le ragioni sostanziali delle differenze che corrono fra' vari progetti in rapporto all'efficacia delle opere proposte, alla spesa ed al tempo occorrenti per costruirle; ma i vari progetti esaminati dalle Commissioni poco fra loro differiscono in quanto concerne il punto, dal quale il molo si distaccherebbe dal lido sempre nelle vicinanze del Largo della Maddalena, ed in quanto concerne altresì la direzione, nonchè le condizioni di costruzione della prima parte di questo molo.

I verbali dell'ultima delle ricordate Commissioni stati distribuiti ai membri del Parlamento, nonchè quelli della prima stati comunicati alla Commissione vostra, porgono invero argomenti tali da farci persuasi della coscienziosità e profondità degli studi fatti in proposito, e della sufficienza di un porto il quale rinchiudesse una più o meno estesa area del mare che ora batte la lunga spiaggia compresa fra l'attual porto mercantile ed il Sebeto; tal che la Commissione, nell'atto che ravvisa la necessità di studi maturi e positivi per determinare la scelta fra i varii progetti dei quali largamente discorre la

relazione ministeriale, stima doversi accostare alle conclusioni della medesima: essere cioè venuto il momento di dare opera alla costruzione di quella parte del molo che i vari progetti esaminati aver possono comune senz'alterare le condizioni essenziali dei medesimi.

La città di Napoli ha urgente necessità di un porto che apra alla numerosa sua popolazione una nuova strada di prosperità atta a porgerle largo e duraturo compenso a quelle tutte artificiali e fallaci che le procacciavano le passate condizioni di quelle provincie; e non sembra ormai più permesso di dubitare che a ciò provvederebbe ottimamente un porto, la base del quale fosse un molo staccato nel punto sovrindicato del lido, prossimo al porto ed alla dogana attuali, alla stazione centrale delle strade ferrate, ad importanti stabilimenti industriali, ai quartieri ove dimora la parte della popolazione più dedita alle arti attinenti ai commerci marittimi, non che ai terreni ove può più agevolmente allargarsi il fabbricato della città.

Queste considerazioni sembrarono talmente prevalenti alla Commissione da indurla a proporre alla Camera di sanzionare senz'altro il progetto del Ministero, non che quello che già fece il Ministero stesso per dare sollecito soddisfacimento ai legittimi desiderii della popolazione napoletana; sembrandole che assai meglio risponda all'interesse pubblico lo affrettare il compimento di questi voti da tanto tempo aspettato, di quello che ritardare questi benefizi certi, per continuare a correr dietro ad un meglio che invero comparisce molto problematico, con un danno certo ed immediato. Senonchè, sapendo come sieno stati già da più mesi ordinati gli studi occorrenti per determinare gli elementi di una scelta definitiva fra' varii progetti e per la compilazione di un progetto definitivo, corredato della perizia della spesa occorrente per tutta l'opera, la Commissione, nel proporre l'approvazione del progetto di legge, stima conveniente che il ministro sia invitato a presentare nella ventura Sessione parlamentare il progetto di legge per il compimento del porto di Napoli: tanto per non impegnarci troppo innanzi nei lavori senza il progetto definitivo, quanto per assicurare pienamente ed efficacemente questa importantissima fra le opere pubbliche destinata ad accrescere la ricchezza della nazione.

PERUZZI, *relatore*

PROGETTO DEL MINISTERO	PROGETTO DELLA COMMISSIONE
Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa di lire 3,200,000 per eseguire una prima parte del molo orientale del nuovo porto di Napoli sulle tracce del progetto adottato da apposita Commissione reale nell'anno 1861. **Art. 2.** Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo sotto la designazione di *Ampliazione del porto di Napoli*, ripartitamente come segue: Esercizio 1862, capitolo 155-A . . . . L. 700,000 — 1863 — . . . . » 1,500,000 — 1864 — . . . . » 1,000,000 Totale . . . L. 3,200,000	~~Identico al qui contro.~~

Approvato nella tornata del 30 Luglio 1862.

Pillitteri

Adunanza del 19 luglio

Sono presenti i signori Brunetti, Mastrani, Pecoraro, Bendetta, Argentino, Vacca e Castellano.

Esposto il parere dei Nuovi uffizi che si fa ascendere alle leggi il deputato Vacca fa alcune osservazioni tecniche e finanziarie.

Il deputato Pecoraro propone alcuni schiarimenti di fatto e conchiude per l'approvazione del progetto con proposta d'invitare il ministero a presentare nella prossima sessione il progetto definitivo del porto di Napoli.

Il deputato Argentino fa alcune osservazioni, ma conchiude pure a favore del progetto.

Il deputato Castellano appoggia la proposta del sig. Pecoraro.

Quindi si procede alla nomina del relatore.