Numero della Proposta

238

CAMERA DEI DEPUTATI

Sessione 1861.

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

OGGETTO

Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Livorno

Commissione nominata dagli Uffici per l'esame della medesima

Ufficio 1° Crispi
» 2° D'Ayala
» 3° Pescetto
» 4° Perrizzi
» 5° Panattoni
» 6° Malenchini
» 7° Ricci R.
» 8° Castellano
» 9° Sanguinetti

Relatore Malenchini

Adottata nella tornata del 24 Luglio **1862.**

Relazione al progetto di legge relativo a formazione di un ponte mobile e di un bacino da carenaggio nel porto di Livorno

Relazione e progetto di legge relativi a formazione di un ponte mobile e di un bacino da carenaggio nel porto di Livorno.

Signori,

Recenti lavori di qualche interesse furono eseguiti a Livorno nella sezione del fosso Reale che partendo dalla darsena percorre due lati della fortezza di porta murata, per rendere ampliato, rettificato, ed approfondito il fosso medesimo.

Con essi lavori si collega la costruzione di uno scalo d'allaggio testè eseguito a lato al fosso per uso del commercio, scalo che, dovendo in breve essere occupato dalla marina da guerra, stà per subire importanti modificazioni, e và ad essere munito di un corrispondente avan scalo che si protenda nell'interno di quel fosso.

Per eseguire convenientemente, e con maggior facilità, tutti quei lavori la sezione corrispondente del fosso fù posta a secco, mediante la costruzione di due grandi ture che intercettano la comunicazione della darsena col fosso da un lato, e dall'altra parte

separando quella sezione del fosso dal seguito del fosso medesimo, operazione a cui tenne dietro l'esaurimento delle acque con ~~macchine~~ idrovore.

In tale condizione trovasi ancora quel fosso. Occorre frattanto osservare che nella linea di unione fra la darsena ed il fosso, nel luogo dove adesso stà una delle ture di chiusura, attraversa l'allineamento della via principale di Livorno, la via Vittorio Emanuele.

Or se vogliasi prolungare quella via fino al porto è necessario che attraversi il fosso nella indicata posizione.

Attualmente la comunicazione fra la città ed il porto ha luogo percorrendo sopra la tura provvisoria che chiude il fosso. ma quando questa sia demolita per restituire le acque al fosso, e rendere libera la circolazione delle navi la comunicazione per terra della città al porto resterebbe interrotta, e dovrebbe farsi col mezzo di batelli.

Evidente ne sorge la necessità di prolungare la via Vittorio Emanuele fino al porto, e quindi la necessità di costruire in quel luogo un ponte mobile da potersi aprire, o chiudere per dare alternativamente passaggio al movimento ordinario di veicoli, e pedoni comunicanti fra la città ed il porto, ed alle navi che dalla darsena passano al fosso, e viceversa, specialmente a quelle da guerra, che saranno costrutte nel nuovo cantiere, e che dovranno attraversare questa linea per andare al porto.

La circostanza che il fosso trovasi a secco presenta ogni opportunità per gettare le fondamenta delle spalle del ponte il quale in tal modo potrà formarsi con dispendio comparativamente assai minore e con maggior facilità, solidità e perfezione.

Dai progetti d'arte preparati per quell'opera rilevasi che una spesa di £ 212.000 sarà necessaria ad attuarla, spesa che dovrebbe essere compiuta in parte nel presente, ed in parte nel prossimo esercizio

La condizione attuale di quel fosso, e la circostanza che nelle sue adiacenze trovasi il forte di porta murata, di cui una parte può, senza inconvenienti essere destinata ad usi del Comercio, conformemente a concerti passati fra i Ministeri della Guerra e dei Lavori pubblici, ha fatto rilevare la opportunità somma che si presenta di soddisfare ad un bisogno pressante della navigazione, formando in quel porto un opera desideratissima, un bacino da carenaggio.

In altra relazione presentata oggi alla camera, per chiedere autorizzazione di formare un bacino di carenaggio nel porto di Palermo, vien ~~ragionata~~ esposta la utilità di tali stabilimenti idraulici, e la convenienza di averne alcuno in tutti i porti principali dello Stato.

Il porto di Livorno frequentatissimo alla navigazione manca affatto di bacini di carenaggio, e le navi che han d'uopo di usarne sono costrette a recarsi in porti esteri con

grave dispendio, e forzate ad interrompere a lungo le loro operazioni.

La necessità di un bacino da carenaggio a Livorno era da varii anni sommamente sentita e già furono fatti progetti in varie parti da privati e dagli Ingegneri del Governo, i quali però non ebbero altro seguito, o per la poca opportunità della loro ubicazione, o per le difficoltà che presentava la loro costruzione, o infine per la ragguardevole spesa che era richiesta a tal uopo.

Sono note invero le difficoltà che generalmente s'incontrano, e le gravi spese che ne conseguitano, per l'eseguimento in acqua, delle condizioni ordinarie, dei bacini da carenaggio, opere, fra quante l'arte idraulica presenta, le più difficili ed importanti.

Nella presente condizione di quella sezione del fosso Reale, mentre cioè trovasi a secco, un bacino da carenaggio può esservi costrutto senza

veruna delle difficoltà che ordinariamente s'incontrano in questo genere di opere, tutta la parte murale può essere formata prima che venga data l'acqua al fosso, quindi facilità di eseguimento, ed economia nelle spese. Aggiungasi a questo che il bacino costrutto in tali condizioni diventa un opera comune, e può essere compiuto con facilità somma e con grande rapidità.

Dal progetto d'arte che venne preparato a tale riguardo risulta che colla spesa di L. 1.000.000 il bacino potrà essere compiuto nel modo il più perfetto ed in un periodo che non eccederà i due anni.

Gioverà qui rammentare come compiutosi il bacino di carenaggio, sarà concesso all'uso pubblico mediante pagamento, come praticasi in tali stabilimenti, di ~~[illegible]~~ prezzi di tariffa, i quali compenseranno largamente il frutto delle spese fatte per la sua formazione ed esercizio per modo che, mentre colla costruzione del bacino si avrà procurato

alla navigazione, ed al Commercio, un benefizio grandissimo, non si sarà ~~in istato~~ gravato per questo lo Stato ~~sotto~~ alcun sacrifizio.

Aggiungasi, ~~a questo~~, che il bacino dovendo servire per radobbo di navi, necessariamente porta seco uno sviluppo corrispondente in tutte le arti relative, carpentieri, calafatti, calderaj, fabbri, e simili, le quali hanno a concorrere nella riparazione delle navi, con grande benefizio della classe de lavoratori.

Appoggiato a queste considerazioni il Riferente confida che la Camera vorrà ~~essere~~ rendere il voto favorevole alla formazione delle due opere di cui si tratta, il ponte mobile, ed il bacino di carenaggio, e che sarà disposta a fare benevola accoglienza al seguente progetto di legge con cui vien chiesta ~~l'autorizzazione~~ l'acquisto di eseguirle.

Vittorio Emanuele

art. 1°.

È autorizzata la straordinaria spesa nuova di £ 212.000 per

la costruzione di un ponte mobile nel porto di Livorno a traverso il fosso Reale nel punto di comunicazione fra il fosso e la darsena.

articolo 2°

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei Lavori pubblici in apposito capitolo con designazione corrispondente ripartitamente come segue:

* Capitolo 151 A.	Esercizio 1862 *	L 80.000
	" 1863	" 162.000
		L 242.000

articolo 3°

È parimenti autorizzata la straordinaria spesa nuova di L 1.000.000 per la costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Livorno.

articolo 4°

Tale spesa verrà stanziata nel bilancio e nel capitolo anzidetto in apposito articolo 2° con designazione corrispondente ripartitamente come segue:

+ Capitolo 11 A. o. 2° Esercizio 1862 +	£	300.000
" 1863	£	700.000
	£	1.000.000

N° 238.

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

Ponte mobile e Bacino di carenaggio da costruirsi nel Porto di Livorno — Spese straordinarie nei bilanci 1862-1863. del Ministero dei lavori pubblici

Presentato il 12 Aprile 1862.

Pellati

SESSIONE 1861 — N° 233-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

composta dei deputati

RUSCHI, D'AYALA, PESCETTO, PERUZZI, PANATTONI, MALENCHINI, RICCI VINCENZO, CASTELLANO, SANGUINETTI

sul progetto di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici

nella tornata del 12 aprile 1862

Ponte mobile e bacino di carenaggio da costrursi nel porto di Livorno — Spesa straordinaria sui bilanci 1862 e 1863 del Ministero dei lavori pubblici.

Tornata del 17 luglio 1862.

Signori! — La Commissione incaricata d'esaminare questo progetto di legge è stata unanime a riconoscerne la convenienza, e la necessità. In effetto apparisce chiara la necessità del ponte mobile progettato per poco che si rifletta, che essendo stato già scavato il fosso che deve mettere in comunicazione il cantiere militare col mare, e dovendo questo fosso attraversare la sola comunicazione stradale che abbia la città di Livorno col suo porto, altro mezzo non rimane che la costruzione di questo ponte mobile per mantenere ad un tempo, e le comunicazioni della città col porto, e le comunicazioni del cantiere col mare. La vostra Commissione ha poi riconosciuto che il bacino a Livorno soddisfa ad uno dei più urgenti bisogni della nostra marina nazionale, la quale difetta in modo veramente da rammaricarsi di tali comodità; e basti a conforto di questa verità accennare come i battelli a vapore che frequentano le nostre coste del Mediterraneo sieno talvolta costretti di ricorrere ai bacini di Marsiglia per ripulirsi con grave perdita di tempo e di danaro.

Ha inoltre riconosciuto che la località di Livorno si prestava opportunamente a quest'opera, e per la sua posizione media sulla nostra costa, e perchè gli occorrenti lavori possono farsi con molta economia per la natura speciale del terreno facile a scavarsi: in riguardo d'economia ha di più notato che per l'escavazione del fosso del cantiere militare, essendo state fatte delle ture alle acque circostanti, sarà possibile di compiere l'escavazione del bacino senza gravi inconvenienti d'infiltrazione, che sono una delle difficoltà essenziali di simili lavori, e spesso cagione di gravi dispendi. A questo proposito la Commissione, preoccupandosi del male che possono fare le acque stagnanti che le ture anzidette lasciano nel bel mezzo della città, e desiderosa che al più presto possibile sia rimosso, è stata unanime per fare premura al ministro onde provveda all'andamento di questi lavori del bacino per modo che almeno alla futura estate del 1863 sieno quelle acque stagnanti, infeste alla salubrità, restituite alla loro libera circolazione.

La Commissione altresì ha riconosciuto che il capitale impiegato dallo Stato in questo lavoro sarà ricompensato dai profitti che se ne ricaveranno, sicchè in sostanza abbia esso a considerarsi più come un benefizio, anzichè un aggravio per le nostre finanze. Per queste considerazioni la vostra Commissione ha dato al sottoscritto l'incarico di proporvi la piena approvazione di questo progetto di legge.

V. MALENCHINI, *relatore*.

PROGETTO DEL MINISTERO	PROGETTO DELLA COMMISSIONE
Art. 1. È autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 242,000 per la costruzione di un ponte mobile nel porto di Livorno a traverso il Fosso Reale nel punto di comunicazione fra il fosso e la darsena.	~~Identico al qui contro~~
Art. 2. Tale spesa verrà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici in apposito capitolo con designazione corrispondente ripartitamente come segue: Esercizio 1862, capitolo 151-A . . . . . L. 80,000 — 1863 . . . . . » 162,000 Totale . . . . . L. 242,000	
Art. 3. È parimente autorizzata la straordinaria spesa nuova di lire 1,000,000 per la costruzione di un bacino da carenaggio nel porto di Livorno.	
Art. 4. Tale spesa verrà stanziata nel bilancio e nel capitolo anzidetto in apposito articolo 2, con designazione corrispondente ripartitamente come segue: Esercizio 1862, capitolo 151-A, art. 2 . . L. 300,000 — 1863 . . . . . » 700,000 Totale . . . . . L. 1,000,000	

Approvati nella Tornata del 24 Luglio 1862.

Pallavicino